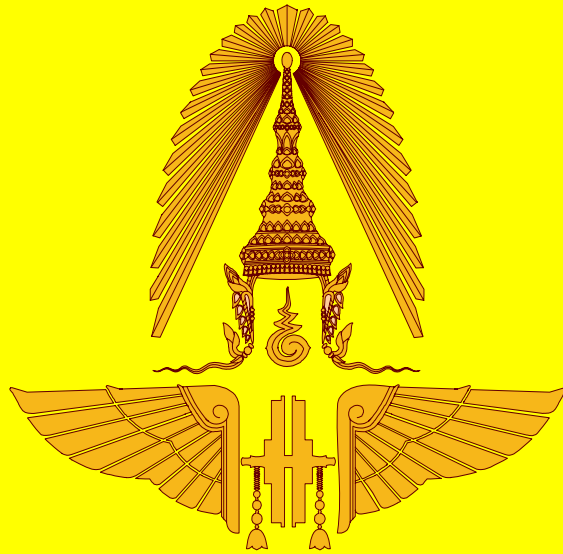




การรถไฟแห่งประเทศไทย

ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549

ขจร. 2549



การรถไฟแห่งประเทศไทย

คำสั่งทั่วไป

ที่ ก.

เรื่อง ประกาศใช้ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549

ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.210/5130 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2535 ประกาศใช้ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 ตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2535 เป็นต้นไป ต่อมาได้มีการออกคำสั่งทั่วไปมาแก้ไขข้อบังคับนี้หลายฉบับ และมีการเปิดใช้ระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง พร้อมออกใบแทรกที่ 1 ปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 เพื่อใช้บังคับกับการควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถได้เสนอขอปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 พร้อมกับเพิ่มเติมหมวด 8 ว่าด้วยการควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง ในคราวเดียวกัน โดยจัดพิมพ์เป็นข้อบังคับและระเบียบการเดินรถฉบับปรับปรุงใหม่ โดยนำข้อความตามคำสั่งทั่วไป และข้อความตามใบแทรกที่ 1 ข้างต้นเข้าร่วมไว้ในข้อบังคับและระเบียบการเดินรถที่จะจัดพิมพ์ จึงให้ยกเลิกข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 แล้วให้ใช้ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถฉบับใหม่แทน

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช 2464 ให้ยกเลิกข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 แล้วให้ใช้ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถฉบับใหม่โดยใช้ชื่อว่า “ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549” ชื่อย่อว่า

“ขจร. 2549” ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 เป็นต้นไป ขจร. 2535 มีการกล่าวอ้างอยู่ในคำสั่งใดให้แก้ไขเป็น ขจร. 2549 เสียทั้งสิ้น ให้พนักงานรถไฟ ผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ ศึกษาและอบรมตนให้มีความเข้าใจ ในข้อบังคับนี้โดยแจ้งชัดเพื่อปฏิบัติได้ถูกต้อง ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ จะยกเหตุแห่งความไม่เข้าใจขึ้นอ้างเป็นข้อแก้ตัวไม่ได้ทั้งสิ้น

สั่ง ณ วันที่ พฤศจิกายน พ.ศ. 2549

(นายถวิล สามนคร)

รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ 2 รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟฯ

คำนำ

เนื่องในปีพุทธศักราช 2549 นี้ เป็นปีมหามงคลสมัยที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงครองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี คณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ ประกอบด้วยผู้มีรายนามและตำแหน่งดังต่อไปนี้ คือ

- | | | | |
|-----------------|----------------|---------|--------------------------------|
| 1. นายศรัยุทธ | ศิริเวทิน | รวก.1 | เป็นประธานกรรมการ |
| 2. นายสมหมาย | ทับเวช | อรค. | เป็นกรรมการ |
| 3. นายกริช | ศฤงชัยวัช | ญกค. | เป็นกรรมการ |
| 4. นายมนต์ชัย | ด้จกนันท์ | ญชร. | เป็นกรรมการ |
| 5. นายสุนทร | บาลยอ | วอญ.(ก) | เป็นกรรมการ |
| 6. นายนิสิต | กาญจนศรี | กศป. | เป็นกรรมการ |
| 7. นายวิฑูรย์ | สรเสริญ | กณค. | เป็นกรรมการ |
| 8. นายอุดม | โอภาส | กพว. | เป็นกรรมการ |
| 9. นายศักดิ์ชัย | ทรัพย์ใจเที่ยง | ผผค. | เป็นกรรมการและเลขานุการ |
| 10. นายพรสุธิ | ทองสาด | ผอบ. | เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

เห็นสมควรให้ถือวาระอันเป็นมหามงคลยิ่งนี้ จัดพิมพ์ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถฉบับใหม่ โดยนำข้อความตามคำสั่งทั่วไปแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 และข้อความตามใบแทรกที่ 1 ปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 เพื่อใช้บังคับกับการควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางดังแสดงไว้ด้านล่างเข้าร่วมไว้เป็นข้อความของข้อบังคับและระเบียบการเดินรถใหม่ เพื่อสะดวกสำหรับผู้ปฏิบัติงานรถไฟและผู้เกี่ยวข้องใช้เป็นประโยชน์ในการศึกษาและอบรมตน รวมทั้งยึดถือเป็นหลักในการปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินรถ

1. คำสั่งทั่วไปที่ ก.183/3189 ลงวันที่ 2 ส.ค. 2543 เรื่อง ปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 (ขจร. 2535) เกี่ยวกับการบำรุงทางและรถบำรุงทาง เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของฝ่ายการช่างโยธา

2. คำสั่งทั่วไปที่ ก.184/3190 ลงวันที่ 2 ส.ค. 2543 เรื่อง ปรับปรุง “ป้ายพิัดความเร็วสูงสุดในทางประธาน” เพื่อมิให้พนักงานขับรถขบวนรถโดยสารหลดลิมหรือสับสนในการใช้ความเร็วเกินพิักัด

3. คำสั่งทั่วไปที่ ก.225/3816 ลงวันที่ 4 ก.ย. 2513 เรื่อง การปัก “ป้ายลดความเร็ว” ในทางคู่ระหว่างสถานีชุมทางบางซื่อ – ชุมทางบ้านภาชี – ชุมทางบางซื่อ เพื่อเพิ่มความปลอดภยในการเดินรถ

4. คำสั่งทั่วไปที่ ก.21/202 ลงวันที่ 16 ม.ค. 2544 เรื่อง ให้ใช้ “ป้ายทางเบียง” เพื่อให้พนักงานขับรถทราบและนำขบวนรถผ่านทางเบียงด้วยความปลอดภย

5. คำสั่งทั่วไปที่ ก.137/2856 ลงวันที่ 10 มิ.ย. 2546 เรื่อง การปฏิบัติในการลดความเร็วตั้งแต่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงและตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา เพื่อเตือนให้พนักงานขับรถควบคุมความเร็วของขบวนรถให้เดินผ่านทางตอนทีลดความเร็วได้โดยปลอดภย

6. คำสั่งทั่วไปที่ ก.138/2857 ลงวันที่ 10 มิ.ย. 2516 เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับและระเบียบการเดินรถโดยกำหนดให้ป้ายสัญญาณใช้สี่สะท้อนแสง เพื่อให้พนักงานขับรถสามารถมองเห็นป้ายสัญญาณได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

7. คำสั่งทั่วไปที่ ก.382/9129 ลงวันที่ 31 ธ.ค. 2516 เรื่อง การปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 (ขจร. 2535) เพื่อให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น

8. คำสั่งทั่วไปที่ ก.418/6329 ลงวันที่ 12 ต.ค. 2547 เรื่อง ปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการเดินรถโดยเพิ่มประเภทของ “สัญญาณเรียกเข้า”

9. คำสั่งทั่วไปที่ ก.485/7482 ลงวันที่ 17 ธ.ค. 2517 เรื่อง ปรับปรุงแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 (ขจร. 2535) ข้อ 331 “การเปลี่ยนหลัก”

10. ใบแทรกที่ 1 ในสมุดข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 15 พ.ค. 2549

ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 เป็นการระลึกถึง
การเฉลิมฉลองในปีมหามงคลนี้ คณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงข้อบังคับและระเบียบการ
เดินรถจึงกำหนดให้ทำปกสีเหลืองนวลทอง อันเป็นสีประจำวันพระบรมราชสมภพ
พร้อมพิมพ์ภาพตราสัญลักษณ์ฉลองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี ไว้ด้วย

(นายศรียุทธ สิริเวทิน)

รองผู้อำนวยการปฏิบัติการ 1

ประธานกรรมการพิจารณาปรับปรุงข้อบังคับและ

ระเบียบการเดินรถ

หมวด 1

วิเคราะห์ศัพท์

ข้อ 1	วิเคราะห์ศัพท์	1
-------	----------------	---

หมวด 2

สัญญาณ ป้ายสัญญาณ เครื่องหมายประจำขบวนรถ

สัญญาณมือ

ข้อ 2	การแสดงสัญญาณมือ และขนาดของธง	12
ข้อ 3	สัญญาณห้าม	12
ข้อ 4	สัญญาณไปได้โดยระมัดระวัง	14
ข้อ 5	สัญญาณอนุญาต	15
ข้อ 6	สัญญาณมือใช้เฉพาะการสับเปลี่ยนรถ	16
ข้อ 7	สัญญาณมือใช้บนขบวนรถขณะที่อยู่ในระหว่างทาง	17
ข้อ 8	สัญญาณมือให้ขบวนรถออกจากสถานี	18
ข้อ 9	การแสดงสัญญาณต้องชัดเจน	19
ข้อ 10	ห้ามแสดงธงเขียวธงแดงประกบกัน	19

สัญญาณประจำที่

ข้อ 11	ที่ตั้งสัญญาณประจำที่	19
ข้อ 12	ชนิดและประเภทของสัญญาณประจำที่	20
ข้อ 13	ชื่อที่ตั้งและหน้าที่ของสัญญาณประจำที่	20
ข้อ 14	ลักษณะและวิธีปฏิบัติตามท่าของสัญญาณประจำที่ ชนิดทางปลา, ชนิดไฟสีระบบ 2 ท่า และหลักเขตสถานี	23
ข้อ 15	ลักษณะและวิธีปฏิบัติตามท่าของสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟสีระบบ 3 ท่า	34
ข้อ 16	ลักษณะและวิธีปฏิบัติตามท่าของสัญญาณทางสับเปลี่ยน และสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง	48
ข้อ 17	กรณีที่มีความหมายว่าเป็นสัญญาณ “ห้าม” เพิ่มเติม	53
ข้อ 18	ไฟสีขาวแสดงด้านหลังโคมของสัญญาณประจำที่	54
ข้อ 19	สัญญาณจำลอง	54
ข้อ 20	ท่าปกติของสัญญาณประจำที่ต้องเป็นท่า “ห้าม” และ ระเบียบการเปลี่ยนและคืนท่าของสัญญาณประจำที่	55
ข้อ 21	กรณีที่สัญญาณเข้าเขตนอกหรือหลักเขตสถานีแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี)	56
ข้อ 22	กรณีที่สัญญาณเข้าเขตในแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี)	57
ข้อ 23	กรณีที่ห้ามสัญญาณเตือนแสดงท่า “อนุญาต”	57
ข้อ 24	กรณีที่สัญญาณเรียกเข้าแสดงท่า “อนุญาต”	58

		หน้า
ข้อ 25	ขณะสับเปลี่ยนรถสัญญาณประจำที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับทางนั้น ต้องอยู่ในท่า “ห้าม”	58
ข้อ 26	สัญญาณออกหรือสัญญาณออกอันนอกแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ต่อเมื่อได้ทางสะดวก	58
ข้อ 27	การจุดโคมไฟของสัญญาณประจำที่	58
ข้อ 28	การปฏิบัติสำหรับขบวนรถเดินออกไปในทางเดียว เมื่อ สัญญาณประจำที่สำหรับขบวนรถที่สวนเข้ามาแสดงท่า “อนุญาต”	59
ข้อ 29	สัญญาณประจำที่คงใช้	60
ข้อ 30	สัญญาณเข้าเขตนอก สัญญาณเข้าเขตใน สัญญาณออก สัญญาณออกอันนอกชำรุดใช้การไม่ได้	63
ข้อ 31	การแสดงสัญญาณมือเมื่อสัญญาณทางสับเปลี่ยนชำรุด ใช้การไม่ได้	67
ข้อ 32	สัญญาณเตือน สัญญาณทางสับเปลี่ยน สัญญาณเรียกเข้า สัญญาณตัวแทนชำรุดใช้การไม่ได้	67
ข้อ 33	สัญญาณประจำที่ชำรุดได้กลับคืนดีแล้ว	67
ข้อ 34	การซ่อมเครื่องสัญญาณประจำที่	68

สัญญาณหวีครถจักร

ข้อ 35	สัญญาณหวีครถจักร	71
--------	------------------	----

ป้ายสัญญาณ

ข้อ 36	ลักษณะและการปักป้ายสัญญาณ	72
--------	---------------------------	----

เครื่องหมายประจำขบวนรถ

ข้อ 37	เครื่องหมายประจำขบวนรถในเวลากลางคืน	88
ข้อ 38	เครื่องหมายประจำขบวนรถในเวลากลางวัน	89
ข้อ 39	ต้องสังเกตเครื่องหมายท้ายขบวนรถ	89

หมวด 3

ระเบียบตอนสมบูรณ์ การขอและให้ทางสะดวก และการใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก

ระเบียบตอนสมบูรณ์

ข้อ 40	ประเภทของสถานี	91
ข้อ 41	การเดินรถโดยระเบียบตอนสมบูรณ์	91
ข้อ 42	สาระสำคัญของระเบียบตอนสมบูรณ์	91

การปฏิบัติเฉพาะสถานี

ประเภท ก. ทางเดียว

ข้อ 43	กรณีที่ให้ทางสะดวก	92
ข้อ 44	เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้วย่าให้มีสิ่งกีดขวาง	92
ข้อ 45	การสับเปลี่ยนรถเข้าในตอนต้องได้รับอนุญาต	92

การปฏิบัติเฉพาะสถานี

ประเภท ก. ทางคู่

ข้อ 46	กรณีที่ให้ทางสะดวก	92
ข้อ 47	เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้วอย่าให้มีสิ่งกีดขวาง	93
ข้อ 48	การสับเปลี่ยนรถเข้าในตอมต้องได้รับอนุญาต	93

การปฏิบัติเฉพาะสถานี

ประเภท ข. ทางเดี่ยว

ข้อ 49	กรณีที่ให้ทางสะดวก	93
ข้อ 50	เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้วอย่าให้มีสิ่งกีดขวาง	94
ข้อ 51	การสับเปลี่ยนรถในย่านสถานี	94
ข้อ 52	การสับเปลี่ยนรถในทางระหว่างย่านสถานีกับสัญญาณ เข้าเขตนอกหรือหลักเขตสถานี หรือสัญญาณเข้าเขตใน ในกรณีที่ไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอกและหลักเขตสถานี	95
ข้อ 53	การสับเปลี่ยนรถนอกเขตสถานีต้องได้รับอนุญาต	95

การปฏิบัติเฉพาะสถานี

ประเภท ข. ทางคู่

ข้อ 54	กรณีที่ให้ทางสะดวก	96
ข้อ 55	เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้วอย่าให้มีสิ่งกีดขวาง	96
ข้อ 56	การสับเปลี่ยนรถในย่านสถานี	96
ข้อ 57	การสับเปลี่ยนรถเข้าในตอมต้องได้รับอนุญาต	96

การปฏิบัติเฉพาะสถานี**ประเภท ค. ทางเดี่ยว**

ข้อ 58	กรณีที่ให้ทางสะดวก	97
ข้อ 59	เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้วอย่าให้มีสิ่งกีดขวาง	97
ข้อ 60	การสับเปลี่ยนรถเข้าในตอมต้องได้รับอนุญาต	97

การปฏิบัติเฉพาะสถานี**ประเภท ค. ทางคู่**

ข้อ 61	กรณีที่ให้ทางสะดวก	97
ข้อ 62	เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้วอย่าให้มีสิ่งกีดขวาง	98
ข้อ 63	การสับเปลี่ยนรถเข้าในตอมต้องได้รับอนุญาต	98

ทั่วไปเกี่ยวกับการขอและให้ทางสะดวก

ข้อ 64	ผู้ใช้เครื่องขอหรือให้ทางสะดวก	98
ข้อ 65	การปฏิบัติเกี่ยวกับการขอและให้ทางสะดวก	98

การขอและให้ทางสะดวกโดยเครื่องโทรศัพท์**หรือเครื่องตราทางสะดวก**

ข้อ 66	การอนุญาตให้ขบวนรถออก	99
--------	-----------------------	----

	หน้า
ข้อ 67 การปฏิบัติในการขอ การให้ทางสะดวกและการออกตัว ทางสะดวก	100
ข้อ 68 การถอน การใส่และการมอบตราทางสะดวก	101
ข้อ 69 ขบวนรถซึ่งมีรถจักรลากจูงมากกว่า 1 คัน	102
ข้อ 70 การเปลี่ยนให้ขบวนรถอื่นออกจากสถานีทางสะดวก เมื่อได้ส่งตัวทางสะดวก หรือตราทางสะดวกให้พนักงาน ขับรถขบวนรถหนึ่งขบวนรถใดแล้ว	102
ข้อ 71 พนักงานขับรถต้องตรวจตัวทางสะดวกหรือตรา ทางสะดวก	102
ข้อ 72 ห้ามเคลื่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวก โดยไม่มี ตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวก	103
ข้อ 73 ตัวทางสะดวกชุดหนึ่ง หรือตราทางสะดวกที่ถอน จากเครื่องครั้งหนึ่งใช้ได้สำหรับขบวนรถเดียว และคราวเดียวเท่านั้น	103
ข้อ 74 ตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวกชำรุดหรือสูญหาย	104
ข้อ 75 พนักงานขับรถได้รับตัวหรือตราทางสะดวกที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่มีตัวหรือตราทางสะดวก	105
ข้อ 76 การส่งตัวหรือตราทางสะดวกเมื่อถึงสถานีทางสะดวก ปลายทางตอน	106
ข้อ 77 ต้องโทรศัพท์หรือส่งสัญญาณระฆังเมื่อขบวนรถออกและถึง และการตอบรับสัญญาณระฆัง	107
ข้อ 78 บันทึกการขอและให้ทางสะดวก	107

		หน้า
ข้อ 79	เครื่องโทรศัพท์หรือเครื่องตราทางสะดวกจัดช่องใช้สอบถามทางสะดวกไม่ได้	107
ข้อ 80	การถ่ายตราทางสะดวกออกจากเครื่องซึ่งมีตราทางสะดวกมากไปใส่เครื่องที่มีตราทางสะดวกน้อย	108

การขอและให้ทางสะดวกโดยเครื่องทางสะดวก

ข้อ 81	การอนุญาตให้ขบวนรถออก	109
ข้อ 82	ห้ามเคลื่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกโดยมิได้รับสัญญาณ “อนุญาต”	110
ข้อ 83	สัญญาณระฆัง	110
ข้อ 84	การตอบรับสัญญาณระฆัง	110
ข้อ 85	การส่งสัญญาณระฆังเมื่อขบวนรถออกและถึง	110
ข้อ 86	บันทึกการขอและให้ทางสะดวก	110
ข้อ 87	ขบวนรถเดินขึ้นและลงในทางเดียวกันของทางคู่	111
ข้อ 88	เครื่องทางสะดวกจัดช่องใช้การไม่ได้	112

การใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก

ข้อ 89	การอนุญาตให้ขบวนรถออก	112
ข้อ 90	ตัวไม้ได้ทางสะดวก	114
ข้อ 91	ขบวนรถซึ่งมีรถจักรลากจูงมากกว่า 1 คัน	115
ข้อ 92	พนักงานขับรถต้องตรวจตัวไม้ได้ทางสะดวก	115

		หน้า
ข้อ 93	ห้ามเคลื่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวก โดยไม่มีตัวไม้ได้ทางสะดวก	115
ข้อ 94	ตัวไม้ได้ทางสะดวกชุดหนึ่งใช้ได้เฉพาะขบวนเดี่ยวและ กราวเดี่ยวเท่านั้น	115
ข้อ 95	พนักงานขับรถได้รับตัวไม้ได้ทางสะดวกไม่ถูกต้อง หรือไม่มีตัวไม้ได้ทางสะดวก	115
ข้อ 96	ขบวนรถเข้าไปในตอนต้องระมัดระวัง	116
ข้อ 97	ตัวไม้ได้ทางสะดวกหายหรือชำรุด	116
ข้อ 98	การส่งตัวไม้ได้ทางสะดวกเมื่อถึงสถานีทางสะดวก ปลายตอน	116
ข้อ 99	บันทึกการขอทางสะดวกแต่ไม้ได้ทางสะดวก	117

หมวด 4

การเดินรถทั่วไป

โทรศัพท์, โทรเลขและโทรพิมพ์

ข้อ 100	ลำดับการส่งข่าว	118
ข้อ 101	การใช้โทรศัพท์ โทรเลข หรือโทรพิมพ์	119
ข้อ 102	กำหนดเปิดและปิดที่ทำการ	119
ข้อ 103	ที่ทำการโทรศัพท์ โทรเลข โทรพิมพ์ และการส่งวนข้อความ	119

		หน้า
ข้อ 104	ข้อความโทรเลข โทรพิมพ์ต้องปรากฏในกระดาด แถบโทรเลขหรือกระดาดรับโทรพิมพ์	120

ประแจ

ข้อ 105	การรักษาประแจ	120
ข้อ 106	ประแจชำรุดต้องรายงาน	120
ข้อ 107	การกลับประแจให้อยู่ในท่าทางประธานและให้ลั่นกุญแจ เครื่องกุญแจยี่ตรงลั่น	121
ข้อ 108	วิธีปฏิบัติในการใช้ประแจมือและประแจกลเดี่ยว	121
ข้อ 109	วิธีปฏิบัติในการใช้ประแจกลหมู่	122
ข้อ 110	ประแจในทางประธานที่อยู่นอกเขตสถานี	123
ข้อ 111	ห้ามหยุดขบวนรถพร้อมประแจ	124
ข้อ 112	ห้ามหยุดรถจักรพร้อมประแจ	124
ข้อ 113	โคมไฟของประแจ	125

ขบวนรถพิเศษและขบวนรถงาน

ข้อ 114	อำนาจประกาศเดินขบวนรถพิเศษ	125
ข้อ 115	ให้คนงานบำรุงทางช่วยป้องกันอันตรายแก่ขบวนรถงาน	126
ข้อ 116	การยกเลิกขบวนรถงาน	126
ข้อ 117	ขบวนรถงานทำการอยู่นอกเขตสถานีทางสะดวก	126
ข้อ 118	ขบวนรถงานทำการอยู่ในเขตสถานี	126

การหลีกเลี่ยงบรรณ

ข้อ 119	การปฏิบัติในเมื่อบรรณหลีกเลี่ยงกัน	127
ข้อ 120	การเปลี่ยนสัญญาในเมื่อมีรถ 2 บรรณหรือกว่าขึ้นไป จะเข้าสู่สถานีที่บรรณหลีกเลี่ยงในเวลากระชั้นกัน	134

การสับเปลี่ยนรถ

ข้อ 121	หลักเขตสับเปลี่ยน	134
ข้อ 122	การสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อย	135
ข้อ 123	การสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อยซ้อน	137
ข้อ 124	การสับเปลี่ยนรถโดยวิธีกระตุก	137
ข้อ 125	ห้ามทำการสับเปลี่ยนรถขณะผู้โดยสารขึ้นลง	137
ข้อ 126	ความรับผิดชอบในการสับเปลี่ยนรถ	137
ข้อ 127	ความเร็วของรถจักรขณะทำการสับเปลี่ยนรถ	138
ข้อ 128	ห้ามปลดขอพ่วงในขณะรถเดินอยู่	138
ข้อ 129	ห้ามสับเปลี่ยนรถกีดขวางทางประธาน	138
ข้อ 130	ห้ามสับเปลี่ยนรถโดยแรงเกินไปหรือด้วยความสะเพร่า และห้ามรถมีเครื่องพ่วงต่างชนิดกระทบกัน	140
ข้อ 131	พนักงานรถจักรในการสับเปลี่ยนรถ	140
ข้อ 132	การสับเปลี่ยนรถโดยไม่ใช้กำลังรถจักร	140
ข้อ 133	ห้ามมิให้กระทำการโลดโผนเมื่อเวลาทำการสับเปลี่ยนรถ	140

ทั่วไปเกี่ยวกับการเดินรถ

ข้อ 134	เวลารถไฟ	141
ข้อ 135	พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถต้องตั้งนาฬิกา	141
ข้อ 136	ห้ามขบวนรถออกก่อนเวลาที่กำหนดไว้	142
ข้อ 137	ความเร็วสูงสุดสำหรับขบวนรถ	142
ข้อ 138	ความเร็วของขบวนรถขณะที่เดินผ่านประแจกับผ่านทาง ซึ่งมิใช่ทางประธาน	142
ข้อ 139	ความรับผิดชอบในการตรวจรถบรรทุก	143
ข้อ 140	การบรรทุกสิ่งของบนรถต้องไม่ล้ำเขตบรรทุก	144
ข้อ 141	การส่งรถบรรทุกสินค้าก่อนและหลัง	144
ข้อ 142	การจัดลำดับรถพ่วงในขบวนรถ	145
ข้อ 143	การพ่วงรถโบกี้จัดเฉพาะ	145
ข้อ 144	การจัดลำดับรถพ่วงในขบวนรถพิเศษ	146
ข้อ 145	การจัดลำดับรถพ่วงในขบวนรถไม่ถูกต้อง	146
ข้อ 146	การพ่วงรถขึ้นจัน	146
ข้อ 147	การพ่วงและป้องกันรถบรรทุกวัตถุระเบิด	147
ข้อ 148	การพ่วงรถชำรุดติดบัตรสีเหลือง	147
ข้อ 149	การตัดรถบรรทุกสินค้าออกจากขบวนรถและส่งต่อไป	147
ข้อ 150	การต่อและปลดรถพ่วง	148
ข้อ 151	จำนวนรถจักรในขบวนรถ	148
ข้อ 152	การปลดรถจักรช่วยออกจากขบวนรถ	149

		หน้า
ข้อ 153	การปลดรถจักรออกจากขบวนรถ ณ สถานีปลายทาง หรือสถานีที่เปลี่ยนรถจักร	149
ข้อ 154	การตรวจจำนวนหน่วยลากจูงและความยาวของขบวนรถ	151
ข้อ 155	การเกี่ยวโซ่ที่หัวรถ	152
ข้อ 156	การติดต่อและปลดรถจักรกับรถพ่วง	152
ข้อ 157	การนำรถจักรออกมาเทียบขบวน	153
ข้อ 158	จำนวนเครื่องห้ามล้อ	153
ข้อ 159	การทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อ	153
ข้อ 160	การตรวจและทดลองเครื่องห้ามล้อก่อนขบวนรถจะเดิน เข้าสู่ทางตอนที่เป็นภูเขา	154
ข้อ 161	การใช้เครื่องห้ามล้อ	155
ข้อ 162	เครื่องบอกเหตุอันตราย	156
ข้อ 163	การส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกัน	156
ข้อ 164	ต้องมีพนักงานประจำขบวนรถครบจึงทำการได้	157
ข้อ 165	ห้ามหยุดขบวนรถโดยไม่จำเป็น	157
ข้อ 166	การให้หยุดขบวนรถซึ่งกำหนดไว้ให้ผ่านสถานีทางสะดวก ที่ไม่มีสัญญาณเตือน	157
ข้อ 167	การปฏิบัติเมื่อขบวนรถหยุดคอยที่หลักเขตสถานีหรือ สัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตใน ในกรณีที่ ไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอกและหลักเขตสถานี	158
ข้อ 168	ให้ขบวนรถผ่านสถานีในทางตรง	158

		หน้า
ข้อ 169	การปฏิบัติเมื่อนายสถานีหรือพนักงานรักษารถพบรถชำรุด	158
ข้อ 170	ขบวนรถที่เดินติดต่อกันต้องรอกอยกัน	159
ข้อ 171	ห้ามมิให้ใช้รถจักรคุนขบวนรถ	159
ข้อ 172	ห้ามมิให้รถจักรเดินโดยหันรถลำเลียงออกหน้า	159
ข้อ 173	การโดยสารไปบนรถจักร	159
ข้อ 174	ห้ามอยู่ล้ำเขตบรรทุก	160
ข้อ 175	ห้ามพักผ่อนในรถโดยสารและรถสัมภาระ	160
ข้อ 176	การโดยสารจะต้องมีตั๋วหรือใบเบิกทาง	161
ข้อ 177	หลักปลอดภัย	161
ข้อ 178	การเดินรถในทางแยก	161
ข้อ 179	การบันทึกเวลาเดินรถในทางแยกลงในสมุดจดทางสะดวก	164

มารยาทพนักงาน

ข้อ 180	มารยาททั่วไป	164
ข้อ 181	ห้ามเสพสุราเมรัยและของมึนเมา	165
ข้อ 182	ห้ามจำหน่ายของมึนเมาให้พนักงานระหว่างเวลาซึ่งอยู่ในหน้าที่	166
ข้อ 183	การเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินตกอยู่	166
ข้อ 184	ผู้ที่ละเมิดต่อข้อบังคับอาจได้รับโทษ	166
ข้อ 185	เมื่อพ้นจากหน้าที่ต้องส่งคืนสิ่งของ	166

นายสถานี

ข้อ 186	หน้าที่และความรับผิดชอบของนายสถานีและนายสถานี ทางสะดวก	166
ข้อ 187	หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ช่วยนายสถานี	167
ข้อ 188	การมอบหน้าที่ให้ผู้แทน	167
ข้อ 189	การปฏิบัติเมื่อนายสถานีทางสะดวกไม่สามารถจะ อนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่เขตสถานี	168
ข้อ 190	การจัดขบวนรถที่สถานีต้นทาง	168
ข้อ 191	การปล่อยขบวนรถออกจากสถานี	168
ข้อ 192	การรับและปล่อยขบวนรถ	169
ข้อ 193	การรักษาและทำความสะอาดโดยสารรวมทั้งรถ พห.	169
ข้อ 194	การรักษารถพ่วงที่สถานี	169
ข้อ 195	ระฆังสถานี	170
ข้อ 196	ครอบราง	170
ข้อ 197	ต้องปิดป้ายสิ่งของเกิดอันตรายไวไฟ สิ่งของแตกง่าย	170
ข้อ 198	ตอบรับคำสั่ง	171

พนักงานรถพ่วง

ข้อ 199	เครื่องใช้สำหรับพนักงานรักษารถ	171
ข้อ 200	เวลาทำงานของพนักงานรถพ่วง	172
ข้อ 201	การตรวจขบวนรถของพนักงานรักษารถ	172

		หน้า
ข้อ 202	การจัดพนักงานห้ามล้อประจำขบวนรถ	173
ข้อ 203	บันทึกการรถในขบวน	173
ข้อ 204	การแจ้งจำนวนรถ จำนวนหน่วยลากจูง และเครื่องห้ามล้อ ให้พนักงานขับรถทราบ	174
ข้อ 205	ห้ามออกขบวนรถก่อนได้รับอนุญาตจากนายสถานี	174
ข้อ 206	พนักงานรักษารถต้องเชื่อฟังคำสั่งนายสถานีขณะเมื่ออยู่ในเขตสถานี	174
ข้อ 207	การปลดหรือรับรถ ณ สถานีระหว่างทางให้แจ้ง พนักงานขับรถทราบล่วงหน้า	175
ข้อ 208	พนักงานรักษารถต้องการให้ขบวนรถซึ่งเดินผ่านสถานีหยุด	175
ข้อ 209	ห้ามไม่ให้เปลี่ยนหน้าที่กัน	175
ข้อ 210	รายงานประจำวันของพนักงานรักษารถ	176
ข้อ 211	การมอบหมายสิ่งของและการงานของพนักงานรักษารถ	176
ข้อ 212	ที่ทำการของพนักงานรักษารถ	176
ข้อ 213	การจัดผู้โดยสารให้อยู่ถูกต้องตามชั้น	177
ข้อ 214	หน้าที่ผู้ช่วยพนักงานรักษารถ	177
ข้อ 215	การบังคับบัญชาพนักงานห้ามล้อ	177
ข้อ 216	พนักงานห้ามล้อต้องทำการต่อรถ ปลดรถ และช่วย พนักงานรักษารถทดลองเครื่องห้ามล้อ	178
ข้อ 217	การรับผิดชอบรักษารถพ่วงในขบวน	178

		หน้า
ข้อ 218	การแสดงสัญญาณของพนักงานห้ามล้อ	178
ข้อ 219	พนักงานห้ามล้อต้องช่วยเหลือผู้โดยสาร	178
ข้อ 220	การปิดหน้าต่างรถโดยสารที่ว่าง	178
ข้อ 221	พนักงานห้ามล้อต้องมอบหน้าที่และสรรพสิ่งของแก่ผู้รับมอบ	179

พนักงานรถจักร

ข้อ 222	การอ่านคำสั่งประจำวัน	179
ข้อ 223	การตรวจรถจักร	179
ข้อ 224	เครื่องใช้สำหรับพนักงานขับรถ	179
ข้อ 225	การฟังคำสั่งเมื่อรถจักรอยู่ในบริเวณที่เก็บรถจักร	180
ข้อ 226	การฟังคำสั่งเมื่อรถจักรอยู่นอกบริเวณที่เก็บรถจักร	180
ข้อ 227	การรักษารถจักรเมื่ออยู่นอกและในบริเวณที่เก็บรถจักร	181
ข้อ 228	รถจักรเคลื่อนที่ต้องมีพนักงานประจำอยู่และต้องเปิดหัวคสัญญาณ	181
ข้อ 229	ขบวนรถที่มีรถจักรทำการมากกว่า 1 คัน	182
ข้อ 230	พนักงานขับรถต้องคู่สัญญาณ	182
ข้อ 231	ก่อนเคลื่อนขบวนรถออกต้องได้รับสัญญาณถูกต้อง	182
ข้อ 232	การเคลื่อนขบวนรถจากสถานีทางสะดวก	183
ข้อ 233	การเคลื่อนรถจักรนอกบริเวณที่เก็บรถจักร	183
ข้อ 234	พนักงานรถจักรต้องสังเกตสัญญาณและประแจ	183

		หน้า
ข้อ 235	ต้องขับรถให้เดินตรงตามกำหนดเวลา	184
ข้อ 236	การรับรถพ่วงเข้าขบวน	184
ข้อ 237	พนักงานขับรถต้องทำการแทนพนักงานรักษารถ	184
ข้อ 238	การบันทึกเวลาและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น	184
ข้อ 239	การจัดพนักงานขับรถนำทาง	185
ข้อ 240	การระวังไม่ให้รถกระชากหรือกระแทกกัน	185
ข้อ 241	การลากจูงรถจักรซึ่งไม่ใช่กำลังเครื่องเดิน	185
ข้อ 242	การเปิดโคมไฟที่รถจักรเวลากลางคืน	185
ข้อ 243	การจอดรถจักรเมื่อทำการเสร็จแล้ว	186
ข้อ 244	การควบคุมและอบรมช่างไฟหรือช่างเครื่อง	186
ข้อ 245	ช่างไฟหรือช่างเครื่องต้องฟังคำสั่งพนักงานขับรถ	186
ข้อ 246	กรณีที่ห้ามและอนุญาตให้ช่างไฟหรือช่างเครื่องทำการขับรถ	186
ข้อ 247	การปฏิบัติเมื่อพนักงานขับรถหมดความสามารถที่จะขับรถ ในระหว่างทาง	187

พนักงานตรวจรถ

ข้อ 248	การตรวจรถ ณ สถานีต้นทาง	188
ข้อ 249	การตรวจรถ ณ สถานีระหว่างทาง	189
ข้อ 250	การตรวจรถ ณ สถานีปลายทาง	189
ข้อ 251	การตรวจรถที่จอดสำรองอยู่ภายในเขตสถานี	189
ข้อ 252	วิธีปฏิบัติต่อรถชำรุดซึ่งยังพอจะเดินทางไปได้	189

		หน้า
ข้อ 253	ใบกำกับบัตร	190
ข้อ 254	รถที่ติดบัตร “สีแดง”	196
ข้อ 255	รถที่ติดบัตร “สีเหลือง”	196
ข้อ 256	รถที่ติดบัตร “สีฟ้า”	196
ข้อ 257	การป้องกันรถระหว่างซ่อม	196
ข้อ 258	การส่งรถชำรุดเข้าโรงงานมักกะสัน	197

ถนนผ่านเสมอระดับทาง

ข้อ 259	ชนิดของเครื่องกั้นถนนผ่านเสมอระดับทาง	197
ข้อ 260	การปิดเครื่องกั้นถนนและการนำขบวนรถผ่านถนน ผ่านเสมอระดับทาง	198
ข้อ 261	วิธีปฏิบัติเมื่อเครื่องกั้นถนนหรือสัญญาณผ่านถนน เสมอระดับทางชำรุด	198
ข้อ 262	พนักงานกั้นถนนต้องมีธงและโคมสัญญาณ	199
ข้อ 263	ความรับผิดชอบของพนักงานกั้นถนน	199

หมวด 5

การบำรุงทางและรถบำรุงทาง

ข้อ 264	สาระสำคัญของการบำรุงทาง	200
ข้อ 265	การปักป้ายลดความเร็วในการซ่อมทางธรรมดา	200

งานบำรุงทางซึ่งต้องปิดทาง

ข้อ 266	งานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องปิดทาง	200
ข้อ 267	งานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องปิดทาง และต้องทำโดยฉุกเฉิน	201
ข้อ 268	งานบำรุงทางในเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องปิดทาง	201
ข้อ 269	งานบำรุงทางในเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องปิดทาง และต้องทำโดยฉุกเฉิน	203

งานบำรุงทางซึ่งขบวนรถต้องลดความเร็ว

ข้อ 270	งานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้อง ลดความเร็วของขบวนรถเหลือตั้งแต่ 15 กิโลเมตร ต่อชั่วโมงลงมา	204
ข้อ 271	งานบำรุงทางนอกเขตสถานีสะดวกซึ่งต้องทำโดย ฉุกเฉินและต้องลดความเร็วของขบวนรถเหลือตั้งแต่ 5 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา	205
ข้อ 272	งานบำรุงทางในเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องลดความเร็ว ของขบวนรถเหลือตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา	205
ข้อ 273	งานบำรุงทางในเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องทำโดย ฉุกเฉินและต้องลดความเร็วของขบวนรถเหลือตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา	206

		หน้า
ข้อ 274	งานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องลดความเร็วของขบวนรถเหลือมากกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป	207
ข้อ 275	งานบำรุงทางในเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องลดความเร็วของขบวนรถเหลือมากกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป	207

ทั่วไป

ข้อ 276	งานบำรุงทางซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ขบวนรถต้องได้รับอนุญาตจากวิศวกรบำรุงทางก่อนจึงจะทำได้	208
ข้อ 277	งานบำรุงทางซึ่งต้องมีสัญญาณ “ห้าม” กำกับ	208
ข้อ 278	การป้องกันทางที่ไม่ปลอดภัย	208
ข้อ 279	ห้ามใช้สัญญาณประจำที่แทนป้ายสัญญาณ	208
ข้อ 280	การป้องกันรักษาทางเมื่อน้ำท่วม	209
ข้อ 281	การตรวจทางเวลาฝนตกหนักและอากาศร้อนผิดปกติ	209
ข้อ 282	การวางและถอนทางหรือประแจ	209
ข้อ 283	ห้ามทำงานในเวลาอากาศวิปริต	210
ข้อ 284	การรูกล้าที่คินรถไฟ	210
ข้อ 285	เขตโครงสร้าง	210
ข้อ 286	ห้ามทำการระเบิดซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อการเดินรถ	210
ข้อ 287	การระงับอภัยภัย	210
ข้อ 288	หน้าที่นายตรวจทาง	211

		หน้า
ข้อ 289	หน้าที่หัวหน้าคนงาน	213
ข้อ 290	หน้าที่นายตรวจสาย	214

รถบำรุงทาง

ข้อ 291	การใช้รถบำรุงทาง	215
ข้อ 292	ผู้มีสิทธิใช้และอนุญาตให้ใช้รถบำรุงทาง	215
ข้อ 293	หน้าที่ผู้ควบคุมรถบำรุงทาง	215
ข้อ 294	เครื่องใช้สำหรับรถบำรุงทาง	216
ข้อ 295	การควบคุมและเครื่องสัญญาณประจำรถบำรุงทาง	216
ข้อ 296	การใช้รถบำรุงทางบรรทุกต้องได้รับหลักฐานจากนายสถานี ทางสะดวก	216
ข้อ 297	การป้องกันรถบำรุงทางบรรทุก	219
ข้อ 298	การขกรถบำรุงทางออกจากทาง	219
ข้อ 299	ห้ามพ่วงรถบำรุงทางไปกับขบวนรถ	219
ข้อ 300	การบรรทุกรถบำรุงทางไปกับขบวนรถ	219
ข้อ 301	การเก็บรถบำรุงทาง	220
ข้อ 302	ความเร็วสูงสุดของรถยนต์ตรวจการณ์	220

หมวด 6

เหตุอันตราย

ข้อ 303	หน้าที่รักษาความปลอดภัย	221
ข้อ 304	ต้องสืบสวนเมื่อขบวนรถเข้าตามทาง	222
ข้อ 305	ขบวนรถต้องเสียเวลาในตอนไม่ว่ากรณีใด ๆ เกินกว่า 15 นาที	222
ข้อ 306	ขบวนรถถูกตัดในตอนที่รถจักรลากไม่ไหว	222
ข้อ 307	ขบวนรถถูกตัดในตอนที่รถพ่วงชำรุดหรือตกราง	223
ข้อ 308	ขบวนรถต้องหยุดในตอนแล้วถอยกลับเพราะทางข้างหน้าชำรุดหรือเหตุอื่นใด	224
ข้อ 309	ขบวนรถต้องหยุดในตอนเพราะทางข้างหน้าและทางข้างหลังชำรุดหรือเหตุอื่นใด	225
ข้อ 310	ขบวนรถต้องหยุดในเขตสถานีเพราะอุบัติเหตุ	225
ข้อ 311	การปิดทางในตอนที่มีอุบัติเหตุ	225
ข้อ 312	จัดรถจักรของขบวนอื่นทำการแทนรถจักรที่ชำรุด	226
ข้อ 313	การขอรถจักรช่วยจากสถานีซึ่งมีรถจักรประจำ	226
ข้อ 314	การอนุญาตให้ขบวนรถเดินในทางตอนที่เกิดเหตุ	227
ข้อ 315	การประกาศเปิดทางตอนที่ได้ประกาศปิดไว้เพราะมีอุบัติเหตุ	228
ข้อ 316	ผู้มีหน้าที่ควบคุมสั่งการเมื่อมีเหตุอันตราย	228
ข้อ 317	การแจ้งเหตุอันตรายแก่นายสถานีทางสะดวก	228

		หน้า
ข้อ 318	เหตุอันตรายฉุกเฉินจะต้องแจ้งเจ้าพนักงานฝ่ายปกครอง	229
ข้อ 319	ประเภทของอุบัติเหตุที่นายสถานีต้องแจ้งเหตุโดยมี หลักฐาน	229
ข้อ 320	บุคคลที่ต้องอันตราย	231
ข้อ 321	รถพ่วงชำรุดตัดไว้ที่สถานี	232
ข้อ 322	การตรวจรถพ่วงที่ตกราง	232
ข้อ 323	รถพ่วงหลุดหรือไหลออกจากสถานีทางสะดวก	233
ข้อ 324	รถพ่วงหลุดออกจากขบวนรถในตอน	234
ข้อ 325	ขบวนรถ 2 ขบวนพบกันในตอน	235
ข้อ 326	อค์กฤษฎี	235

หมวด 7

การควบคุมการเดินรถโดยเครื่องโทรคมนาคม

พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

ข้อ 327	หน้าที่และความรับผิดชอบ	236
---------	-------------------------	-----

นายสถานี

ข้อ 328	หน้าที่และความรับผิดชอบ	238
---------	-------------------------	-----

ระเบียบการควบคุมการเดินรถ

ข้อ 329	การใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ	239
ข้อ 330	การใช้และเก็บรักษาผังควบคุมการเดินรถ	240
ข้อ 331	การเปลี่ยนหลัก	240
ข้อ 332	ตัวอย่างวิธีปฏิบัติ	243

การเปลี่ยนหลักเมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง

ข้อ 333	เครื่องโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง	251
ข้อ 334	อำนาจสั่งแก้การเปลี่ยนหลัก	253

หมวด 8

การควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

ข้อ 335	ประเภทของสถานีทางสะดวก	254
ข้อ 336	การเดินรถโดยระเบียบตอนอัตโนมัติและการเดินรถ สองทิศทาง	254

ระเบียบตอนอัตโนมัติและการเดินรถสองทิศทาง

ข้อ 337	สาระสำคัญของระเบียบตอนอัตโนมัติและการเดินรถ สองทิศทาง	254
---------	--	-----

	หน้า
ข้อ 338 การอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปในตอนอัตโนมัติ	256
ข้อ 339 การเดินรถผ่านสัญญาณอัตโนมัติ	257
ข้อ 340 การปฏิบัติเมื่อสัญญาณอัตโนมัติแสดงท่า “ห้าม”	257
ข้อ 341 การเตรียมทางและการยกเลิกการเตรียมทาง	261
ข้อ 342 การหลีกขบวนรถและการเดินรถสองทิศทาง	262
ข้อ 343 การสับเปลี่ยนรถ	263
ข้อ 344 การปฏิบัติเมื่อสัญญาณเข้าเขตนอก สัญญาณเข้าเขตใน สัญญาณออก สัญญาณออกอันนอกขั้วรถหรือคงใช้	264
ข้อ 345 สัญญาณอัตโนมัติคงใช้	264
ข้อ 346 สัญญาณอัตโนมัติขั้วรถ	266
ข้อ 347 ห้ามมิให้ขบวนรถถอยหลังในตอนอัตโนมัติ	266
ข้อ 348 การบันทึกในสมุดจดทางสะดวก	266

การเดินรถในกรณีระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติขัดข้อง

ข้อ 349 การเดินรถในกรณีระบบการขอและให้ทางสะดวก โดยอัตโนมัติขัดข้อง	266
---	-----

การเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ

ข้อ 350 การเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ	268
------------------------------------	-----

การปฏิบัติเมื่อเครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางขัดข้อง

ข้อ 351	เครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางขัดข้อง	271
---------	---	-----

หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

ข้อ 352	หน้าที่และความรับผิดชอบ	272
---------	-------------------------	-----

พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

ข้อ 353	หน้าที่และความรับผิดชอบ	274
---------	-------------------------	-----

นายสถานี

ข้อ 354	หน้าที่และความรับผิดชอบ	274
---------	-------------------------	-----

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

ข้อ 355	อำนาจของผู้ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ	276
---------	-------------------------------------	-----

แบบ กรฟ.

แบบ กรฟ. 1	สัญญาณประจำที่ชำรุด	(ตามข้อ 30)	66
แบบ กรฟ. 2	(ก) และ (ข) ซ่อมเครื่องสัญญาณประจำที่	(ตามข้อ 34)	69, 70
แบบ กรฟ. 3	ตัวทางสะดวก	(ตามข้อ 67)	101
แบบ กรฟ. 4	ตัวไม่ได้ทางสะดวก	(ตามข้อ 90)	114
แบบ กรฟ. 5	ใบเปลี่ยนหลัก	(ตามข้อ 332)	248-50
แบบ กรฟ. 6	ใบอนุญาตปลดรถจักร	(ตามข้อ 153)	150
แบบ กรฟ. 7	ใบสับเปลี่ยนรถ	(ตามข้อ 153)	151
แบบ กรฟ. 8	ใบกำกับบัตร	(ตามข้อ 253)	192
แบบ กรฟ. 9	บัตรสีแดง	(ตามข้อ 248)	193
แบบ กรฟ. 10	บัตรสีเหลือง	(ตามข้อ 252)	194
แบบ กรฟ. 11	บัตรสีฟ้า	(ตามข้อ 252)	195
แบบ กรฟ. 12	ใบนำใช้รถบำรุงทางบรรทุก	(ตามข้อ 296)	218
แบบ กรฟ. 13	ใบอนุญาตเดินรถในทางแยก	(ตามข้อ 178)	162
แบบ กรฟ. 14	ใบสั่งให้หยุดทำการสับเปลี่ยน	(ตามข้อ 129)	139
แบบ กรฟ. 15	แบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่าน สัญญาณอัตโนมัติ	(ตามข้อ 340)	260
แบบ กรฟ. 16	ใบเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ	(ตามข้อ 350)	270

รูป แบบ บัญชีและแผนผังต่อท้ายเล่ม

แบบเขตนรทุกและเขตนรสร้าง	ตามข้อ 140	278
รูปแสดงวิธีปฎิบัติสัญญา	ตามข้อ 36	279-287
แผนผังสถานีประเภท ก. ข. ค.	ตามข้อ 1 (18), (19) และ (20)	289-306
แผนผังสถานีประเภทพิเศษในพื้นที่ควบคุม- การเดินรถจากศูนย์กลาง	ตามข้อ 1 (18), (19) และ (20)	308-315
แผนผังการเดินรถสองทิศทาง	ตามข้อ 342 (2)	317-324
บัญชีที่ตั้งสัญญาณอัตโนมัติ	ตามข้อ 15 (1) จ.	325-328
แบบเครื่องกั้นถนนผ่านเสมอระดับทาง	ตามข้อ 259	330-338

หมวด 1

วิเคราะห์ศัพท์

ข้อ 1 ในข้อบังคับนี้ ถ้าข้อความใดมิได้แสดงความหมายไว้เป็นอย่างอื่นแล้วให้พึงหมายความดังต่อไปนี้

(1) “ทาง” หมายความว่า ทางรถไฟและโครงสร้างที่รองรับทางรถไฟ

(2) “ทางประธาน” หมายความว่า ทางในเขตสถานีหรือหอสัญญาณ ซึ่งตามปกติใช้สำหรับเดินขบวนรถผ่าน และทางระหว่างสถานีหรือหอสัญญาณหรือทางที่การรถไฟแห่งประเทศไทยประกาศว่าเป็นทางประธาน

(3) “ทางตัน” หมายความว่า ทางที่แยกออกจากทางประธานหรือทางหลัก และปลายทางนั้นไม่ติดต่อกับทางอื่น

(4) “ทางหลัก” หมายความว่า ทางที่แยกออกและปลายทางไปบรรจบทางเดิมหรือทางอื่น

(5) “ทางเดี่ยว” หมายความว่า ทางประธานเฉพาะระหว่างสถานีทางสะดวกซึ่งใช้เดินขบวนรถไปและมาร่วมกัน

(6) “ทางคู่” หมายความว่า ทางประธานจำนวน 2 ทางหรือมากกว่า เฉพาะระหว่างสถานีทางสะดวก ซึ่งใช้เดินขบวนรถไปทางหนึ่งมาทางหนึ่งหรือเดินขบวนรถไปและมาร่วมกันในทางใดทางหนึ่ง และทางที่การรถไฟแห่งประเทศไทยประกาศให้เป็นทางคู่

(7) “ทางปิด” หมายความว่า ทางตอนใดซึ่งตามปกติห้ามมิให้ขบวนรถเดินเข้าไปสู่เป็นอันขาดจนกว่าจะได้สอบถามได้ความแน่ชัดว่าทางตอนนั้นเป็นทางสะดวกแล้ว

(8) “**ทางสะดวก**” หมายความว่า ทางตอนใดซึ่งปราศจากสิ่งกีดขวางใด ๆ ที่ขบวนรถจะเดินสะดวกไปได้ตลอดทางตอนนั้น

ข้อยกเว้น รดบำรุงทางซึ่งมีพนักงานควบคุมอยู่ด้วยอยู่ในทางให้ถือว่าไม่ใช่สิ่งกีดขวาง

(9) “**ประแจ**” หมายความว่า เครื่องอุปกรณ์ซึ่งวางไว้ ณ ทางหลักหรือทางแยกหรือทางตัน เพื่อจะทำให้รถเดินไปตามทางที่ต้องการ

(10) “**ประแจมือ**” หมายความว่า ประแจซึ่งมีคันกลับรางติดตั้งอยู่ที่ประแจนั้น

(11) “**ประแจกล**” หมายความว่า ประแจกลเดี่ยวหรือประแจกลหมู่

(12) “**ประแจกลเดี่ยว**” หมายความว่า ประแจซึ่งมีคันกลับรางติดตั้งอยู่ที่ประแจนั้น และรางลื่นของประแจนี้จะถูกบังคับด้วยสลักมิให้กลับอีกได้ในขณะเมื่อสัญญาณประจำที่ซึ่งเกี่ยวข้องแสดงท่า “อนุญาต”

(13) “**ประแจกลหมู่**” หมายความว่า ประแจซึ่งมีคันกลับหรือปุ่มสำหรับกลับรางลื่นติดตั้งรวมกันอยู่เป็นหมู่ที่หอสัญญาณหรือที่ใดที่หนึ่ง

“**ประแจกลไฟฟ้า**” หมายความว่า ประแจกลหมู่ที่ทำงานด้วยไฟฟ้า

(14) “**ประแจสวน**” หมายความว่า ประแจซึ่งปลายลื่นสวนกับทางของขบวนรถซึ่งจะเดินเข้ามาสู่ประแจนั้น

(15) “**ประแจตาม**” หมายความว่า ประแจซึ่งปลายลื่นหันไปตามทางที่ขบวนรถเดินออกไปจากประแจนั้น

(16) “**สถานี**” หมายความว่า สถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งซึ่งเปิดรับส่งผู้โดยสารและหรือสินค้า และเป็นสถานที่ซึ่งมีนายสถานีประจำอยู่และอนุญาตให้รถเดินไปตามระเบียบการเดินรถ

(17) “**สถานีทางสะดวก**” หมายความว่า สถานที่ซึ่งขอและให้ทางสะดวกแก่ขบวนรถ และให้หมายถึงหอสัญญาณที่มีเขตโดยเฉพาะซึ่งไม่อยู่ร่วมกับเขตสถานีอื่นใดด้วย

สถานีทางสะดวกแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ.-

สถานีประเภท ก. จะให้ทางสะดวกได้ต่อเมื่อทางที่ขบวนรถจะเดินเข้ามานั้นปราศจากสิ่งกีดขวางเป็นระยะทางเลยไปจากสัญญาณเข้าเขตในเท่ากับระยะปลอดภัย

สถานีประเภท ข. จะให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถเดินเข้ามาในตอนได้ แม้ว่าทางในย่านสถานีซึ่งขบวนรถจะเข้ามาสู่นั้นยังมีสิ่งกีดขวางอยู่

สถานีประเภท ค. จะให้ทางสะดวกได้ต่อเมื่อทางที่ขบวนรถจะเดินเข้ามานั้นปราศจากสิ่งกีดขวางเลยไปจากสัญญาณประจำที่อันแรกถึงสำหรับขบวนรถนั้น เป็นระยะทางเท่ากับระยะปลอดภัย

สถานีประเภทพิเศษ ซึ่งจะได้กำหนดไว้เป็นพิเศษเฉพาะราย

(18) “ตอน” หมายความว่า ส่วนของทางระหว่างสถานีทางสะดวกสองแห่งข้างเคียงกัน ซึ่งขบวนรถจะเดินเข้าไปได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากสถานีทางสะดวกอีกข้างหนึ่งของทางนั้น

ก. ในทางเดี่ยว ตอนเริ่ม ดังนี้.-

1) **สถานีประเภท ก.** สำหรับขบวนรถซึ่งจะเดินเข้าไปสู่ทางตอนนั้น ตอนเริ่มจากสัญญาณประจำที่อันนอกสุดสำหรับขบวนรถนั้น

2) **สถานีประเภท ข.** สำหรับขบวนรถซึ่งจะเดินเข้าไปสู่ทางตอนนั้น ตอนเริ่มจากที่หนึ่งที่ใดดังต่อไปนี้.-

(ก) สัญญาณออกอันนอกสำหรับขบวนรถนั้น

(ข) หลักเขตสับเปลี่ยนสำหรับขบวนรถนั้น เมื่อไม่มีสัญญาณออกอันนอก

(ค) สัญญาณเข้าเขตในสำหรับขบวนรถซึ่งเดินในทางตรงกันข้ามกับขบวนรถนั้น เมื่อไม่มีทั้งสัญญาณออกอันนอกและหลักเขตสับเปลี่ยน

3) **สถานีประเภท ก.** สำหรับขบวนรถซึ่งจะเดินเข้าไปสู่ทางตอนนั้น ตอนเริ่มจากสัญญาณประจำที่อันแรกถึงสำหรับขบวนรถที่เดินในทางตรงกันข้ามกับขบวนรถนั้น

ข. ในทางคู่ ตอนเริ่ม ดังนี้.-

สถานีประเภท ก. ประเภท ข และประเภท ค.

ในทางหนึ่งทางใดของทางคู่ ตอนเริ่มจากสัญญาณประจำที่อันนอกสุดของทางนั้น

ค. ในทางเดี่ยว ตอนสิ้นสุดลง ดังนี้.-

1) **สถานีประเภท ก.** สำหรับขบวนรถซึ่งจะเดินออกจากทางตอนนั้น ตอนสิ้นสุดลง ณ สัญญาณประจำที่อันนอกสุดสำหรับขบวนรถนั้น

2) **สถานีประเภท ข.** สำหรับขบวนรถซึ่งจะเดินออกจากทางตอนนั้น ตอนสิ้นสุดลง ณ ที่แห่งหนึ่งแห่งใดดังต่อไปนี้.-

(ก) สัญญาณออกอันนอกสำหรับขบวนรถซึ่งเดินในทางตรงกันข้ามกับขบวนรถนั้น

(ข) หลักเขตสับเปลี่ยนสำหรับขบวนรถซึ่งเดินในทางตรงกันข้ามกับขบวนรถนั้น เมื่อไม่มีสัญญาณออกอันนอก

(ค) สัญญาณเข้าเขตในสำหรับขบวนรถนั้น เมื่อไม่มีทั้งสัญญาณออกอันนอกและหลักเขตสับเปลี่ยน

3) **สถานีประเภท ค.** สำหรับขบวนรถซึ่งจะเดินออกจากทางตอนนั้น ตอนสิ้นสุดลง ณ ที่ซึ่งเลยจากสัญญาณประจำที่อันนอกสุดสำหรับขบวนรถนั้นไปเท่ากับระยะปลอดภัย

ง. ในทางคู่ ตอนสิ้นสุดลง ดังนี้.-

1) **สถานีประเภท ก.** ในทางหนึ่งทางใดของทางคู่ ตอนสิ้นสุดลง ณ สัญญาณประจำที่อันนอกสุดของทางนั้น แต่ถ้าเป็นสถานีปลายทาง ตอนสิ้นสุดลง ณ ปลายทาง ซึ่งขบวนรถจะเดินเข้าไปนั้น

2) **สถานีประเภท ข.** ในทางหนึ่งทางใดของทางคู่ ตอนสิ้นสุดลงที่

(ก) หลักเขตสับเปลี่ยนของทางนั้น

(ข) สัญญาณเข้าเขตในของทางนั้น เมื่อไม่มีหลักเขตสับเปลี่ยน

3) **สถานีประเภท ค.** ในทางหนึ่งทางใดของทางคู่ ตอนสิ้นสุดลง ณ ที่ซึ่งเลยจากสัญญาณประจำที่อันนอกสุดสำหรับขบวนรถนั้นไปเท่ากับระยะปลอดภัย

“ตอนอัตโนมัติ” หมายความว่า ส่วนของทางในทางเดี่ยวหรือในทางหนึ่งทางใดของทางคู่ระหว่างสถานีทางสะดวกสองแห่งข้างเคียงกัน โดยเริ่มต้นจากสัญญาณออกหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) สำหรับขบวนรถนั้น และสิ้นสุดลงที่หลักเขตสับเปลี่ยนหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) สำหรับขบวนรถที่เดินในทางตรงกันข้าม ถ้าในระหว่างตอนอัตโนมัติมีสัญญาณอัตโนมัติติดตั้งอยู่ ขบวนรถสามารถเดินตามเข้าไปได้มากกว่าหนึ่งขบวน โดยต้องปฏิบัติตามสัญญาณประจำที่ที่กำกับตอนอัตโนมัติ

(หมายเหตุ : ให้ดูแผนผังตัวอย่างเล่ม)

(19) “เขตสถานี” หมายความว่า ทางซึ่งอยู่ภายในสัญญาณประจำที่อันนอกสุดของสถานีทางสะดวกหรือระหว่างปลายขานสถานี ถ้าสถานีนั้นไม่ใช่สถานีทางสะดวก

ในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง “เขตสถานี” หมายความว่า ทางซึ่งอยู่ภายในสัญญาณเข้าเขตในหรือสัญญาณเข้าเขตนอก (ถ้ามี) ของสถานีประเภทพิเศษ

(หมายเหตุ : ให้อู๋แผนผังต่อท้ายเล่ม)

(20) “ย่านสถานี” หมายความว่า ทางส่วนหนึ่งซึ่งอยู่ในเขตสถานีของสถานีประเภท ข. และมีเขตดังต่อไปนี้.-

ก. สำหรับทางเดี่ยว ณ ที่หนึ่งที่ใด ดังนี้.-

1) ภายในหลักเขตสับเปลี่ยนหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี)

2) ภายในสัญญาณเข้าเขตใน เมื่อไม่มีทั้งหลักเขตสับเปลี่ยนและสัญญาณออกอันนอก

ข. สำหรับทางหนึ่งทางใดของทางคู่ ณ ที่หนึ่งที่ใดดังนี้.-

1) ระหว่างหลักเขตสับเปลี่ยนกับสัญญาณออกหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี)

2) ระหว่างสัญญาณเข้าเขตในกับสัญญาณออกหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี)

ในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง “ย่านสถานี” หมายความว่า ทางส่วนหนึ่งซึ่งอยู่ภายในหลักเขตสับเปลี่ยนหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) ของสถานีประเภทพิเศษ

(หมายเหตุ : ให้อู๋แผนผังต่อท้ายเล่ม)

(21) “แขวงควบคุมการเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ควบคุมรับผิดชอบของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

(22) “ที่หยุดรถ” หมายความว่า ที่ซึ่งขบวนรถหยุดเพื่อรับส่งผู้โดยสารและสินค้าขึ้นลง แต่ไม่มีนายสถานีอยู่ประจำ

(23) “**หอสัญญาณ**” หมายความว่า สถานที่แห่งใดซึ่งมีพนักงานอยู่ประจำ เพื่อขอและให้ทางสะดวกแก่ขบวนรถหรือใช้เครื่องสัญญาณเกี่ยวกับการเดินรถ

(24) “**สถานีต้นทาง**” หมายความว่า สถานีทางสะดวกซึ่งขบวนรถตั้งต้นเดินทาง

(25) “**สถานีปลายทาง**” หมายความว่า สถานีทางสะดวกซึ่งขบวนรถไปถึงแล้วไม่เดินต่อไป

(26) “**สถานีที่ขบวนรถหลัก**” หมายความว่า สถานีทางสะดวกซึ่งในคราวใด เจ้าหน้าที่ได้กำหนดให้ขบวนรถหลักกันและเริ่มเป็นสถานีที่ขบวนรถหลัก เมื่อรถขบวนแรกได้เข้ามาในตอนจากสถานีทางสะดวกข้างเคียงและยุติจากการเป็นสถานีที่ขบวนรถหลักเมื่อขบวนรถได้หลักกันแล้ว

(27) “**การเปลี่ยนหลัก**” หมายความว่า การเปลี่ยนสถานีทางสะดวกที่จะให้ขบวนรถหลักกัน ซึ่งผิดไปจากที่กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือคำสั่งประกาศเดินรถ

(28) “**การทำสับเปลี่ยน**” หมายความว่า การเคลื่อนรถหรือขบวนรถที่หยุดอยู่แล้ว โดยปฏิบัติตามสัญญาณมือที่ใช้ในการสับเปลี่ยนตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้

(29) “**พนักงาน**” หมายความว่า บุคคลที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จ้างไว้หรือได้มอบหน้าที่ให้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(30) “**พนักงานสัญญาณ**” หมายความว่า พนักงานซึ่งได้รับมอบหน้าที่ให้ประจำอยู่ในหอสัญญาณ เพื่อขอและให้ทางสะดวกแก่ขบวนรถหรือใช้เครื่องสัญญาณเกี่ยวกับการเดินรถในขณะกระทำหน้าที่นั้น

(31) “**นายสถานี**” หมายความว่า พนักงานซึ่งได้รับมอบหน้าที่เป็นผู้กำกับและรับผิดชอบในการเดินรถภายในเขตสถานีในขณะที่กระทำการในหน้าที่นั้น ๆ และรวมทั้งนายย่านซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้แต่งตั้งขึ้น ณ สถานีใด ๆ ด้วย

(32) “**นายสถานีทางสะดวก**” หมายความว่า พนักงานซึ่ง เป็นหัวหน้ารับผิดชอบกิจการในเขตสถานีทางสะดวกขณะกระทำหน้าที่นั้น และ ให้หมายถึงพนักงานสัญญาณขณะกระทำหน้าที่ประจำอยู่ในหอสัญญาณด้วย

(33) “**นายสถานีแขวง**” หมายความว่า นายสถานีทางสะดวก ซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถกำหนดให้ทำหน้าที่เปลี่ยนหลักเมื่อโทรศัพท์ ควบคุมการเดินรถจัดซื้อภายในแขวงที่กำหนดให้

(34) “**พนักงานควบคุมการเดินรถ**” หมายความว่า พนักงาน ซึ่งได้รับมอบหน้าที่เป็นผู้ควบคุมรับผิดชอบการเดินรถภายในพื้นที่ควบคุม ในขณะกระทำหน้าที่นั้น

“**พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง**” หมายความว่า พนักงานซึ่งได้รับมอบหน้าที่เป็นผู้ควบคุมรับผิดชอบการเดินรถภายในพื้นที่ ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง ในขณะกระทำหน้าที่นั้น

“**หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง**” หมายความว่า พนักงานซึ่งได้รับมอบหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลพนักงานควบคุม การเดินรถจากศูนย์กลางในขณะกระทำหน้าที่นั้น

(35) “**พนักงานรักษารถ**” หมายความว่า พนักงาน ซึ่งได้รับมอบหน้าที่เป็นผู้กำกับขบวนรถในขณะกระทำหน้าที่นั้น

(36) “**พนักงานรถฟ่วง**” หมายความว่า พนักงานรักษารถ ตลอดจนพนักงานอื่น ๆ ที่มีหน้าที่ในการเดินรถซึ่งประจำรถฟ่วงขณะกระทำ หน้าที่นั้น

(37) “**พนักงานขับรถ**” หมายความว่า พนักงานซึ่ง ได้รับมอบหน้าที่เป็นผู้ขับรถจักรขณะกระทำหน้าที่นั้น

(38) “**พนักงานรถจักร**” หมายความว่า พนักงานขับรถ ตลอดจนพนักงานอื่น ๆ ที่มีหน้าที่ประจำรถจักรขณะกระทำหน้าที่นั้น

(39) “**พนักงานตรวจรถ**” หมายความว่า พนักงานซึ่ง ได้รับมอบหน้าที่ให้ตรวจและซ่อมรถ

(40) “เจ้าหน้าที่” หมายความว่า พนักงานผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้มีอำนาจสั่งการหรือทำกิจการใด ๆ เฉพาะเรื่องนั้น ๆ ได้

(41) “คำสั่ง” หมายความว่า บรรดาคำสั่งการใด ๆ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้ออกเป็นครั้งคราว

(42) “ระเบียบการเดินรถ” หมายความว่า วิธีการที่ได้จัดตั้งขึ้นใช้สำหรับการเดินรถตามข้อความที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้

(43) “เครื่องโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ” หมายความว่า เครื่องโทรศัพท์หรือวิทยุโทรศัพท์ (โทรศัพท์มีสายหรือไม่มีสาย) เฉพาะพนักงานควบคุมการเดินรถใช้ติดต่อกับนายสถานีปลายทาง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องภายในแขวงควบคุมการเดินรถ

“เครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง” หมายความว่า เครื่องคอมพิวเตอร์และแผงควบคุมสัญญาณ (ถ้ามี) ซึ่งใช้ในการควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

“เครื่องควบคุมสัญญาณ” หมายความว่า เครื่องคอมพิวเตอร์หรือแผงควบคุมสัญญาณที่นายสถานีทางสะดวกใช้ในการควบคุมสัญญาณ

(44) “ผังควบคุมการเดินรถ” หมายความว่า แบบพิมพ์ซึ่งพนักงานควบคุมการเดินรถใช้ในการควบคุมขบวนรถ โดยแสดงการเคลื่อนไหวของขบวนรถภายในแขวงด้วยเส้นกราฟ

(45) “รถจักร” หมายความว่า รถซึ่งมีกำลังแรงให้เคลื่อนที่ไปได้ตามทาง และจะยกออกจากทางตันที่ไม่ได้ เช่น รถจักรดีเซล รถจักรดีเซลไฟฟ้า รถดีเซลราง รถจักรไฟฟ้า รถยนต์ตรวจการณ์ขนาดเล็ก รถบำรุงทาง ขนาดหนัก รถกลบำรุงทาง รถปั่นจั่นสื่อสาร รถกลสื่อสาร ฯลฯ

(46) “รถพ่วง” หมายความว่า รถสำหรับใช้ในการบรรทุกสินค้าสัมภาระ รับส่งผู้โดยสารและรถอื่นซึ่งใช้พ่วงเข้ากับขบวนรถได้

(47) “รถสินค้า” หมายความว่า รถพ่วงซึ่งตามปกติใช้ในการบรรทุกสินค้า สรรพวัตถุ ตลอดจนสัตว์มีชีวิตด้วย

(48) “**รถโดยสาร**” หมายความว่า รถพ่วงซึ่งใช้ในการบรรทุกส่งผู้โดยสาร

(49) “**รถบำรุงทาง**” หมายความว่า รถสำหรับใช้งานบำรุงทางจำแนกออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้.-

ก. **รถบำรุงทางขนาดเบา** หมายถึง รถขนาดเบา ซึ่งใช้บนทางและยกออกจากทางได้ทันที เช่น รถโยก รถจักรยานตรวจการณ์ รถจักรยานยนต์ตรวจการณ์ รถยนต์รางตรวจการณ์ขนาดเบา (ไม่พ่วงรถพ่วง) รถผลัก รถถ่อ ฯลฯ

ข. **รถบำรุงทางบรรทุก** หมายถึง รถบำรุงทางขนาดเบาทุกชนิดซึ่งมีสิ่งของบรรทุกอยู่และไม่สามารถยกออกจากทางได้ทันที หรือรถยนต์รางตรวจการณ์ขนาดเบาที่พ่วงรถพ่วง

(50) “**ขบวนรถ**” หมายความว่า รถจักรหนึ่งหรือหลายคันจะมีรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม หรือรถไปรยนน้ำยา หรือรถพ่วงมีรถบำรุงทางขนาดหนักลากจูง ซึ่งได้จัดเดินตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถ

(51) “**ขบวนรถพิเศษ**” หมายความว่า ขบวนรถซึ่งได้จัดขึ้นเฉพาะกิจการพิเศษให้เดินตามเวลาซึ่งมิได้กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถ รวมทั้งขบวนรถซึ่งได้กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถ แต่มีหมายเหตุว่า “เดินเมื่อต้องการ”

(52) “**ขบวนรถโดยสาร**” หมายความว่า ขบวนรถซึ่งจัดสำหรับรับส่งผู้โดยสารและบรรทุกสัมภาระของผู้โดยสารด้วย เช่น ขบวนรถด่วนโดยสาร ขบวนรถเร็วโดยสาร ขบวนรถธรรมดาโดยสาร และขบวนรถชานเมือง ฯลฯ

(53) “**ขบวนรถรวม**” หมายความว่า ขบวนรถซึ่งได้จัดไว้สำหรับรับส่งผู้โดยสารทุกสถานีและที่หยุดรถและรับส่งสินค้าและสัตว์มีชีวิตด้วย

(54) “**ขบวนรถสินค้า**” หมายความว่า ขบวนรถที่ได้จัดไว้สำหรับรับส่งสินค้าและสัตว์มีชีวิต

(55) “ขบวนรอนาน” หมายความว่า ขบวนรถพิเศษซึ่งใช้สำหรับการก่อสร้าง บำรุงทาง หรือกิจการอื่น ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(56) “เวลากลางวัน” หมายความว่า เวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก

(57) “เวลากลางคืน” หมายความว่า เวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกจนถึงพระอาทิตย์ขึ้น และให้หมายถึงเวลากลางวันขณะที่มีหมอกลงจัดหรืออากาศมืดมัวดังเช่นอุโมงค์ หรือในขณะฝนตกหนัก ฯลฯ

(58) “การเดินรถสองทิศทาง” หมายความว่า การเดินขบวนรถไปและมาร่วมกันในทางหนึ่งทางใดของทางคู่

หมวด 2

สัญญาณ ป้ายสัญญาณ เครื่องหมายประจำขบวนรถ

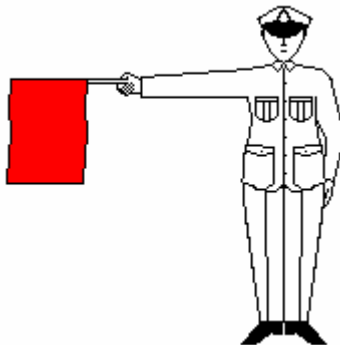
สัญญาณมือ

- การแสดงสัญญาณมือ และขนาดของธง** **ข้อ 2** (1) สัญญาณมือ เวลากลางวันให้แสดงด้วยธง (หรือในกรณีฉุกเฉินเมื่อไม่มีธงให้แสดงด้วยแขน) เวลากลางคืนให้แสดงด้วยโคมไฟ
- (2) ขนาดของธง ต้องไม่เล็กกว่า 40 x 60 เซนติเมตร กับต้องมีสีสดและสะอาด
- (3) โคมไฟ ต้องจุดให้สว่างและกระจกต้องสะอาด

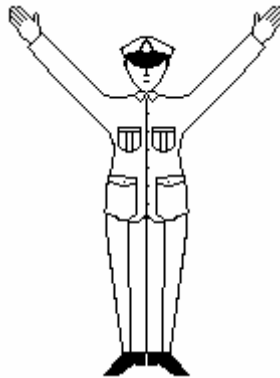
สัญญาณห้าม

ข้อ 3 สัญญาณ “ห้าม”

- (1) เวลากลางวัน
- ก. ถือธงแดงเหยียดตรงออกไปอยู่นิ่งให้ได้ฉากกับทางดังในรูป หรือชูขึ้นเพื่อให้ผู้รับสัญญาณแลเห็นได้โดยแน่ชัด

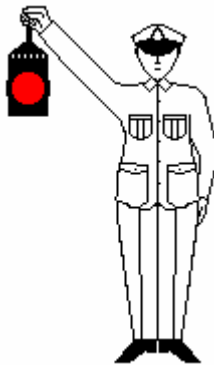


ข. เมื่อไม่มีธงแดง ให้เหยียดแขนทั้ง 2 ชูเหนือศีรษะ
อยู่นิ่งดังในรูป หรือถ้ามีผ้าหรือธงสีอื่น ๆ นอกจากสีเขียวก็ให้
โบกไปมาโดยเร็วและถี่



(2) เวลาใกล้ขึ้น

ก. ชูโคมไฟแดงเพื่อให้ผู้รับสัญญาณแลเห็นได้ชัด



ข. เมื่อไม่มีโคมไฟแดง ถ้ามีโคมไฟสีอื่น ๆ
นอกจากสีเขียว ก็ให้แกว่งไปมาโดยเร็วและถี่

(3) เมื่อแสดงสัญญาณมือในท่า “ห้าม” แล้ว ก็มีให้
แสดงสัญญาณเปลี่ยนเป็นอย่างอื่น จนกว่ารถจะได้หยุดนิ่ง

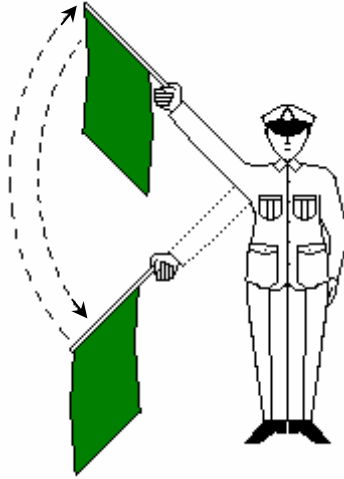
(4) เมื่อเห็นสัญญาณ “ห้าม” (หรือสัญญาณใด ๆ
ซึ่งแสดงไม่ชัดเจน ชวนให้เป็นที่สงสัย) ต้องหยุดรถทันที

สัญญาณไปได้
โดยระมัดระวัง

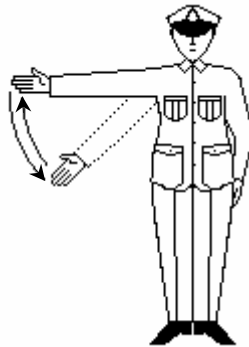
ข้อ 4 สัญญาณ “ไปได้โดยระมัดระวัง”

(1) เวลากลางวัน

ก. ถือธงเขียวเหยียดตรงออกไปให้ได้ฉากกับทางและ
โบกขึ้นลงดังในรูป ซ้ำ ๆ เป็นจังหวะ

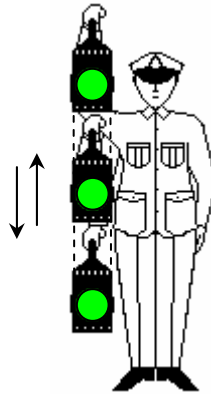


ข. เมื่อไม่มีธงเขียว ให้เหยียดแขนตรงออกไปให้ได้
ฉากกับทางและยกแขนขึ้นลง ดังในรูป ซ้ำ ๆ เป็นจังหวะ



(2) เวลากลางคืน

ถือโคมไฟเขียว ยกขึ้นลง ดังในรูปซ้ำๆ เป็นจังหวะ



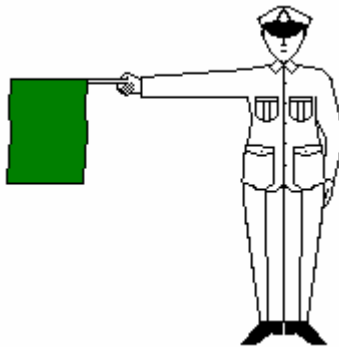
(3) เมื่อเห็นสัญญาณ “ไปได้โดยระมัดระวัง” จะต้องลดความเร็วของรถทันที และต้องเตรียมพร้อมที่จะหยุดเมื่อจำเป็น

สัญญาณอนุญาต

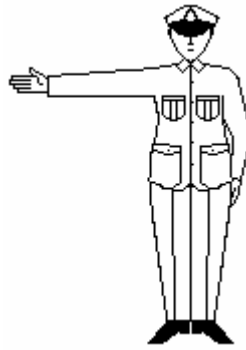
ข้อ 5 สัญญาณ “อนุญาต”

(1) เวลากลางวัน

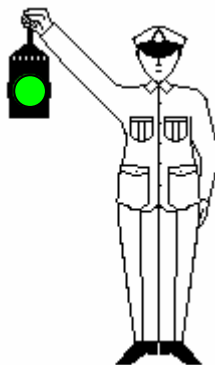
ก. ถือธงเขียวเหยียดตรงออกไปอยู่นิ่งให้ได้ฉากกับทาง



ข. เมื่อไม่มีธงเขียว ให้เหยียดแขนตรงออกไปอยู่นิ่ง
ให้ได้ฉากกับทาง



(2) เวลากลางคืน
ถือ โคมไฟเขียวอยู่นิ่ง



(3) เมื่อเห็นสัญญาณ “อนุญาต” ก็ให้เคลื่อนรถต่อไปได้

สัญญาณมือใช้เฉพาะ
การสับเปลี่ยนรถ

ข้อ 6 ให้ใช้สัญญาณมือต่อไปนี้เฉพาะสำหรับการ
สับเปลี่ยนรถเท่านั้น และห้ามมิให้เป่านกหวีดเป็นสัญญาณ
เว้นแต่จะใช้เป็นการเตือนให้พนักงานขับรถคอยระมัดระวังที่จะ
รับสัญญาณมือซึ่งจะแสดงต่อไป

(1) สัญญาณ “เดินออกไป” เวลากลางวันให้โบกธงเขียวขึ้นลง เวลากลางคืน ให้แกว่งโคมขาวขึ้นลง เมื่อพนักงานขับรถเห็นสัญญาณนี้ ต้องนำรถเดินห่างจากผู้ให้สัญญาณออกไป

(2) สัญญาณ “เดินเข้ามา” เวลากลางวันให้โบกธงเขียวผ่านผู้ให้สัญญาณทางข้างหน้าไปมา เวลากลางคืนแกว่งโคมเขียวขึ้นลง เมื่อพนักงานขับรถเห็นสัญญาณนี้ต้องนำรถเดินเข้ามาสู่ผู้ให้สัญญาณ

(3) สัญญาณ “เดินช้า ๆ” เวลากลางวันให้โบกธงเขียวเช่นเดียวกับ (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี แต่ให้จังหวะช้าลงกว่าใน (1) หรือ (2) เวลากลางคืนถ้าจะให้เดินช้า ๆ ในขณะเดินออกไป ให้แกว่งโคมขาวขึ้นลงเป็นจังหวะช้า ๆ หรือถ้าจะให้เดินช้า ๆ ในขณะเดินเข้ามา ให้แกว่งโคมเขียวขึ้นลงเป็นจังหวะช้า ๆ เมื่อพนักงานขับรถเห็นสัญญาณนี้ต้องลดความเร็วลงทันที และนำรถเดินช้า ๆ จนกว่าจะได้รับสัญญาณอย่างอื่น

(4) สัญญาณ “ตัดปล่อย” เวลากลางวันให้โบกธงเขียวกับธงแดงไขว่กันไปมาทางข้างหน้า เวลากลางคืนให้ขยับกระຈัดโคมเป็นสี่เหลี่ยมและขาวสลับกัน

(5) สัญญาณ “หยุด” ให้กระทำเช่นเดียวกับสัญญาณ “ห้าม” ในข้อ 3 เมื่อพนักงานขับรถเห็นสัญญาณต้องหยุดรถทันที

สัญญาณมือใช้บน
ขบวนรถขณะที่อยู่
ในระหว่างทาง

ข้อ 7 ตามความในข้อ 163 ให้ใช้สัญญาณมือดังต่อไปนี้ เฉพาะสำหรับพนักงานประจำขบวนรถในขณะที่ยังขบวนรถอยู่ในระหว่างทาง

(1) สัญญาณให้ไปได้

ก. เวลากลางวัน ให้พนักงานรักษารถถือธงเขียวเหยียดตรงออกไป

ข. เวลากลางคืน ให้พนักงานรักษารถชูโคมไฟเขียว

ค. เมื่อพนักงานขับรถได้รับสัญญาณนี้จากพนักงานรักษารถแล้ว ต้องแสดงสัญญาณตอบไปยังพนักงานรักษารถโดยปฏิบัติตามนัดเดียวกัน

(2) สำหรับสัญญาณให้ไปได้นั้น ห้ามมิให้พนักงานรักษารถส่งให้แก่พนักงานขับรถจนกว่าจะได้รับสัญญาณจากพนักงานห้ามล้อประจำขบวนรถ ว่ารถพ่วงหรือเหตุการณ์ในขบวนรถเรียบร้อย โดยพนักงานห้ามล้อส่งสัญญาณไปยังพนักงานรักษารถดังนี้-

ก. เวลากลางวัน ชูธงเขียวออกไปแล้วโบกขึ้นลงซ้ำ ๆ

ข. เวลากลางคืน ชูโคมไฟขาวออกไปแล้วแกว่งขึ้นลงซ้ำ ๆ

ความใน (2) มิให้ใช้บังคับในกรณีที่ขบวนรถไม่มีพนักงานห้ามล้อให้พนักงานรักษารถส่งสัญญาณให้แก่พนักงานขับรถ เมื่อเห็นว่าเหตุการณ์ในขบวนรถเรียบร้อย

(3) สัญญาณให้หยุด

ก. เวลากลางวัน ให้ใช้ธงแดงยื่นออกไป

ข. เวลากลางคืน ใช้โคมไฟแดงชูออกไปแล้วแกว่งไปมา

(4) การแลกเปลี่ยนสัญญาณเมื่อท้ายขบวนรถพ้นปลายเส้นประเจอนนอกสุดหรือพ้นชานสถานีออกไปแล้วนั้น ต้องส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันทางด้านที่สถานีตั้งอยู่ ส่วนกรณีอื่น ๆ ให้ส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันในทางด้านที่พนักงานขับรถประจำอยู่

ทางตอนใดเป็นทางโค้งซึ่งมองเห็นสัญญาณกันไม่ได้แล้ว ก็ให้แสดงกันในทางด้านตรงกันข้ามกับที่กำหนดไว้

สัญญาณมือให้ขบวนรถออกจากสถานี **ข้อ 8** ในการที่จะให้ขบวนรถออกจากสถานีนั้นพนักงานรักษารถ ต้องแสดงสัญญาณมือให้พนักงานขับรถ ดังต่อไปนี้-

(1) เวลากลางวัน เขยิบธงเขียวออกไปให้ได้ฉากกับทาง
เวลากลางคืน ชูโคมไฟเขียวขึ้นไปในระดับสูง

(2) ก่อนที่พนักงานรักษารถจะส่งสัญญาณไปให้พนักงานขับรถนั้น ตนเองจะต้องได้รับสัญญาณจากพนักงานห้ามล้อประจำขบวนรถเสียก่อนดังนี้-

ก. เวลากลางวัน พนักงานห้ามล้อชูธงเขียวเหนือศีรษะ แล้วโบกไปมาซ้ำ ๆ

ข. เวลากลางคืน พนักงานห้ามล้อชูโคมไฟขาวขึ้นเหนือศีรษะ แล้วแกว่งไปมาซ้ำ ๆ

ความใน (2) มิให้ใช้บังคับในกรณีที่ขบวนรถไม่มีพนักงานห้ามล้อ ให้พนักงานรักษารถส่งสัญญาณให้แก่พนักงานขับรถเมื่อเห็นว่าเหตุการณ์ในขบวนรถเรียบร้อย

การแสดงผลสัญญาณ
ต้องชัดเจน

ข้อ 9 (1) ในการแสดงผลสัญญาณ ผู้ให้สัญญาณต้องแสดงผลสัญญาณให้ผู้รับเห็นสัญญาณโดยชัดเจน และต้องระมัดระวังมิให้ผู้อื่นซึ่งไม่เกี่ยวข้องเกิดความเข้าใจผิดหลงรับสัญญาณนั้น

(2) ถ้าผู้รับสัญญาณไม่สามารถจะเห็นสัญญาณเนื่องจากเป็นทางโค้งหรือมีสิ่งกีดขวาง ให้จัดพนักงานออกไปรับช่วงสัญญาณ ณ ที่ซึ่งผู้รับสัญญาณจะเห็นได้

ห้ามแสดงธงเขียว
ธงแดงประกบกัน

ข้อ 10 การแสดงผลสัญญาณด้วยธงเพื่อมิให้ผู้รับสัญญาณสงสัย ห้ามมิให้ใช้ธงเขียวกับธงแดงประกบกัน

สัญญาณประจำที่

ที่ตั้งสัญญาณประจำที่

ข้อ 11 ที่ตั้งสัญญาณประจำที่มีดังนี้ เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(1) ในทางเดี่ยว ทางด้านขวาของขบวนรถ ซึ่งเดินเข้าสู่สัญญาณประจำที่นั้น

(2) ในทางคู่ ทางด้านซ้ายของขบวนรถ ซึ่งเดินเข้าสู่สัญญาณประจำที่นั้น

ชนิดและประเภทของ
สัญญาประจำที่

- ข้อ 12 (1) สัญญาประจำที่แบ่งออกเป็นชนิดดังต่อไปนี้
- ก. ไฟลี
 - ข. หางปลา
 - ค. หลักเขตสถานี
- (2) สัญญาประจำที่แบ่งออกเป็นประเภทดังต่อไปนี้
- ก. สัญญาใช้ในการเดินรถ
 - ข. สัญญาใช้ในการทำสับเปลี่ยน
 - ค. สัญญาพิเศษ

ชื่อ, ที่ตั้งและหน้าที่ของ
สัญญาประจำที่

- ข้อ 13 (1) สัญญาประจำที่ชนิดหางปลาและไฟลีเมื่อตั้งอยู่ในที่ต่าง ๆ ย่อมเรียกชื่อโดยเฉพาะ แตกต่างกันสุดแต่แห่งที่ตั้งลักษณะและความหมายดังนี้.-

- ก. สัญญาเข้าเขตใน
- ข. สัญญาเข้าเขตนอก
- ค. สัญญาออก
- ง. สัญญาออกอันนอก
- จ. สัญญาเตือน
- ฉ. สัญญาเรียกเข้า
- ช. สัญญาตัวแทน
- ซ. สัญญาทางสับเปลี่ยน
- ณ. สัญญาผ่านถนนเสมอระดับทาง
- ญ. สัญญาอัตโนมัติ

(2) ที่ตั้งและหน้าที่ของสัญญาณประจำที่

ก. สัญญาณใช้ในการเดินรถ

1) หลักเขตสถานี ตั้งอยู่ก่อนถึงสถานีทาง สะดวกและอยู่ภายนอกประแจอันนอกสุดของสถานีทางสะดวก (ถ้ามี) ทำหน้าที่ห้ามหรืออนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวก

2) สัญญาณเข้าเขตใน ตั้งอยู่ก่อนถึงสถานี ทางสะดวกและอยู่ภายนอกประแจอันนอกสุดของสถานีทางสะดวก (ถ้ามี) ทำหน้าที่ห้ามหรืออนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวก

3) สัญญาณเข้าเขตนอก ตั้งอยู่ก่อนถึง สัญญาณเข้าเขตใน ทำหน้าที่ห้ามหรืออนุญาตให้ขบวนรถเดินถึง สัญญาณเข้าเขตในอันถัดไป

4) สัญญาณออก ตั้งอยู่ในทิศทางที่ขบวนรถ จะเดินออกจากสถานีทางสะดวก ทำหน้าที่ห้ามหรืออนุญาตให้ขบวนรถ เดินเข้าสู่ตอนหรือตอนอัตโนมัติหรือเดินถึงสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี)

5) สัญญาณออกอันนอก ตั้งอยู่ถัดจากสัญญาณออก และเป็นสัญญาณออกอันนอกสุดเมื่อมีสัญญาณออกมากกว่า 1 อันขึ้นไป ทำหน้าที่เช่นเดียวกับสัญญาณออกหรือหลักเขตสับเปลี่ยน

6) สัญญาณเตือน ตั้งอยู่ร่วมกับสัญญาณเข้า เขตนอก หรือก่อนถึงสัญญาณเข้าเขตนอก หรือก่อนถึงสัญญาณเข้า เขตใน เมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก หรือก่อนถึงสัญญาณอัตโนมัติ ทำหน้าที่แสดงให้เห็นว่าจะถึงสัญญาณประจำที่อันหน้าแล้ว และ แสดงว่าสัญญาณประจำที่สำหรับทางถัดไปข้างหน้าอยู่ในท่า “ห้าม” หรือ “ระวัง” หรือ “อนุญาต”

7) สัญญาณเรียกเข้า ตั้งอยู่ร่วมกับสัญญาณเข้าเขตนอกหรือสัญญาณเข้าเขตในชนิดไฟสี่ ทำหน้าที่อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณเข้าเขตนอกหรือสัญญาณเข้าเขตในที่ตั้งอยู่ร่วม ซึ่งกำลังอยู่ในท่า “ห้าม”

8) สัญญาณตัวแทน ตั้งอยู่ก่อนถึงสัญญาณประจำที่ ซึ่งจะมีขึ้นในกรณีที่ไม่สามารถจะติดตั้งสัญญาณประจำที่อันใดให้เห็นได้ และจะแสดงสัญญาณตามท่าและความหมายเช่นเดียวกับสัญญาณประจำที่อันถัดไป

9) สัญญาณอัตโนมัติ ตั้งอยู่ในตอนอัตโนมัติ ทำหน้าที่ห้ามหรืออนุญาตให้ขบวนรถเดินถึงสัญญาณประจำที่อันถัดไป

ข. สัญญาณใช้ในการทำสับเปลี่ยน

สัญญาณทางสับเปลี่ยน ตั้งอยู่ภายในย่านของสถานีทางสะดวก ทำหน้าที่ห้ามหรืออนุญาตให้ทำสับเปลี่ยนภายในย่าน

ค. สัญญาณพิเศษ

สัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง ตั้งอยู่ห่างจากขอบถนนผ่านเสมอระดับทางไม่น้อยกว่า 50 เมตร ทำหน้าที่แสดงให้พนักงานขับรถซึ่งจะนำขบวนรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางทราบว่า

1) เครื่องกั้นถนนได้ปิดกั้นเรียบร้อยแล้วหรือไม่ หรือ

2) สัญญาณไฟวามห้ามการจราจรทางถนนได้ทำงานแล้วหรือไม่

ลักษณะและวิธี
ปฏิบัติตามทำ
ของสัญญาณ
ประจำที่
ชนิดทางปลา
ชนิดไฟสี
ระบบ 2 ทำ และ
หลักเขตสถานี

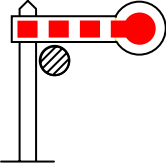
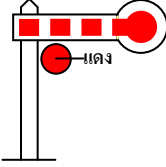
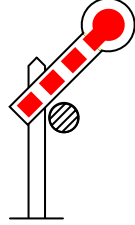
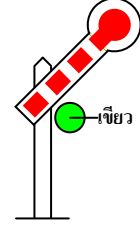
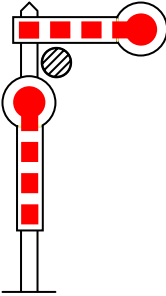
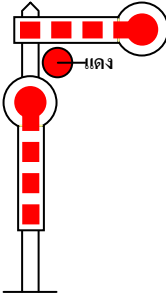
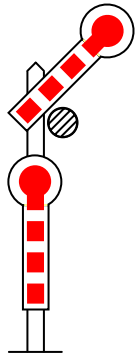
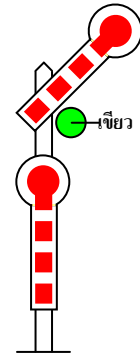
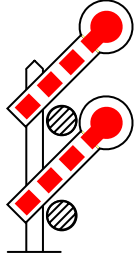
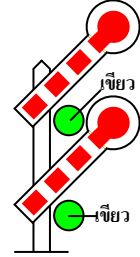
ข้อ 14 (1) ลักษณะและวิธีปฏิบัติตามทำของสัญญาณ
ประจำที่ชนิดทางปลา

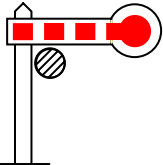
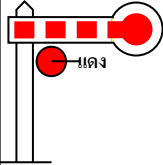
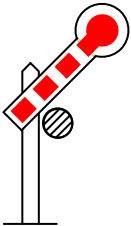
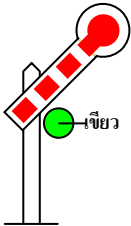
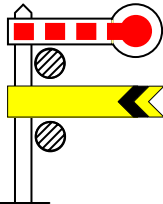
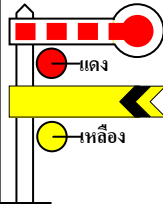
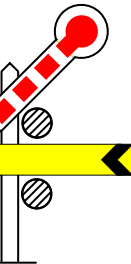
- ก. สัญญาณเข้าเขตใน
- สัญญาณเข้าเขตนอก
- สัญญาณออก
- สัญญาณออกอันนอก

มีลักษณะเป็นป้ายแบนขาว ตอนปลายเป็นแผ่นกลมติดตั้งอยู่บนเสา
หรือสถานที่ตามแต่จะกำหนดไว้ ด้านหน้าสีแดง ขอบและเส้นคาด
สีขาว ด้านหลังสีขาวคาดสีดำ ในเวลากลางคืน ทางปลาอันหนึ่งมี
โคมไฟประจำ 1 ดวง

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ห้าม”
ขบวนรถต้องหยุดโดยไม่ล้ำสัญญาณประจำที่นั้น หรือ ณ ที่ซึ่ง
ได้กำหนดไว้ว่าให้หยุดก่อนถึงสัญญาณประจำที่นั้น

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต”
ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่ไปได้

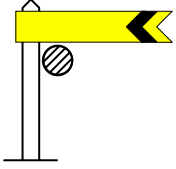
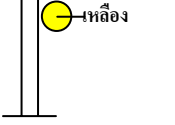
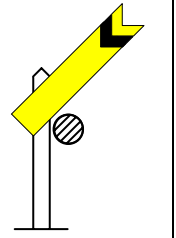
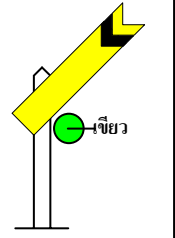
ชื่อสัญญาณประจำที่ ชนิดทางปลา	รูปและท่าที่แสดง			
	ห้าม		อนุญาต	
	กลางวัน	กลางคืน	กลางวัน	กลางคืน
สัญญาณเข้าเขตใน และสัญญาณออก				
			สำหรับทางประธาน	สำหรับทางประธาน
				
			สำหรับทางประธาน	สำหรับทางประธาน
				
			สำหรับทางหลัก	สำหรับทางหลัก

ข้อสัญญาณประจำที่ ชนิดทางปลา	รูปและท่าที่แสดง			
	ห้าม		อนุญาต	
	กลางวัน	กลางคืน	กลางวัน	กลางคืน
สัญญาณเข้าเขตนอก และสัญญาณออก อันนอก				
				

ข. สัญญาณเตือนชนิดทางปลา มีลักษณะเป็นป้ายแบนยาวตอนปลายเป็นแฉกติดตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีเหลืองคาดสีดำ ด้านหลังสีขาวคาดสีดำ ในเวลากลางคืนทางปลาอันหนึ่งมีโคมไฟประจำ 1 ดวง

เมื่อสัญญาณเตือนแสดงท่า “ระวัง” ขบวนรถเดินทางผ่านสัญญาณเตือนไปได้โดยระมัดระวัง และเตรียมพร้อมที่จะหยุดได้ทันที เมื่อสัญญาณประจำที่อันถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ห้าม”

เมื่อสัญญาณเตือนแสดงท่า “อนุญาต” ขบวนรถเดินทางผ่านสัญญาณเตือนไปได้โดยปกติ และทราบได้ว่าสัญญาณประจำที่สำหรับทางตอนถัดไปข้างหน้าอยู่ในท่า “อนุญาต” แล้ว

ชื่อสัญญาณประจำที่ ชนิดทางปลา	รูปและท่าที่แสดง			
	ระวัง		อนุญาต	
	กลางวัน	กลางคืน	กลางวัน	กลางคืน
สัญญาณเตือน				

(2) ลักษณะและวิธีปฏิบัติตามท่าของสัญญาณประจำที่
ชนิดไฟสีระบบ 2 ท่า

ก. สัญญาณเข้าเขตใน

สัญญาณเข้าเขตนอก

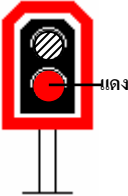
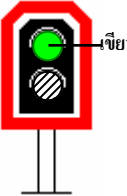
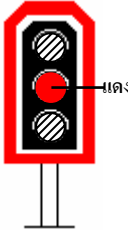
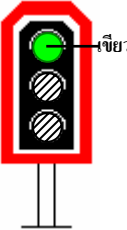
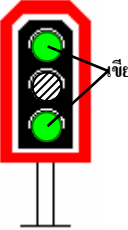
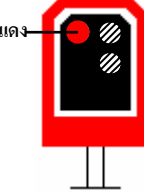
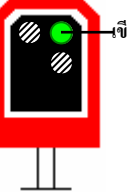
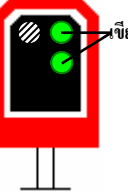
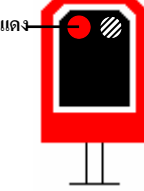
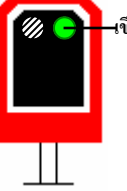
สัญญาณออก

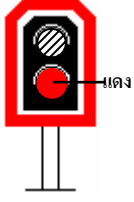
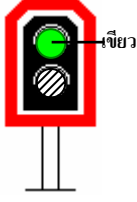
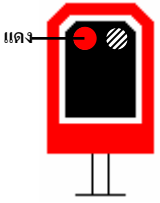
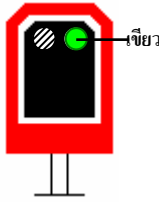
สัญญาณออกอันนอก

มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยม ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้
กำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำคาดสีขาวขอบสีแดง มีโคมไฟ 2 ดวง หรือ
3 ดวง ด้านหลังสีเทาหรือสีดำ

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ห้าม”
ขบวนรถต้องหยุดโดยไม่ล้ำสัญญาณประจำที่ หรือ ณ ที่ซึ่งได้
กำหนดไว้ว่าให้หยุดก่อนถึงสัญญาณประจำที่นั้น

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต”
ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่ไปได้

ชื่อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟสีระบบ 2 ท่า	รูปและท่าที่แสดง		
	ห้าม	อนุญาต	
		สำหรับทางประธาน	สำหรับทางหลัก
สัญญาณเข้าเขตใน และสัญญาณออก			
			
			
			

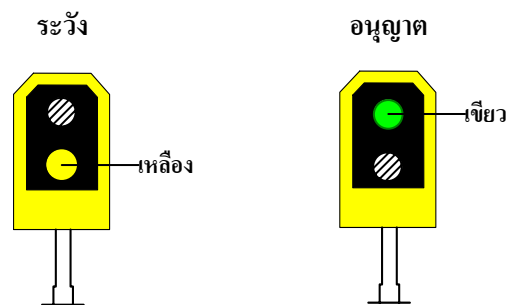
ชื่อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟสี่ระบบ 2 ท่า	รูปและท่าที่แสดง	
	ห้าม	อนุญาต
สัญญาณเข้าเขตนอก และ สัญญาณออกอันนอก		
		

ข. สัญญาณเตือนชนิดไฟสี มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยมตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดาขอบสีเหลือง มีโคมไฟ 2 ดวง ด้านหลังสีเทาหรือสีดำ

เมื่อสัญญาณเตือนแสดงท่า “ระวัง” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณเตือนไปได้โดยระมัดระวัง และเตรียมพร้อมที่จะหยุดได้ทันที เมื่อสัญญาณประจำที่อันถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ห้าม”

เมื่อสัญญาณเตือนแสดงท่า “อนุญาต” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณเตือนไปโดยปกติ และทราบได้ว่าสัญญาณประจำที่สำหรับทางตอนถัดไปข้างหน้าอยู่ในท่า “อนุญาต” แล้ว

รูปและท่าที่แสดงของ
สัญญาณเตือนชนิดไฟสี
ระบบ 2 ท่า

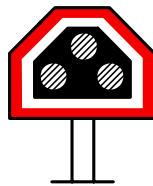


ก. สัญญาณเรียกเข้าชนิดไฟสี มีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยมตั้งอยู่ร่วมกับสัญญาณเข้าเขตนอกหรือสัญญาณเข้าเขตในด้านหน้าสีด้ากาดสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 3 ดวงอยู่ที่มุมด้านหลังสีเทา

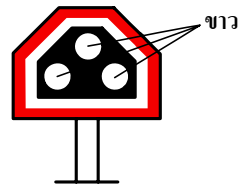
สัญญาณประจำที่ชนิดนี้ไม่มีท่า “ห้าม” และตามปกติขบวนรถต้องปฏิบัติตามสัญญาณของสัญญาณประจำที่ซึ่งสัญญาณเรียกเข้านี้อยู่ร่วมด้วย แต่เมื่อสัญญาณเรียกเข้าอยู่ในท่า “เรียกเข้า” ขณะที่สัญญาณประจำที่ซึ่งอยู่ร่วมด้วยยังแสดงท่า “ห้าม” ให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้เข้าไปได้โดยระมัดระวัง

รูปและท่าที่แสดงของ
สัญญาณเรียกเข้าชนิดไฟสี
ระบบ 2 ท่า

ท่านี้ไม่มีความหมาย

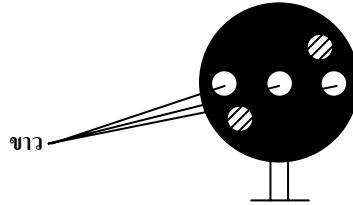


เรียกเข้า

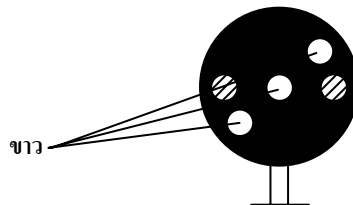


ง. สัญญาณตัวแทน มีลักษณะเป็นแผ่นกลม ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าและด้านหลังสีดำ มีโคมไฟ 5 ดวง

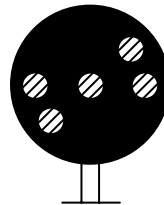
1) เมื่อสัญญาณตัวแทนแสดงไฟสีขาว 3 ดวง ในท่า “เส้นนอน” หมายความว่าสัญญาณประจำที่อันถัดไปแสดงท่า “ห้าม”



2) เมื่อสัญญาณตัวแทนแสดงไฟสีขาว 3 ดวง ในท่า “กิ่งมุมฉาก” หมายความว่าสัญญาณประจำที่อันถัดไปแสดงท่า “อนุญาต”



3) เมื่อสัญญาณตัวแทนไม่มีไฟ หมายความว่าสัญญาณตัวแทนชำรุด



4) เมื่อพนักงานขับรถเห็นสัญญาณตัวแทน และทราบท่าและความหมายของสัญญาณประจำที่อันถัดไปแล้ว ให้นำขบวนรถผ่านสัญญาณตัวแทนได้ และเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติตามท่าของสัญญาณประจำที่อันถัดไป

(3) ลักษณะและวิธีปฏิบัติตามท่าของสัญญาณประจำที่ชนิดหลักเขตสถานี

หลักเขตสถานีมีลักษณะเป็นรูปแผ่นสี่เหลี่ยมจัตุรัส ขนาด 45 เซนติเมตร ตั้งอยู่บนเสา ด้านหน้าสีขาวคาดสีแดง และมีตัวหนังสือสีดำ “เขตสถานี” ด้านหลังสีขาว



หลักเขตสถานี

1) หลักเขตสถานีแสดงท่า “ห้าม” เมื่อ

ก. สัญญาณมือระหว่างหลักเขตสถานีกับ สถานีทางสะดวกแสดงท่า “ห้าม” หรือ

ข. ไม่มีสัญญาณอย่างใดแสดงให้ทราบ แน่ชัดว่าอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านหลักเขตสถานี เข้าไป

เมื่อหลักเขตสถานีแสดงท่า “ห้าม” ตามที่ได้กำหนดไว้ข้างบนนี้ ขบวนรถซึ่งเดินเข้าไปสู่สถานี ทางสะดวกต้องหยุดโดยไม่ล้ำหลักเขตสถานี

2) หลักเขตสถานีแสดงท่า “อนุญาต” เมื่อ สัญญาณมือระหว่างหลักเขตสถานีกับสถานีทางสะดวก แสดงท่า “อนุญาต”

เมื่อหลักเขตสถานีแสดงท่า “อนุญาต” ตามที่ได้กำหนดไว้ข้างบนนี้ ขบวนรถเดินผ่าน หลักเขตสถานีเข้าไปได้

ลักษณะและวิธี
ปฏิบัติตามทำ
ของสัญญา
ประจำที่ชนิด
ไฟสัระบบ 3 ท่า

ข้อ 15 ลักษณะและวิธีปฏิบัติตามทำของสัญญาประจำที่
ชนิดไฟสัระบบ 3 ท่า

ก. สัญญาเข้าเขตใน มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยม
ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำ
คาดสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 3 ดวง ด้านหลังสีเทา ด้านบน
มีโคมไฟ 5 ดวง ตั้งเรียงอยู่ในท่ากึ่งมุมฉากกับเส้นนอน 1 ข้าง
หรือ 2 ข้าง

เมื่อสัญญาประจำที่แสดงท่า “ห้าม” ขบวนรถ
ต้องหยุดโดยไม่ล้ำสัญญาประจำที่นั้น หรือ ณ ที่ได้กำหนดไว้ให้หยุด
ก่อนถึงสัญญาประจำที่นั้น

เมื่อสัญญาประจำที่แสดงท่า “ระวัง” ขบวนรถ
เดินผ่านสัญญาประจำที่นี้ไปได้โดยระมัดระวัง และทราบได้ว่า
สัญญาประจำที่อันถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ห้าม”

เมื่อสัญญาประจำที่แสดงท่า “อนุญาต” ขบวนรถ
เดินผ่านสัญญาประจำที่นี้ได้

เมื่อสัญญาประจำที่แสดงท่า “เรียกเข้า” ขบวนรถ
เดินผ่านสัญญาประจำที่นี้ไปได้โดยระมัดระวัง

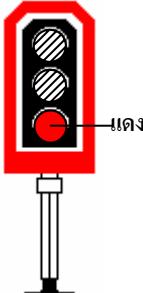
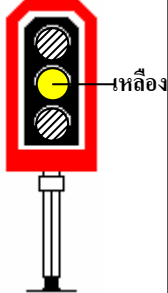
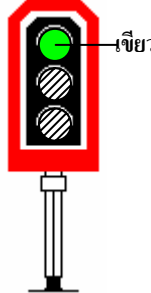
ชื่อสัญญาณ ประจำที่ ชนิดไฟสี ระบบ 3 ท่า	รูปและท่าที่แสดง				
	ห้าม	ระวัง		อนุญาต สำหรับทาง ประธาน	เรียกเข้า
		สำหรับทางหลัก	สำหรับทาง ประธาน		
สัญญาณ เข้าเขตใน		ขาว 2-5 ดวง 			
		ขาว 2-5 ดวง 			
	 ขาว 2-5 ดวง ชี้ตามทิศทาง ของทางหลัก	 ขาว 2-5 ดวง			

ข. สัญญาณเข้าเขตนอก มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยม ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำคาดสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 3 ดวง ด้านหลังสีเทา

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ห้าม” ขบวนรถต้องหยุดโดยไม่ล้ำสัญญาณประจำที่นั้น หรือ ณ ที่ซึ่งได้กำหนดไว้ให้หยุดก่อนถึงสัญญาณประจำที่นั้น

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ระวัง” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นั้นไปได้โดยระมัดระวัง และทราบได้ว่าสัญญาณประจำที่อันถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ห้าม”

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

ชื่อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟสีระบบ 3 ท่า	รูปและท่าที่แสดง		
	ห้าม	ระวัง	อนุญาต
สัญญาณเข้าเขตนอก	 แดง	 เหลือง	 เขียว

ก. สัญญาณออก มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยม ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำคาดสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 2 หรือ 3 ดวง ด้านหลังสีเทา ด้านบนอาจจะไม่มีหรือมีโคมไฟ 5 ดวง ตั้งเรียงอยู่ในท่ากึ่งมุมฉากกับเส้นนอน 1 ข้าง หรือ 2 ข้าง

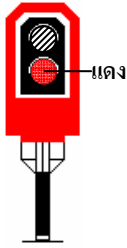
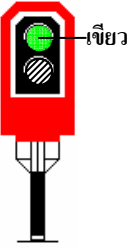
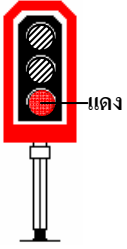
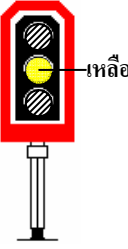
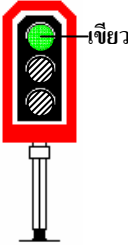
เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ห้าม” ขบวนรถต้องหยุดโดยไม่ล้ำสัญญาณประจำที่นั้น หรือ ณ ที่ซึ่งได้อำหนดไว้ ให้หยุดก่อนถึงสัญญาณประจำที่นั้น

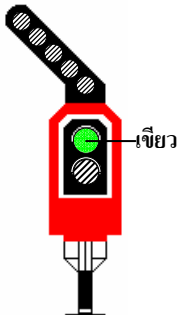
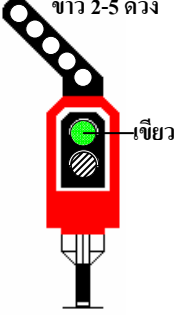
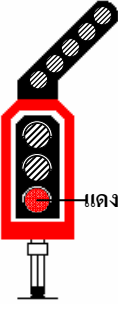
เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ระวัง” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไปได้โดยระมัดระวัง และทราบได้ว่าสัญญาณประจำที่อันถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ห้าม”

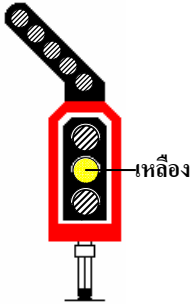
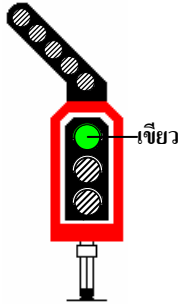
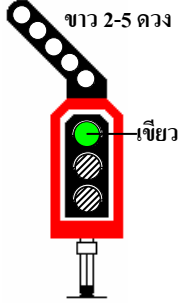
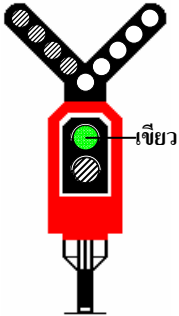
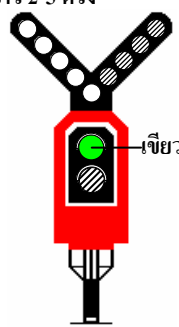
เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ระวัง” และมีโคมไฟแสดงสีขาว 2-5 ดวง บอกทิศทางของขบวนรถ ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไปได้โดยระมัดระวัง และทราบได้ว่าสัญญาณประจำที่อันถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ห้าม”

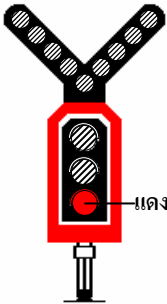
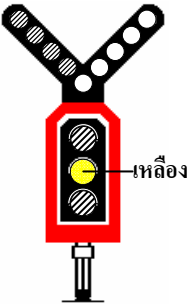
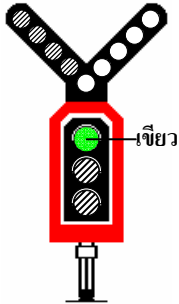
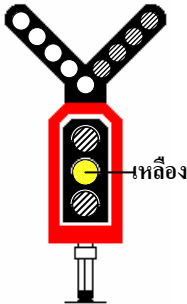
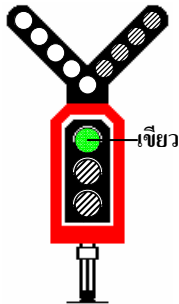
เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต” และมีโคมไฟแสดงสีขาว 2-5 ดวง บอกทิศทางของขบวนรถ ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

ชื่อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟสี่ระบบ 3 ท่า	รูปและท่าที่แสดง		
	ห้าม	ระวัง	อนุญาต
สัญญาณออก			
			
			
			
			ขาว 2-5 ดวง
			

ข้อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟระบบ 3 ท่า	รูปและท่าที่แสดง		
	ห้าม	ระวัง	อนุญาต
สัญญาณออก			 ขาว 2-5 ดวง 
		 ขาว 2-5 ดวง 	 ขาว 2-5 ดวง 

ข้อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟระบบ 3 ท่า	รูปและท่าที่แสดง		
	ห้าม	ระวัง	อนุญาต
สัญญาณออก		 	 
			 

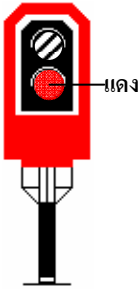
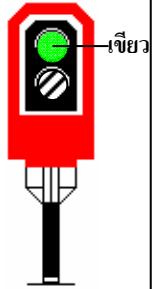
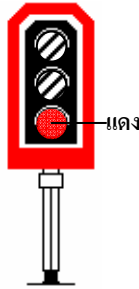
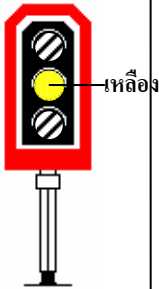
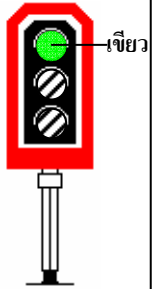
ชื่อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟสีระบบ 3 ท่า	รูปและท่าที่แสดง		
	ห้าม	ระวัง	อนุญาต
สัญญาณออก		ขาว 2-5 ดวง 	ขาว 2-5 ดวง 
		ขาว 2-5 ดวง 	ขาว 2-5 ดวง 

ง. สัญญาณออกอันนอก มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยม ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำ กาดสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 2 หรือ 3 ดวง ด้านหลังสีเทา

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ห้าม” ขบวนรถต้องหยุดโดยไม่ล้ำสัญญาณประจำที่นั้น หรือ ณ ที่ซึ่งได้กำหนดไว้ให้หยุดก่อนถึงสัญญาณประจำที่นั้น

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ระวัง” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไปได้โดยระมัดระวัง และทราบได้ว่าสัญญาณประจำที่อันถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ห้าม”

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

ชื่อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟสี่ระบบ 3 ท่า	รูปและท่าที่แสดง		
	ห้าม	ระวัง	อนุญาต
สัญญาณออกอันนอก			
			

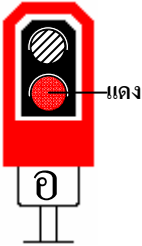
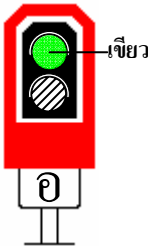
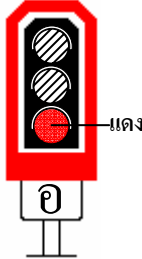
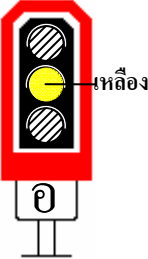
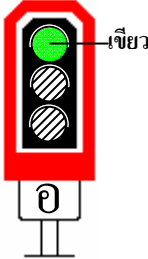
จ. สัญญาณอัตโนมัติ มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยม ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำ คาดสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 2 หรือ 3 ดวง ด้านหลังสีเทา ได้แผ่นเหลี่ยมมีแผ่นสี่เหลี่ยมขนาดกว้าง 20 เซนติเมตร ยาว 30 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว มีอักษร “อ” เขียนด้วยสีดำระบุหมายเลขกำกับไว้

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ห้าม” ขบวนรถต้องหยุดโดยไม่ล้ำสัญญาณประจำที่นั้น หรือ ณ ที่ซึ่งได้กำหนดไว้ให้หยุดก่อนถึงสัญญาณประจำที่นั้น การนำขบวนรถเดินต่อไปให้ปฏิบัติตามข้อ 340

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “ระวัง” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไปได้โดยระมัดระวัง และทราบได้ว่าสัญญาณประจำที่อันถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ห้าม”

เมื่อสัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต” ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

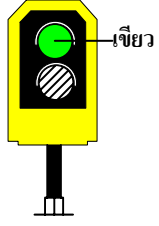
(หมายเหตุ : ให้ดูบัญชีที่ตั้งสัญญาณอัตโนมัติท้ายเล่ม)

ข้อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟระบบ 3 ท่า	รูปและท่าที่แสดง		
	ห้าม	ระวัง	อนุญาต
สัญญาณอัตโนมัติ			
			

ฉ. สัญญาณเตือน มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยม ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำ ขอบสีเหลือง มีโคมไฟ 2 ดวง ด้านหลังสีเทา

เมื่อสัญญาณเตือนแสดงท่า “ระวัง” ขบวนรถเดินทางผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้โดยระมัดระวัง และทราบได้ว่าสัญญาณประจำที่ถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ห้าม”

เมื่อสัญญาณเตือนแสดงท่า “อนุญาต” ขบวนรถเดินทางผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้ และทราบได้ว่าสัญญาณประจำที่ถัดไปข้างหน้าแสดงท่า “ระวัง” หรือท่า “อนุญาต”

ชื่อสัญญาณประจำที่ ชนิดไฟสี่ระบบ 3 ท่า	รูปและท่าที่แสดง	
	ระวัง	อนุญาต
สัญญาณเตือน		

ช. สัญญาณเรียกเข้า มีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยม ตั้งอยู่ร่วมกับสัญญาณเข้าเขตนอกหรือสัญญาณเข้าเขตใน ด้านหน้าสีด้า กาดสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 3 ดวงอยู่ที่มุม ด้านหลังสีเทา

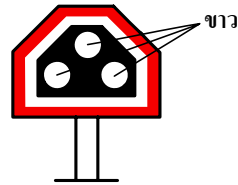
สัญญาณประจำที่ชนิดนี้ไม่มีทำ “ห้าม” และ ตามปกติขบวนรถต้องปฏิบัติตามสัญญาณของสัญญาณประจำที่ซึ่ง สัญญาณเรียกเข้านี้อยู่ร่วมด้วย แต่เมื่อสัญญาณเรียกเข้าอยู่ในท่า “เรียกเข้า” ขณะที่สัญญาณประจำที่ซึ่งอยู่ร่วมด้วยยังแสดงท่า “ห้าม” ให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้เข้าไปได้โดยระมัดระวัง

รูปและท่าที่แสดงของสัญญาณเรียกเข้าชนิดไฟสีเขียว 3 ท่า

ท่านี้ไม่มีความหมาย

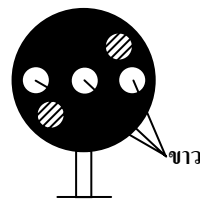


เรียกเข้า

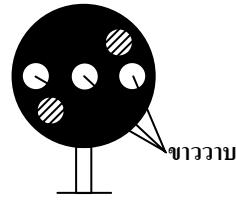


ซ. สัญญาณตัวแทน มีลักษณะเป็นแผ่นกลม ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าและ ด้านหลังสีด้า มีโคมไฟ 5 ดวง

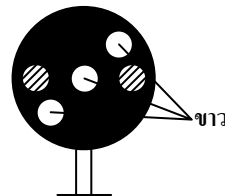
1) เมื่อสัญญาณตัวแทนแสดงไฟสีขาว 3 ดวง ในท่า “เส้นนอน” หมายความว่า สัญญาณประจำที่อันถัดไป แสดงท่า “ห้าม”



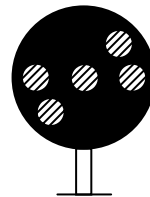
2) เมื่อสัญญาณตัวแทนแสดงไฟวาบสีขาว 3 ดวง
ในท่า “เสี้ยนนอน” หมายความว่า สัญญาณประจำที่อันถัดไปแสดง
ท่า “ระว่าง”



3) เมื่อสัญญาณตัวแทนแสดงไฟสีขาว 3 ดวง
ในท่า “กึ่งมุมฉาก” หมายความว่า สัญญาณประจำที่อันถัดไปแสดง
ท่า “อนุญาต”



4) เมื่อสัญญาณตัวแทนไม่มีไฟ หมายความว่า
สัญญาณตัวแทนชำรุด



5) เมื่อพนักงานขับรถเห็นสัญญาณตัวแทน และ
ทราบท่าและความหมายของสัญญาณประจำที่อันถัดไปแล้ว ให้นำ
ขบวนรถผ่านสัญญาณตัวแทนได้ และเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติตาม
ท่าของสัญญาณประจำที่อันถัดไป

ลักษณะและวิธี
ปฏิบัติตามทำ
ของสัญญาณ
ทางสับเปลี่ยนและ
สัญญาณผ่านถนน
เสมอระดับทาง

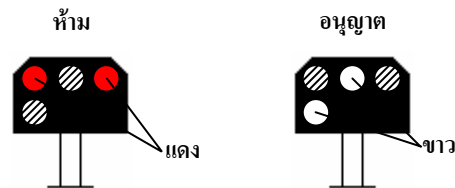
ข้อ 16 (1) สัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี มี 6 ประเภท ดังนี้คือ

ก. สัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 1 มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยม ตั้งอยู่บนฐานคอนกรีตหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำ มีโคมไฟ 4 ดวง ด้านหลังสีดำสลับล้อ

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “ห้าม” รถจะสับเปลี่ยนผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไม่ได้

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “อนุญาต” รถจะสับเปลี่ยนผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

รูปและท่าที่แสดงของสัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 1

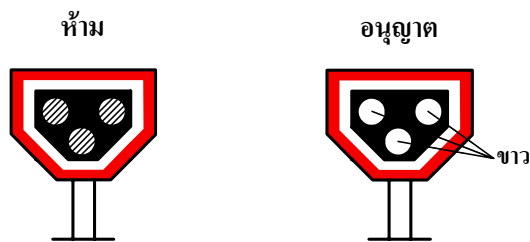


ข. สัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 2 มีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยมยอดคดกลับลง ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำ คาสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 3 ดวง อยู่ที่ย่อม ด้านหลังสีดำ

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “ห้าม” รถจะสับเปลี่ยนผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไม่ได้

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “อนุญาต” รถจะสับเปลี่ยนผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

รูปและท่าที่แสดงของสัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 2

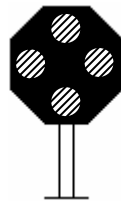


ค. สัญญาณทางสับเปลี่ยนย่านเนินชนิดไฟสี ประเภทที่ 3 มีลักษณะเป็นรูปแปดเหลี่ยม ตั้งอยู่บนเสาฐานคอนกรีตหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำ มีโคมไฟ 4 ดวง ด้านหลังสีดำ เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “ปกติ” งดการทำสับเปลี่ยนและรถจักรสับเปลี่ยนเดินผ่านสัญญาณนี้ได้ เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “ห้าม” รถจักรหยุดเคลื่อนที่ทันที เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “อนุญาต” รถจักรดันรถขึ้นไว้ขอดเนินหรือถอยหลังได้ตามท่าของสัญญาณที่กำหนดไว้

รูปและท่าที่แสดงของสัญญาณทางสับเปลี่ยนย่านเนินชนิดไฟสีประเภทที่ 3

“ท่าปกติ”

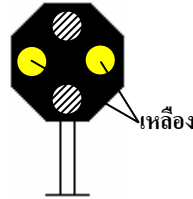
ตลอดเวลา โคม 4 ดวง เรียงเป็นรูปสี่เหลี่ยมมุมตั้ง ไม่มีไฟทั้ง 4 ดวง



งดการทำสับเปลี่ยน และรถจักรสับเปลี่ยนเดินผ่านสัญญาณนี้ได้

“ท่าห้าม”

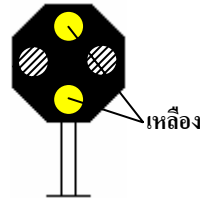
ตลอดเวลา โคมไฟ 4 ดวง เรียงเป็นรูปสี่เหลี่ยมมุมตั้ง ดวงล่างและดวงบนไม่มีไฟ ดวงข้าง 2 ดวง มีไฟสีเหลือง



รถจักรหยุดเคลื่อนที่ทันที

“ท่าอนุญาต”

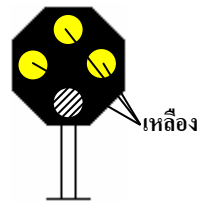
ก. ตลอดเวลา โคม 4 ดวง เรียงเป็นรูปสี่เหลี่ยมมุมตั้ง ดวงบนและดวงล่างมีไฟสีเหลืองดวง



ให้รถจักรดันรถขึ้นสู่ขอดเนินได้ด้วยความเร็วปกติ (ไม่เกิน 5 กม./ชม.)

ข. ตลอดเวลา

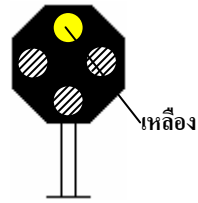
โคม 4 ดวง เรียงเป็นรูป
สี่เหลี่ยมมุมตั้ง ดวงบน 1 ดวง
ดวงข้าง 2 ดวง มีไฟสีเหลือง
เป็นรูปสามเหลี่ยม



ให้รถจักรคันรถขึ้น
สู่ขอดเนินได้ด้วย
ความเร็วช้าลง

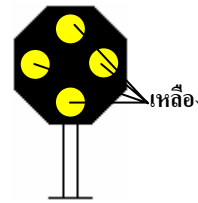
ค. ตลอดเวลา

โคม 4 ดวง เรียงเป็นรูป
สี่เหลี่ยมมุมตั้ง ดวงบน 1 ดวง
มีไฟสีเหลือง



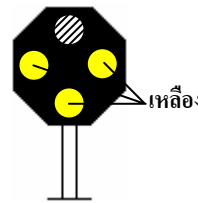
ให้รถจักรคันรถขึ้นสู่
ขอดเนินได้ด้วย
ความเร็วช้าที่สุด

ง. ตลอดเวลา โคมไฟ 4 ดวง
เรียงเป็นรูป สี่เหลี่ยมมุมตั้ง
มีไฟสีเหลือง 4 ดวง



ให้รถจักรถอยหลัง
จากขอดเนิน
ด้วยความเร็วปกติ
(ไม่เกิน 5 กม./ชม.)

จ. ตลอดเวลา โคมไฟ 4 ดวง
เรียงเป็นรูปสี่เหลี่ยมมุมตั้ง
ดวงข้าง 2 ดวง และดวงล่าง 1 ดวง
มีไฟสีเหลืองเป็นรูปสามเหลี่ยม
ขอดกลับลง



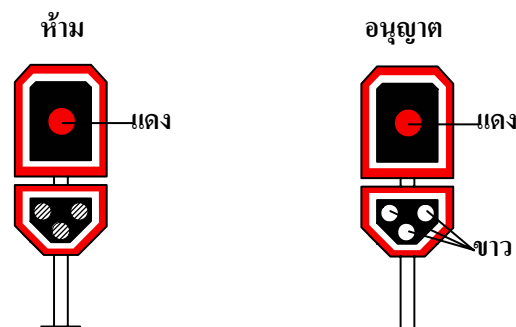
ให้รถจักรถอยหลัง
จากขอดเนิน
ด้วยความเร็วช้าลง

ง. สัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 4
มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยมตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะ
กำหนดไว้ ด้านหน้าสีด้าคาสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟสีแดง 1 ดวง
ใต้แผ่นเหลี่ยมมีสัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 2
ตั้งร่วมอยู่ด้านหลังสีดำ

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “ห้าม” รถจะสับเปลี่ยน
ผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไม่ได้

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “อนุญาต” รถจะสับเปลี่ยน
ผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

รูปและท่าที่แสดงของสัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 4

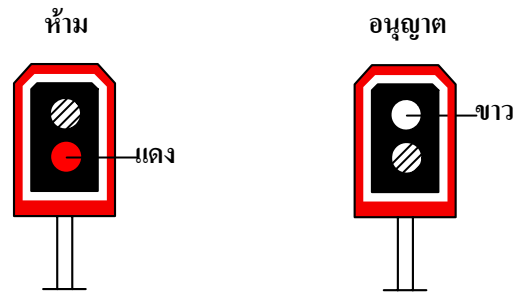


จ. สัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 5
มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยมตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะ
กำหนดไว้ ด้านหน้าสีด้าคาสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 2 ดวง
ด้านหลังสีดำ

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “ห้าม” รถจะสับเปลี่ยน
ผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไม่ได้

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “อนุญาต” รถจะสับเปลี่ยน
ผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

รูปและท่าที่แสดงของสัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 5

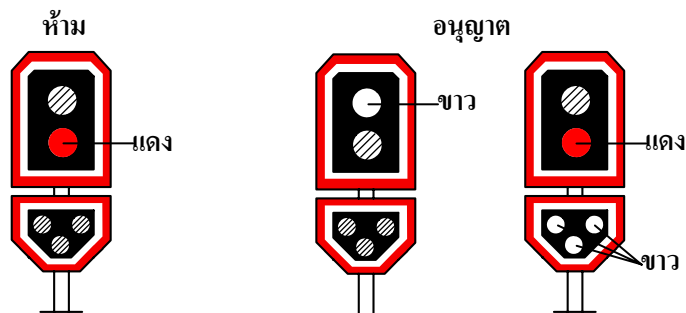


จ. สัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 6 มีลักษณะเป็นแผ่นเหลี่ยม ตั้งอยู่บนเสาหรือสถานที่ตามแต่จะได้อำหนดไว้ ด้านหน้าสีดำคาดสีขาว ขอบสีแดง มีโคมไฟ 2 ดวง ใต้แผ่นเหลี่ยมมีสัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 2 ตั้งรวมอยู่ ด้านหลังสีดำ

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “ห้าม” รถจะสับเปลี่ยนผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไม่ได้

เมื่อสัญญาณประจำที่นี้อยู่ในท่า “อนุญาต” รถจะสับเปลี่ยนผ่านสัญญาณประจำที่นี้ได้

รูปและท่าที่แสดงของสัญญาณทางสับเปลี่ยนชนิดไฟสี ประเภทที่ 6

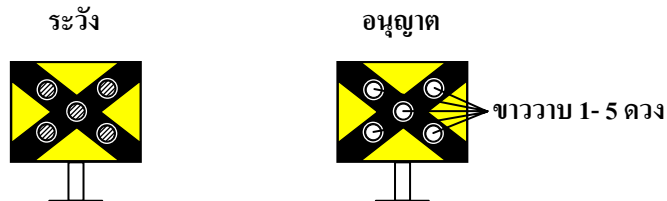


(2) สัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง มีลักษณะเป็นกล่องสี่เหลี่ยมจัตุรัส ตั้งอยู่บนเสา ด้านหน้าสีเหลืองกากบาทสีดำ มีโคมไฟ 5 ดวงเป็นรูปกากบาท

เมื่อสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางแสดงท่า “ระวัง” ตลอดเวลา โคมไฟ 5 ดวงเรียงเป็นรูปกากบาท ไม่มีไฟทั้ง 5 ดวง ขบวนรถต้องลดความเร็วลงและเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้ไปได้โดยระมัดระวัง และเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติตามสัญญาณมือของพนักงานกั้นถนน ถ้าไม่มีสัญญาณมือต้องหยุดโดยไม่ล้ำขอบถนน การนำขบวนรถเดินต่อไปต้องปฏิบัติตามข้อ 260

เมื่อสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางแสดงท่า “อนุญาต” ตลอดเวลา โคมไฟ 5 ดวง มีไฟวาบสีขาว 1-5 ดวง ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้และถนนเสมอระดับทางได้ตามปกติ

รูปและท่าที่แสดงของสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง



กรณีที่มีความหมายว่า
เป็นสัญญาณ “ห้าม”
เพิ่มเติม

ข้อ 17 กรณีดังต่อไปนี้ ให้มีความหมายว่าเป็นสัญญาณ “ห้าม” ด้วยคือ.-

- (1) แห่งใดที่เคยมีสัญญาณประจำที่ใช้ประจำอยู่เสมอ แต่กลับหายไปไม่มีใช้โดยมิได้มีประกาศยกเลิกตามระเบียบ
- (2) สัญญาณประจำที่แสดงสัญญาณเคลือบคลุมหรือไม่ชัดเจน
- (3) เฉพาะสัญญาณประจำที่ชนิดไฟสี เมื่อแสดงอย่างหนึ่งอย่างใดต่อไปนี้.-

ก. ไฟสีเขียวแล้ว (1 หรือ 2 ดวงก็ตาม) ยังแสดงไฟสีแดงด้วย

ข. ไม่แสดงไฟสีใด ๆ เลย (เฉพาะชนิดที่ตามปกติต้องมีไฟสีแดงตลอดเวลา)

(4) เฉพาะสัญญาณประจำที่ชนิดทางปลา เมื่อ

ก. ทางปลาอันบนแสดงท่า“ห้าม” ส่วนทางปลาอันล่างแสดงท่า“อนุญาต” หรือ

ข. ในเวลากลางคืนไม่มีไฟแสดงครบถ้วน

ไฟสีขาวแสดง
ด้านหลังโคมของ
สัญญาณประจำที่

ข้อ 18 เมื่อไฟด้านหน้าโคมของสัญญาณประจำที่ใด ๆ นอกจากชนิดไฟสีไม่อาจเห็นจากสถานีทางสะดวกนั้นแล้ว โคมนั้นจะต้องมีช่องด้านหลังแสดงไฟสีขาวเพื่อให้มองเห็นว่ามีไฟติดอยู่หรือไม่

ในท่าห้าม ช่องด้านหลังจะต้องแสดงไฟสีขาว แต่ในท่าอื่น ๆ ช่องด้านหลังนี้จะไม่แสดงไฟอย่างใดเลย

สัญญาณจำลอง

ข้อ 19 (1) จำเป็นต้องมีสัญญาณจำลองติดตั้งอยู่ในสถานีทางสะดวก สำหรับสัญญาณประจำที่ (ยกเว้นหลักเขตสถานี) ซึ่งไม่สามารถจะมองเห็นได้จากสถานีทางสะดวกนั้น

(2) เมื่อสัญญาณจำลองชำรุดเสียหาย หรือเมื่อไม่จำลองท่าของสัญญาณประจำที่นั้นโดยถูกต้องแล้ว ให้คงใช้สัญญาณจำลองนั้น และให้จัดการตรวจว่าสัญญาณประจำที่แสดงท่าถูกต้องตามที่ต้องการทุก ๆ ครั้ง

ทำปกติของ

สัญญาณประจำที่

ต้องเป็นท่า “ห้าม”

และระเบียบ

การเปลี่ยนและคืนท่า

ของสัญญาณประจำที่

ข้อ 20 (1) ทำปกติของสัญญาณประจำที่ทุกชนิดต้อง

แสดงท่า “ห้าม” (ยกเว้น สัญญาณเตือน สัญญาณทางสับเปลี่ยนย่านเดิน
สัญญาณเรียกเข้าและสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง)

(2) การที่จะเปลี่ยนให้สัญญาณประจำที่แสดงท่า

“อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) แล้วกลับคืนเป็นท่า “ห้าม”
มีดังต่อไปนี้.-

ก. สำหรับขบวนรถกำหนดผ่านสถานีทางสะดวก

เมื่อต้องการให้ขบวนรถเดินเข้ามา จึงแสดงท่า “อนุญาต” ครั้นขบวนรถ
ผ่านสัญญาณประจำที่นั้นและผ่านประแจอันสุดท้ายซึ่งถูกบังคับ
โดยสัญญาณประจำที่นั้นแล้ว นายสถานีทางสะดวกต้องคืนท่า
ของสัญญาณประจำที่เป็นท่า “ห้าม” ทันที

ข. แต่ถ้าขบวนรถกำหนดหยุด ณ สถานีทาง

สะดวกนั้น เมื่อขบวนรถได้เข้ามาหยุดนิ่งแล้ว จึงให้คืนท่าของ
สัญญาณประจำที่เป็นท่า “ห้าม” ทันที

ค. การคืนท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี)

ของสัญญาณประจำที่เป็นท่า “ห้าม” นั้น นายสถานีทางสะดวกต้อง
ปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด ห้ามมิให้ละเลยปล่อยทิ้งให้สัญญาณประจำที่
แสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) อยู่

(3) ห้ามเปลี่ยนท่าของสัญญาณประจำที่จากท่า

“ห้าม” เป็นท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ไว้ล่วงหน้าก่อน
ได้รับทราบว่ขบวนรถนั้นได้ออกจากสถานีทางสะดวกต้นตอนแล้ว

เว้นแต่การควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางเปลี่ยนท่าของสัญญาณ
ประจำที่จากท่า “ห้าม” เป็นท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี)

ไว้ล่วงหน้าได้ตามความเหมาะสมโดยให้สอดคล้องกับการทำงาน
ของเครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางและด้วยความปลอดภัย

กรณีที่สัญญาณ
เข้าเขตนอกหรือ
หลักเขตสถานี
แสดงท่า “อนุญาต”
หรือท่า “ระวัง”
(ถ้ามี)

ข้อ 21 ถ้ามีสิ่งกีดขวางภายในย่านสถานีในทางที่ขบวนรถ
จะเข้ามาสู่ นายสถานีทางสะดวกจะให้สัญญาณเข้าเขตนอก หรือ
หลักเขตสถานีแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ได้ต่อเมื่อ
ขบวนรถนั้นได้หยุดนอกสัญญาณเข้าเขตนอกหรือหลักเขตสถานีนั้น
แล้วเสียก่อน การให้ขบวนรถหยุดนอกหลักเขตสถานี นายสถานี
ทางสะดวกจะต้องจัดพนักงานพร้อมด้วยธงแดงหรือโคมไฟแดง
ออกไปแสดงที่หลักเขตสับเปลี่ยนจนกว่าขบวนรถจะได้หยุดนิ่ง
ที่หลักเขตสถานีนั้นแล้ว เว้นแต่การหลีกเลี่ยงขบวนรถที่สถานีทาง
สะดวกที่มีรถจอดอยู่ในทางหลักให้ปฏิบัติตาม ข้อ 119 (6)

ถ้าไม่มีสิ่งกีดขวางภายในย่านสถานีในทางที่ขบวนรถ
จะเข้ามาสู่ นายสถานีทางสะดวกจะให้สัญญาณเข้าเขตนอกหรือ
หลักเขตสถานีแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ได้โดย
ไม่ต้องให้ขบวนรถหยุดเสียก่อน

ในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง ถ้ามี
สิ่งกีดขวางภายในย่านสถานีในทางที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่ นายสถานี
ทางสะดวกจะต้องแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง
ทราบทันที และหากพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางจะให้
ขบวนรถเข้าสู่สถานีทางสะดวกในทางที่มีสิ่งกีดขวางนั้น ก็ให้
พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางสั่งการให้นายสถานี
ทางสะดวกเป็นผู้ควบคุมแผงควบคุมสัญญาณในการอนุญาตให้
ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกในทางที่มีสิ่งกีดขวาง

กรณีที่สัญญา
เข้าเขตในแสดงท่า
“อนุญาต” หรือท่า
“ระวัง” (ถ้ามี)

ข้อ 22 ถ้ามีสิ่งกีดขวางภายในย่านสถานีในทางที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่ นายสถานีทางสะดวกจะให้สัญญาเข้าเขตในแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ได้ต่อเมื่อขบวนรถนั้นได้หยุดนอกสัญญาเข้าเขตในนั้นแล้วเสียก่อน เว้นแต่การหลีกเลี่ยงขบวนรถที่สถานีทางสะดวกที่มีรถจอดอยู่ในทางหลักให้ปฏิบัติตาม ข้อ 119 (6)

ถ้าไม่มีสิ่งกีดขวางภายในย่านสถานีในทางที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่ นายสถานีทางสะดวกจะให้สัญญาเข้าเขตในแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ได้โดยไม่ต้องให้ขบวนรถหยุดเสียก่อน

ในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง ถ้ามีสิ่งกีดขวางภายในย่านสถานีในทางที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่ นายสถานีทางสะดวกจะต้องแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางทราบทันที และหากพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางจะให้ขบวนรถเข้าสู่สถานีทางสะดวกในทางที่มีสิ่งกีดขวางนั้น ก็ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกเป็นผู้ควบคุมแผงควบคุมสัญญาณในการอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกในทางที่มีสิ่งกีดขวาง

กรณีที่ห้าม
สัญญาณเตือน
แสดงท่า “อนุญาต”

ข้อ 23 (1) ถ้ากำหนดให้ขบวนรถหยุด ณ สถานีทางสะดวกแห่งใดหรือนายสถานีทางสะดวกต้องการให้ขบวนรถหยุดด้วยกรณีใด ๆ ห้ามมิให้นายสถานีทางสะดวกเปลี่ยนท่าของสัญญาณเตือนสำหรับทางที่ขบวนรถจะเข้ามานั้นเป็นท่า “อนุญาต” ยกเว้นสัญญาณเตือนชนิดไฟสีระบบ 3 ท่า

(2) เมื่อสัญญาเข้าเขตนอกหรือสัญญาเข้าเขตในหรือสัญญาออกหรือสัญญาออกอันนอกชำระค่าใช้การไม่ได้ นายสถานีทางสะดวกต้องจัดให้สัญญาณเตือนอันเกี่ยวข้องกับสัญญาณประจำที่ซึ่งชำระคืนนั้นแสดงท่า “ระวัง” ด้วย

กรณีที่สัญญาณเรียกเข้าหรือสัญญาณเข้าเขตในแสดงท่า “เรียกเข้า” **ข้อ 24** นายสถานีทางสะดวกสามารถแสดงสัญญาณเรียกเข้าหรือสัญญาณเข้าเขตในเป็นท่า “เรียกเข้า” ได้ต่อเมื่อขบวนรถได้ผ่านสัญญาณเตือนหรือสัญญาณอัตโนมัติที่ตั้งอยู่ก่อนถึงสัญญาณเข้าเขตนอกหรือสัญญาณเข้าเขตในที่มีสัญญาณเรียกเข้า ตั้งร่วมอยู่เข้ามาแล้ว

ขณะสับเปลี่ยนรถสัญญาณประจำที่ **ข้อ 25** ขณะทำการสับเปลี่ยนภายในย่านสถานี สัญญาณเข้าเขตใน หลักเขตสถานี สัญญาณเข้าเขตนอก สัญญาณออกซึ่งเกี่ยวข้องกับทางนั้น สัญญาณออกอันนอกซึ่งเกี่ยวข้องกับทางนั้นต้องอยู่ในท่า “ห้าม” ต้องอยู่ในท่า “ห้าม”

สัญญาณออกหรือสัญญาณออกอันนอกแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) **ข้อ 26** นายสถานีทางสะดวกจะให้สัญญาณออกหรือสัญญาณออกอันนอกแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ได้ต่อเมื่อสถานีทางสะดวกถัดไปในทางตอนนั้นได้ให้ทางสะดวกแล้ว ในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวกจะให้สัญญาณออกหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) แสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ได้ต่อเมื่อระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติได้แสดงการอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่ตอนอัตโนมัติได้แล้ว

การจุดคอมไฟของสัญญาณประจำที่ **ข้อ 27** ในเวลากลางคืน ก่อนที่ขบวนรถจะมาถึงสถานีทางสะดวก 20 นาที นายสถานีทางสะดวกต้องให้จุดคอมไฟของสัญญาณประจำที่ทุกดวงในเขตสถานีของตน เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น และต้องตรวจดูว่าคอมไฟทั้งหมดใช้การได้เรียบร้อย

การปฏิบัติสำหรับ
ขบวนรถเดินออกไป
ในทางเดียว
เมื่อสัญญาณประจำที่
สำหรับขบวนรถ
ที่สวนเข้ามาแสดงท่า
“อนุญาต”

ข้อ 28 ในทางเดียว เมื่อขบวนรถเดินออกจากหรือผ่าน
สถานีทางสะดวก ถ้าพนักงานประจำขบวนรถเห็นสัญญาณเข้าเขตใน
หรือสัญญาณเข้าเขตนอก (ถ้ามี) สำหรับในทางที่ตรงกันข้ามกับ
ทางเดินของขบวนรถนั้นอยู่ในท่า “อนุญาต” ต้องจัดการหยุดขบวนรถ
ทันทีและปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

(1) ถ้าขบวนรถหยุดที่เขตสถานี หรือภายในเขตสถานี
พนักงานขับรถต้องเปิดหวีดอันตรายแจ้งให้นายสถานีทางสะดวก
นั้นทราบ เพื่อตรวจสอบสาเหตุ เมื่อนายสถานีทางสะดวกทราบเหตุ
แล้ว จะต้องแสดงสัญญาณมือให้ขบวนรถที่หยุดอยู่นั้นเดินถอยหลัง
กลับมาหยุดหน้าสถานีทางสะดวกโดยระมัดระวัง แล้วจึงเปลี่ยนท่า
ของสัญญาณประจำที่จากท่า “อนุญาต” มาอยู่ในท่า “ห้าม” ทันที

(2) ถ้าขบวนรถหยุดนอกเขตสถานี พนักงานขับรถต้องเปิด
หวีดอันตรายแล้วนำขบวนรถถอยหลังมาหยุดโดยท้ายขบวนไม่ล้ำ
เขตสถานี และให้นายสถานีทางสะดวกปฏิบัติตาม (1)

เมื่อขบวนรถหยุดเรียบร้อยแล้วตาม (1) แล้วให้นายสถานี
ทางสะดวกขอคืนทางสะดวกนั้น และพนักงานรักษารถต้องบันทึก
เหตุการณ์ในรายงานพร้อมทั้งให้นายสถานีทางสะดวกลงชื่อรับรองด้วย

การจะนำขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกต่อไป นายสถานี
ทางสะดวกต้องขอทางสะดวกใหม่อีกครั้งหนึ่ง

ทั้งนี้ ผู้เกี่ยวข้องต้องรายงานไปยังผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว

สัญญาณประจำที่งคใช้

ข้อ 29 (1) เมื่องคใช้สัญญาณเข้าเขตนอก สัญญาณเข้าเขตใน หรือสัญญาณออก สัญญาณออกอันนอกอันใด ด้วยเหตุประการใดก็ดี ต้องริบจัดทำให้สัญญาณประจำที่แสดงอยู่ในท่า “ห้าม” และดับไฟหมดทุกดวง แล้วเอาไม้ขีดขวางเป็นรูปกากบาท เป็นเครื่องหมายแสดงว่าเป็นสัญญาณงคใช้ ไม้กากบาทนี้ต้องกว้างไม่น้อยกว่า 10 เซนติเมตร และยาวไม่น้อยกว่า 100 เซนติเมตร ด้านหน้าทาสีแดง

(2) เมื่อติดเครื่องหมายกากบาทนี้แล้ว ให้นายสถานีทางสะดวกริบจัดการดังนี้.-

ก. ประกาศงคใช้สัญญาณประจำที่นั้นและแจ้งให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องทราบ

ข. ประแจกลัดยวอันใดซึ่งอยู่ในทางที่ขบวนรถจะเดินผ่าน ปกติรางลื่นของประแจนั้นถูกบังคับด้วยสลักมิให้กลับได้ในขณะสัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต” นั้น ต้องลั่นกุญแจเครื่องยี่ดรางลื่น และต้องปฏิบัติตามที่ระบุไว้ใน ข้อ 107 และข้อ 108

ค. แจ้งให้นายสถานีทางสะดวกที่อนุญาตให้ขบวนรถเข้ามาสู่สถานีทางสะดวกของตนทางด้านซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาณประจำที่งคใช้ทราบ แต่ถ้าขบวนรถไม่หยุด ณ สถานีทางสะดวกนั้น ก็ให้แจ้งนายสถานีทางสะดวกถัดไปใกล้ที่สุดที่กำหนดให้ขบวนรถนั้นหยุด เพื่อให้นายสถานีทางสะดวกนั้นกรอกและมอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ให้กับพนักงานขับรถแต่ละขบวนทุกขบวนจนกว่าจะได้รับแจ้งว่าสัญญาณประจำที่งคใช้นั้นได้ประกาศใช้ตามเดิมแล้ว

ง. ไม่ต้องส่งพนักงานออกไปแสดงสัญญาณมือที่สัญญาณประจำที่งคใช้ เว้นแต่ถ้างคใช้ทั้งสัญญาณเข้าเขตนอกและสัญญาณเข้าเขตใน ให้ส่งพนักงานออกไปแสดงสัญญาณมือที่สัญญาณเข้าเขตใน และต้องมีแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ซึ่งนายสถานีทางสะดวกได้กรอกข้อความแล้วเพื่อจ่ายให้

พนักงานขับรถที่ยังไม่ได้รับแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) มาก่อนตาม ค.

พนักงานที่ออกไปแสดงสัญญาณมือที่สัญญาณเข้าเขตในจะต้องแสดงสัญญาณมือตามท่าของสัญญาณมือที่สถานีทางสะดวก และนายสถานีทางสะดวกจะแสดงสัญญาณมือเป็นท่า “อนุญาต” ได้ต่อเมื่อขบวนรถได้มาหยุดนิ่งที่สัญญาณเข้าเขตนอกนั้นแล้ว

(3) พนักงานขับรถเมื่อนำขบวนรถถึงสัญญาณประจำที่ซึ่งมีไม้ติดขวางเป็นรูปกากบาทเป็นเครื่องหมายแสดงว่าเป็นสัญญาณงดใช้ ให้ปฏิบัติดังนี้.-

ก. ถ้าสัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตใน งดใช้ ให้หยุดขบวนรถโดยไม่ล้ำสัญญาณประจำที่นั้น และต้องรับแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ด้วย ถ้ายังไม่ได้รับมาก่อน โดยต้องปฏิบัติตามข้อ 167

ถ้าสัญญาณเข้าเขตนอกและสัญญาณเข้าเขตใน งดใช้พร้อมกัน ให้หยุดขบวนรถที่สัญญาณเข้าเขตนอกเพียงแห่งเดียว

ข. ถ้าสัญญาณออกและหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) งดใช้ ให้หยุดขบวนรถที่สถานีทางสะดวกนั้นและต้องรับแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ด้วย ถ้ายังไม่ได้รับมาก่อน

ค. พนักงานขับรถที่ได้รับแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) แล้ว จะนำขบวนรถผ่านสัญญาณประจำที่งดใช้ ให้ปฏิบัติดังนี้.-

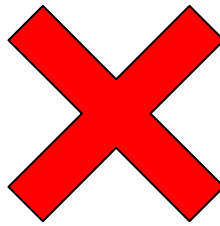
1) ถ้าสัญญาณเข้าเขตนอกงดใช้ เมื่อได้หยุดขบวนรถที่สัญญาณนั้นแล้วให้ปฏิบัติตามท่าของสัญญาณเข้าเขตใน หรือสัญญาณมือที่สัญญาณเข้าเขตในถ้าสัญญาณเข้าเขตในงดใช้ด้วย

2) ถ้าไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอกและสัญญาณเข้าเขตในคใช้ เมื่อได้หยุดขบวนรถที่สัญญาณนั้นแล้ว ให้ปฏิบัติตามสัญญาณมือที่สถานีทางสะดวก

3) ถ้าสัญญาณออกและหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) งดใช้ เมื่อได้หยุดขบวนรถที่สถานีทางสะดวกนั้นแล้ว ให้ปฏิบัติตามสัญญาณมือที่สถานีทางสะดวก การนำขบวนรถเดินต่อไป พนักงานรักษารถจะต้องปฏิบัติตาม ข้อ 205 และ พนักงานขับรถจะต้องปฏิบัติตามข้อ 232

(4) การมอบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) นายสถานีทางสะดวกต้องให้พนักงานขับรถลงชื่อรับทราบในแบบนั้น แล้วจึงมอบให้พนักงานขับรถ 1 ฉบับ ตนเองเก็บไว้ 1 ฉบับ มีกำหนด 30 วัน และให้ใช้ได้เฉพาะขบวนรถเดียวในคราวเดียวเท่านั้น

(5) ตาม (4) ถ้าขบวนรถใดมีรถจักรลากจูงมากกว่า 1 คันขึ้นไป ให้พนักงานขับรถคันนำลงชื่อรับทราบในแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1)



ไม่กากบาท

สัญญาณเข้าเขตนอก
สัญญาณเข้าเขตใน
สัญญาณออก
สัญญาณออกอันนอก
ชำรุดใช้การไม่ได้

ข้อ 30 เมื่อสัญญาณเข้าเขตนอก สัญญาณเข้าเขตใน ซึ่งไม่มีสัญญาณเรียกเข้าตั้งร่วมอยู่ หรือสัญญาณออก สัญญาณออก อันนอกแห่งใดชำรุดใช้การไม่ได้

(1) นายสถานีทางสะดวกต้องจัดการดังนี้.-

ก. รีบแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทำการแก้ไขสัญญาณประจำที่นั้น
ข. ประแจกละอับอันใดอยู่ในทางที่ขบวนรถจะเดินผ่าน ตามปกติรางลื่นของประแจจะถูกบังคับด้วยสลักมิให้กลับได้ในขณะ สัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต” นั้น จะต้องลั่นกุญแจเครื่อง กุญแจอีกรางลื่น และต้องปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในข้อ 107 และข้อ 108

ค. จัดพนักงานออกไปแสดงสัญญาณมือในท่า “ห้าม” ที่สัญญาณเข้าเขตนอก และหรือสัญญาณเข้าเขตในที่ชำรุดแล้วให้ มอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ซึ่งนายสถานีทาง สะดวกได้กรอกข้อความแล้วให้กับพนักงานขับรถ

ง. พนักงานที่ออกไปแสดงสัญญาณมือตาม ค. เมื่อได้ มอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ให้กับพนักงานขับรถแล้ว จะต้องแสดงสัญญาณมือตามท่าของสัญญาณเข้าเขตใน หรือ สัญญาณมือที่สัญญาณเข้าเขตใน ถ้าสัญญาณเข้าเขตในชำรุดด้วย พนักงานที่ออกไปแสดงสัญญาณมือที่สัญญาณเข้าเขตในจะต้อง แสดงสัญญาณมือตามท่าสัญญาณมือที่สถานีทางสะดวก และนายสถานี ทางสะดวกจะแสดงสัญญาณมือเป็นท่า “อนุญาต” ได้ต่อเมื่อขบวนรถ ได้มาหยุดหนึ่งที่สัญญาณประจำที่ชำรุดอันนอกสุดนั้นแล้ว

จ. ถ้าสัญญาณออกและหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) ชำรุดใช้การไม่ได้ ต้องแสดงสัญญาณมือให้ขบวนรถหยุด และมอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ให้กับพนักงานขับรถ ที่สถานีทางสะดวก การหยุดขบวนรถที่กำหนดไว้ให้ผ่าน นายสถานี ทางสะดวกจะต้องปฏิบัติตาม ข้อ 166

ฉ. แจ้งให้นายสถานีทางสะดวกที่อนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่สถานีทางสะดวกของคนทราบ แต่ถ้าขบวนรถไม่หยุด ณ สถานีทางสะดวกนั้น ก็แจ้งให้นายสถานีทางสะดวกถัดไปใกล้ที่สุดที่กำหนดให้ขบวนรถนั้นหยุด เพื่อให้ให้นายสถานีทางสะดวกนั้นกรอกและมอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ให้กับพนักงานขับรถแต่ละขบวนทุกขบวน จนกว่าจะได้รับแจ้งว่าสัญญาณประจำที่ชำรุดได้กลับคืนดีแล้ว และเมื่อได้รับแจ้งว่าได้มอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ให้กับพนักงานขับรถแล้ว ให้จัดส่งพนักงานไปแสดงสัญญาณมือที่สัญญาณเข้าเขตนอกเสียได้ แต่ยังคงส่งพนักงานไปแสดงสัญญาณมือที่สัญญาณเข้าเขตใน แต่ถ้าสถานีนั้นมีเฉพาะสัญญาณเข้าเขตใน ก็ให้จัดส่งพนักงานไปแสดงสัญญาณมือที่สัญญาณเข้าเขตในนั้นเสีย

การมอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ให้ถือปฏิบัติตามข้อ 29 (4) และ (5) และให้นายสถานีทางสะดวก แจ้งหรือสอบถามผลการมอบดังนี้.-

1) ถ้าสถานีมอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) เป็นสถานีทางสะดวกต้นตอน ให้แจ้งหรือสอบถามกันทางโทรศัพท์เครื่องทางสะดวกหรือโทรศัพท์เครื่องตราทางสะดวก

2) ถ้าสถานีมอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) เป็นสถานีทางสะดวกถัดไปใกล้ที่สุดที่กำหนดให้ขบวนรถนั้นหยุด ให้แจ้งหรือสอบถามกันทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ

3) ถ้าไม่ได้มอบแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ให้กับพนักงานขับรถตามที่กำหนดไว้นี้ จะต้องถือปฏิบัติตาม ค. และ ง. หรือ จ. ทุกประการ

(2) พนักงานขับรถถ้ายังไม่ได้รับแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ตาม (1) ฉ. เมื่อเห็นสัญญาณเข้าเขตนอก และหรือสัญญาณเข้าเขตใน สัญญาณออกและหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี)

อยู่ในท่า “ห้าม” จะต้องหยุดขบวนรถโดยไม่ล้ำสัญญาณประจำที่นั้น และรับแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) เสียก่อน

พนักงานขับรถที่ได้รับแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) แล้ว เมื่อนำขบวนรถเข้าหรือออกสถานีที่สัญญาณประจำที่ชำรุดให้ถือปฏิบัติเช่นเดียวกันกับสัญญาณประจำที่คงใช้ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 29 (3) ค.

ตัวอย่างแบบสัญญาอนุญาตประจำที่ชำรุด แบบ กรฟ.1

เลขที่ 0001

การรถไฟฯ

แบบสัญญาอนุญาตประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ. 1)

สถานี

วันที่/...../.....

ถึง พนักงานขับรถ ขบวนรถ

สัญญาอนุญาตประจำที่ ณ สถานี

สัญญาอนุญาตเข้าเขตนอก ด้าน

สัญญาอนุญาตเข้าเขตใน ด้าน

สัญญาอนุญาตออก ด้าน

สัญญาอนุญาตออกอันนอก ด้าน

ชำรุดใช้การไม่ได้ ฉะนั้นให้ท่านปฏิบัติตามสัญญาอนุญาตมือ

แทนตามข้อบังคับ

(ลงชื่อ) นายสถานี

ทราบแล้ว

(ลงชื่อ) พนักงานขับรถ

- หมายเหตุ (1) สัญญาอนุญาตที่อันใดไม่ชำรุดก็ให้ขีดฆ่าออก
- (2) ให้นายสถานีทางสะดวกกรอกข้อความในแบบชำรุดนี้ชุดละ 2 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน เมื่อพนักงานขับรถลงชื่อรับทราบในแบบนี้แล้ว นายสถานีทางสะดวกต้องมอบให้พนักงานขับรถ 1 ฉบับตนเองเก็บไว้ 1 ฉบับ

การแสดงสัญญาณมือ **ข้อ 31** เมื่อสัญญาณทางสับเปลี่ยนชำรุดใช้การไม่ได้
เมื่อสัญญาณ พนักงานซึ่งประจำอยู่ที่นั่นต้องแสดงสัญญาณมือตามคำสั่งของ
ทางสับเปลี่ยนชำรุด นายสถานีทางสะดวก
ใช้การไม่ได้

สัญญาณเตือน **ข้อ 32** (1) เมื่อสัญญาณเตือนชำรุดใช้การไม่ได้ ต้องจัดทำ
สัญญาณทางสับเปลี่ยน ให้แสดงอยู่ในท่า “ระวัง” ตลอดเวลา

สัญญาณเรียกเข้า (2) เมื่อสัญญาณทางสับเปลี่ยนชำรุดใช้การไม่ได้
สัญญาณตัวแทนชำรุด ต้องจัดทำให้แสดงอยู่ในท่า “ห้าม” ตลอดเวลา และประกาศให้ผู้
ใช้การไม่ได้ เกี่ยวข้องทราบ และเมื่อจะทำสับเปลี่ยนนายสถานีทางสะดวกต้อง
จัดพนักงานไปแสดงสัญญาณมือ ณ ที่ตั้งของสัญญาณทาง
สับเปลี่ยนนั้น

(3) เมื่อสัญญาณเรียกเข้าชำรุดใช้การไม่ได้และทั้ง
สัญญาณประจำที่ซึ่งตั้งร่วมอยู่ด้วยนั้นก็ชำรุดด้วย ให้ปฏิบัติ
เช่นเดียวกับเมื่อสัญญาณประจำที่ซึ่งไม่มีสัญญาณเรียกเข้าตั้งอยู่ด้วยนั้น
ชำรุดใช้การไม่ได้

(4) เมื่อสัญญาณตัวแทนหรือสัญญาณประจำที่
ตัวเดิมอันใดอันหนึ่งชำรุดใช้การไม่ได้ ให้ถือว่าสัญญาณประจำที่
ทั้งสองอันนั้นชำรุดใช้การไม่ได้

สัญญาณประจำที่ **ข้อ 33** เมื่อสัญญาณเข้าเขตนอก สัญญาณเข้าเขตใน
ชำรุดได้กลับ สัญญาณออกหรือสัญญาณออกอันนอกอันใดอันหนึ่งซึ่งชำรุดหรือ
กั้นดีแล้ว งดใช้ได้กลับคืนดีหรือให้ใช้ได้ดังเดิมแล้ว

(1) นายสถานีทางสะดวกนั้นต้องแจ้งให้นายสถานีทาง
สะดวกและผู้เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งข่าวสัญญาณประจำที่ชำรุดหรือ
งดใช้ไว้แล้วนั้นทราบทันที

(2) เมื่อสถานีทางสะดวกนั้นได้รับทราบตาม (1) แล้วก็ให้
งดจ่ายแบบสัญญาณประจำที่ชำรุด (แบบ กรฟ.1) ได้

การซ่อมเครื่อง
สัญญาณประจำที่

ข้อ 34 (1) เมื่อจะซ่อมแซมแก้ไขเครื่องสัญญาณประจำที่ส่วนใดซึ่งจำเป็นจะต้องห้ามใช้เครื่องสัญญาณประจำที่นั้นเป็นการชั่วคราว เจ้าหน้าที่ผู้ทำการซ่อมต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

ก. กรอกข้อความในแบบ กรฟ.2 (ก) 1 ชุด รวม 3 ฉบับ แล้วให้นายสถานีทางสะดวกลงชื่อรับทราบและมอบให้นายสถานีทางสะดวก 1 ฉบับ ก่อนที่จะลงมือซ่อม ส่วนอีก 2 ฉบับ ให้เก็บไว้เป็นหลักฐาน

ข. เมื่อเลิกการซ่อมในวันนั้น (ไม่ว่าจะเสร็จเรียบร้อยหรือไม่) ต้องกรอกข้อความลงในแบบ กรฟ.2 (ข) 1 ชุด รวม 3 ฉบับ และให้นายสถานีทางสะดวกนั้นลงชื่อรับทราบ แล้วมอบให้นายสถานีทางสะดวก 1 ฉบับ ส่วนอีก 2 ฉบับ ให้เก็บไว้เป็นหลักฐาน

ค. ถ้าการซ่อมไม่เสร็จภายในเวลากลางวันของวันนั้น เจ้าหน้าที่ผู้ทำการซ่อมต้องประกาศคิซ์ และถือปฏิบัติตามข้อ 29

(2) เมื่อการซ่อมหรือแก้ไขนี้จำเป็นต้องห้ามใช้สัญญาณประจำที่อันใดแล้ว ให้ถือว่าสัญญาณประจำที่นั้นชำรุดใช้การไม่ได้ และนายสถานีทางสะดวกต้องปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในเรื่องนี้

(3) ในการซ่อมตาม (1) นี้ ถ้าจำเป็นต้องปิดทางหรือลดความเร็วของขบวนรถ เจ้าหน้าที่ผู้ทำการซ่อมจะต้องปฏิบัติเช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่บำรุงทางพึงต้องปฏิบัติในเรื่องดังนี้ด้วย

ตัวอย่างแบบซ่อมเครื่องสัญญาณประจำที่ แบบ กรฟ.2 (ก)

การรถไฟฯ

เลขที่

(แบบ กรฟ.2 ก.)

แบบซ่อมเครื่องสัญญาณประจำที่

สถานี

วันที่/...../.....

ข้าพเจ้า

ตำแหน่งจะทำการซ่อมเครื่อง

สัญญาณประจำที่ดังมีรายการต่อไปนี้

.....

.....

ตั้งแต่วันที่ น. จนกว่าจะเสร็จ

ในระหว่างที่ซ่อมนี้ จำเป็นต้องห้ามใช้ สัญญาณประจำที่

ฉะนั้นให้ถือสัญญาณประจำที่นี้ชั่วคราวใช้การไม่ได้ จนกว่าจะซ่อมเสร็จ

(ถ้าไม่ห้ามใช้สัญญาณประจำที่อันใดเลยก็ให้ขีดฆ่าในช่องว่างนี้)

(ลงชื่อ)ผู้ซ่อม

ทราบแล้ว

(ลงชื่อ)นายสถานี

ตัวอย่างแบบซ่อมเครื่องสัญญาณประจำที่ แบบ กรฟ. 2 (ข)

การรถไฟฯ

เลขที่

(แบบ กรฟ. 2 ข.)

แบบซ่อมเครื่องสัญญาณประจำที่

สถานี

วันที่/...../.....

วันนี้ข้าพเจ้า

ตำแหน่งได้ลงมือซ่อมเครื่อง

สัญญาณประจำที่ตั้งแต่เวลา น. และสิ่งที่ทำการซ่อม

ยังไม่เสร็จ ยังใช้การไม่ได้ มีดังต่อไปนี้

รายการ	เหตุที่ซ่อมไม่เสร็จ

(ถ้าทำการซ่อมเสร็จ ก็ให้ขีดข้อความที่ไม่ต้องการออก)

(ลงชื่อ)ผู้ซ่อม

ทราบแล้ว

(ลงชื่อ)นายสถานี

สัญญาณหวีครถจักร

สัญญาณหวี
รถจักร

ข้อ 35 พนักงานขับรถต้องเปิดหวีครถจักร เพื่อเป็นสัญญาณแสดงให้เห็นพนักงานรถพ่วง พนักงานขับรถคันตามและผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ และต้องเปิดหวีดสั้นยาวให้ตรงตามที่ได้กำหนดไว้ในกรณีต่าง ๆ

0 หมายความว่า หวีดสั้น 1 ครั้ง

- หมายความว่า หวีดยาว 1 ครั้ง

พนักงานขับรถเปิดหวีครถจักรเป็นสัญญาณแสดงให้เห็นพนักงานรถพ่วงและผู้เกี่ยวข้องทราบ

(1) 0 0 0 0 แรงลมห้ามล้อรัวขณะขบวนรถหยุด

(2) 0 0 0 0 0 0 ฯลฯ พนักงานรถพ่วงลงห้ามล้อทันที เพราะมีอันตรายเกิดขึ้น

(3) - - พนักงานรถพ่วงคลายห้ามล้อ

(4) 0 0 - ขบวนรถหยุดนิ่งแล้ว กำลังรอรับสัญญาณที่จะเข้าสู่สถานี

(5) - 0 เตือนทั่วไป

(6) -0- เรียกพนักงานรถพ่วงมาที่รถจักรทันที

(7) - - 0 แรงลมห้ามล้อขึ้นไม่ได้พักักเดิม

ให้พนักงานห้ามล้อทำการคลายห้ามล้อรถพ่วงทุกคัน

พนักงานขับรถคันนำเปิดหวีครถจักรเป็นสัญญาณแสดงให้เห็นพนักงานขับรถคันตามทราบ (รถจักรพ่วงพหุ) และให้พนักงานขับรถคันตามเปิดหวีครถจักรตอบรับในทำนองเดียวกัน

(8) 0 พนักงานขับรถคันตามเปิดคันบังคับการ

(9) 0 0 พนักงานขับรถคันตามปิดคันบังคับการ

(10) 0 0 0 พนักงานขับรถคันตามช่วยลงห้ามล้อ

(11) - เคลื่อนรถจักรหรือขบวนรถออกหลัง

ป้ายสัญญาณ

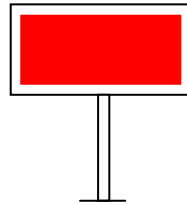
ลักษณะและการ
ปักป้ายสัญญาณ

ข้อ 36 ป้ายสัญญาณมีลักษณะเป็นแผ่นรูปต่าง ๆ ใช้สีสะท้อนแสงเฉพาะที่ขอบ (ถ้ามี) และหรือตัวเลข, ตัวอักษร (ถ้ามี) ติดอยู่บนเสา ใช้ปักเพื่อให้พนักงานขับรถเห็นโดยชัดเจน

การปักป้าย ให้หันด้านหน้าของป้ายเข้าสู่ขบวนรถ สำหรับทางเดี่ยวต้องปักป้ายทางด้านขวาของขบวนรถซึ่งเดินเข้าสู่ป้ายนั้น และในทางคู่ต้องปักทางด้านซ้ายของขบวนรถซึ่งเดินเข้าสู่ป้ายนั้น ทั้งนี้ เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ชนิดของป้ายสัญญาณและการใช้มีดังต่อไปนี้.-

(1) “ป้ายแดง” มีลักษณะเป็นแผ่นสี่เหลี่ยมผืนผ้า ขนาดกว้าง 30 เซนติเมตร ยาว 60 เซนติเมตร ด้านหน้าและด้านหลังสีแดง ขอบสีขาวทั้งสองด้าน



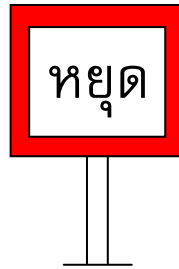
ป้ายแดง

การปักป้ายนี้ต้องปักก่อนถึงที่ซึ่งไม่ต้องการให้รถผ่านเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 600 เมตร และตามปกติให้ปักไว้ระหว่างราง นอกจากในกรณีที่ไม่สะดวกต่อการปฏิบัติงานจึงให้ปักไว้ริมทาง เช่นเดียวกับป้ายชนิดอื่น ถ้าเป็นเวลากลางคืนต้องมีไฟสีแดงกำกับอยู่ที่ป้ายนั้นด้วย อนึ่ง การปักป้ายแดงต้องปักป้ายเตือนสามเหลี่ยมตาม (3) ก. กำกับไว้ด้วยโดยให้ปักห่างจากป้ายแดงเป็นระยะไม่น้อยกว่า 800 เมตร

สำหรับในทางหลักหรือทางตันภายในเขตสถานีทางสะดวก ไม่ต้องปักป้ายเตือนกำกับและให้ปักป้ายแดง ณ ที่ใกล้ชิดก่อนถึง ที่ซึ่งไม่ต้องการให้รถผ่านตามระยะซึ่งสมควรแก่ความปลอดภัย เมื่อมีป้ายแดงปักไว้ต้องให้หยุดรถโดยไม่ล้ำป้าย

(2) “ป้ายหยุด” เป็นป้ายถาวร 3 ชนิด และมีลักษณะดังนี้.-

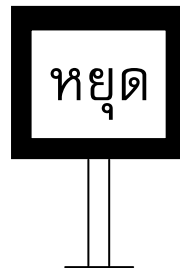
ก. “ป้ายหยุดขอบแดง” เป็นแผ่นสี่เหลี่ยมจัตุรัส ขนาด 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว ขอบสีแดง มีคำว่า “หยุด” เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว



ป้ายหยุดขอบแดง

การปักป้ายนี้ต้องปักก่อนถึงที่ซึ่งต้องการให้ขบวนรถหยุด เป็นระยะไม่น้อยกว่า 100 เมตร เมื่อพนักงานขับรถเห็นป้าย “หยุด” ชนิดนี้แสดงไว้ ต้องหยุดขบวนรถโดยไม่ล้ำป้ายและจะเคลื่อนต่อไป อีกได้ก็ต่อเมื่อมีสัญญาณมือแสดงอนุญาตที่ป้ายนั้น

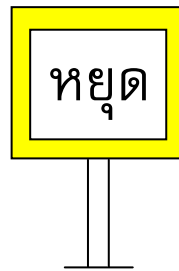
ข. “ป้ายหยุดขอบดำ” เป็นแผ่นสี่เหลี่ยมจัตุรัส ขนาด 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว ขอบสีดำ มีคำว่า “หยุด” เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว



ป้ายหยุดขอบดำ

การปักป้ายนี้ให้ปัก ณ ที่ซึ่งต้องการให้ขบวนรถหยุด เมื่อพนักงานขับรถเห็นป้าย “หยุด” ชนิดนี้แสดงไว้ ต้องหยุดขบวนรถโดยไม่ล้ำป้าย และเมื่อขบวนรถหยุดนิ่งแล้วจึงให้เคลื่อนขบวนรถต่อไปอีกได้

ค. “ป้ายหยุดขอบเหลือง” มีลักษณะเป็นแผ่นสี่เหลี่ยมจัตุรัสขนาด 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว ขอบสีเหลือง มีคำว่า “หยุด” เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว



ป้ายหยุดขอบเหลือง

การปักป้ายนี้ให้ปัก ณ ที่ซึ่งต้องการให้ขบวนรถหยุด เมื่อพนักงานขับรถเห็นป้าย “หยุด” ชนิดนี้แสดงไว้ ต้องหยุดขบวนรถโดยไม่ล้ำป้าย และเมื่อขบวนรถหยุดนิ่งแล้วจะเคลื่อนต่อไปอีกได้ก็ต่อเมื่อได้รับสัญญาณอนุญาตจากนายสถานีทางสะดวก

อนึ่ง การปัก “ป้ายหยุดขอบแดง” หรือ “ป้ายหยุดขอบดำ” หรือ “ป้ายหยุดขอบเหลือง” ต้องปักป้ายเตือนสามเหลี่ยมตาม (3) ก. กำกับไว้ด้วย โดยให้ปักห่างจาก “ป้ายหยุดขอบแดง” หรือ “ป้ายหยุดขอบดำ” หรือ “ป้ายหยุดขอบเหลือง” ไม่น้อยกว่า 800 เมตร

ณ ที่ปัก “ป้ายหยุดขอบแดง” หรือ “ป้ายหยุดขอบดำ” แห่งใด หากต้องการให้ขบวนรถบางขบวนผ่านโดยไม่ต้องหยุดแล้ว ก็ให้ติดป้ายระบุงขบวนรถที่ยอมให้ผ่านกำกับไว้ที่ “ป้ายหยุดขอบแดง” หรือ “ป้ายหยุดขอบดำ” นั้น ๆ และจะต้องทำเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(3) “ป้ายเตือน” มี 3 ชนิด และมีลักษณะดังนี้.-

ก. “ป้ายเตือนสามเหลี่ยม” เป็นแผ่นสามเหลี่ยมด้านเท่า ด้านละ 60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีเหลือง ขอบสีดำมีอักษร “ต” เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว

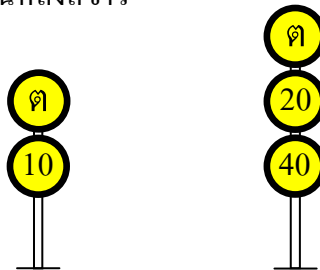


ป้ายเตือนสามเหลี่ยม

ป้ายชนิดนี้ให้ใช้ปักกำกับล่วงหน้าก่อนถึง “ป้ายแดง” หรือ “ป้ายหยุดขอบแดง” หรือ “ป้ายหยุดขอบดำ” หรือ “ป้ายหยุดขอบเหลือง” เป็นระยะไม่น้อยกว่า 800 เมตร เมื่อพนักงานขับรถเห็นป้ายนี้ แสดงไว้ต้องลดความเร็วและพร้อมที่จะหยุดขบวนรถ

ข. “ป้ายเตือนระบุความเร็ว” มี 3 ชนิด และมีลักษณะดังนี้.-

1) “ป้ายเตือนลดความเร็ว” มีลักษณะเป็นแผ่นกลมขนาด วัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 50 เซนติเมตร 2-3 แผ่น ด้านหน้าสีเหลือง ขอบสีดำ ติดเรียงตามแนวเส้นโค้ง แผ่นบนสุดมีอักษร “ต” แผ่นล่าง ถัดลงมาระบุตัวเลขความเร็วเท่ากับป้ายลดความเร็วตามข้อ 36 (4) เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว



ป้ายเตือนลดความเร็ว

การปักป้ายชนิดนี้ให้ปักกำกับล่วงหน้าก่อนถึงป้ายลดความเร็ว เป็นระยะไม่น้อยกว่า 800 เมตร เพื่อเตือนพนักงานขับรถให้พร้อมที่จะลดความเร็วลง

หากมีการปัก “ป้ายลดความเร็ว” 2 อันในการลดความเร็วที่มีลักษณะต่อเนื่องกันก็ให้ปัก “ป้ายเตือนลดความเร็ว” ระบุตัวเลขความเร็วในแผ่นกลมตาม “ป้ายลดความเร็ว” นั้น ๆ เป็นลำดับไป

2) “ป้ายเตือนจำกัดความเร็ว” มีลักษณะเป็นแผ่นกลม ขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีเหลือง ขอบสีดำ มีอักษร “ต” เขียนด้วยสีดำ ใต้แผ่นกลมมีแผ่นสี่เหลี่ยมจัตุรัส ขนาด 50 เซนติเมตร ติดแบบมุมตั้ง ด้านหน้าสีเหลือง ขอบสีดำ มีตัวเลขระบุความเร็วเท่ากับ “ป้ายจำกัดความเร็ว” ตามข้อ 36 (5) เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว



ป้ายเตือนจำกัดความเร็ว

การปักป้ายนี้ให้ปักกำกับล่วงหน้าก่อนถึง “ป้ายจำกัดความเร็ว” เป็นระยะไม่น้อยกว่า 800 เมตร เพื่อเตือนพนักงานขับรถให้เตรียมพร้อมที่จะลดความเร็วลง

3) “ป้ายเตือนพิกัดความเร็วสูงสุดในทางประธาน” มีลักษณะเป็นแผ่นกลมขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีเหลือง ขอบสีดำ มีอักษร “ต” เขียนด้วยสีดำ ได้แผ่นกลมมีแผ่นแปดเหลี่ยมขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีเหลือง ขอบสีดำ มีตัวเลขระบุความเร็วเท่ากับ “ป้ายพิกัดความเร็วสูงสุดในทางประธาน” เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว



ป้ายเตือนพิกัดความเร็วสูงสุดในทางประธาน

การปักป้ายนี้ให้ปักกำกับล่วงหน้าก่อนถึง “ป้ายพิกัดความเร็วสูงสุดในทางประธาน” เป็นระยะไม่น้อยกว่า 800 เมตร เพื่อเตือนพนักงานขับรถให้เตรียมพร้อมที่จะใช้ความเร็วตาม “ป้ายพิกัดความเร็วสูงสุดในทางประธาน” ข้างหน้า

ค. “ป้ายเตือนให้รถจักรพ่วงพหุลดความเร็ว” ลักษณะเช่นเดียวกับ “ป้ายเตือนลดความเร็ว” แต่ขอบสีแดงทั้งสองแผ่น



ป้ายเตือนให้รถจักรพ่วงพหุลดความเร็ว

ป้ายชนิดนี้ให้ปักกำกับไว้ล่วงหน้าก่อนถึง “ป้ายอนุญาตให้รถจักรพ่วงพ่วงผ่านสะพานได้โดยระบุความเร็ว” เป็นระยะไม่น้อยกว่า 800 เมตร เพื่อเตือนพนักงานขับรถให้เตรียมพร้อมที่จะลดความเร็วลง

(4) “ป้ายลดความเร็ว” มีลักษณะเป็นแผ่นกลม ขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีเขียว มีตัวเลขเขียนด้วยสีขาวแสดงความเร็วเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง ด้านหลังสีขาว อาจจะมีหรือมีคำว่า “ปกติ” เขียนด้วยสีดำ



ด้านหน้า



ด้านหลัง

ป้ายลดความเร็ว

การปักป้ายนี้ต้องปักก่อนถึงที่ซึ่งต้องการให้ขบวนรถผ่าน โดยความระมัดระวังเป็นระยะไม่น้อยกว่า 100 เมตร และต้องปักป้ายเตือนลดความเร็วตาม (3) ข. 1) กำกับไว้ด้วย

การปัก “ป้ายลดความเร็ว” ในทางหลักภายในเขตสถานีทางสะดวกไม่ต้องปักป้ายเตือนกำกับ แต่ต้องปักก่อนถึงที่ซึ่งต้องการให้ขบวนรถผ่านด้วยความระมัดระวังตามระยะสมควรแก่ความปลอดภัย

การปัก “ป้ายลดความเร็ว” ในทางคู่ เมื่อต้องการลดความเร็วในทางใดให้ปัก “ป้ายลดความเร็ว” ที่ทางนั้นเพิ่มอีก 1 อัน โดยหันหลังป้ายให้ขบวนรถซึ่งเดินเข้าสู่ป้ายนั้น

การปัก “ป้ายลดความเร็ว” ตามปกติให้ใช้ “ป้ายลดความเร็ว” ที่ด้านหลังมีคำว่า “ปกติ” เว้นแต่ในกรณีที่มีการลดความเร็วหลายพิภพต่อเนื่องกันในทางช่วงใดให้ปัก “ป้ายลดความเร็ว” ที่ด้านหลัง

ไม่มีคำว่า “ปกติ” แต่ “ป้ายลดความเร็ว” อันนอกสุดทั้งสองด้านของทางช่วงที่ลดความเร็วนั้น ให้ใช้ “ป้ายลดความเร็ว” ที่ด้านหลังมีคำว่า “ปกติ”

เมื่อพนักงานขับรถเห็น “ป้ายลดความเร็ว” ปักไว้ที่ทางใด ต้องให้ขบวนรถใช้ความเร็วไม่เกินกว่าที่แสดงไว้ในป้ายโดยใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งในการผ่านไปและจะใช้ความเร็วตามปกติได้ต่อเมื่อได้แลกเปลี่ยนสัญญาณกับพนักงานรักษารถตามข้อ 163 (3) แล้ว ดังนี้.-

ก. ในทางเดี่ยว เมื่อท้ายขบวนรถผ่านพ้น “ป้ายลดความเร็ว” ที่ด้านหลังมีคำว่า “ปกติ” ของทางอีกด้านหนึ่ง

ข. ในทางคู่ เมื่อท้ายขบวนรถผ่านพ้น “ป้ายลดความเร็ว” ที่ด้านหลังมีคำว่า “ปกติ” อันสุดท้ายของทางช่วงที่ลดความเร็ว

ในกรณีที่ “ป้ายลดความเร็ว” มีตัวเลขแสดงความเร็วตั้งแต่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป เมื่อรถจักรผ่านพ้น “ป้ายลดความเร็ว” ที่ด้านหลังมีคำว่า “ปกติ” ของอีกทางด้านหนึ่งในทางเดี่ยว หรือเมื่อรถจักรผ่านพ้น “ป้ายลดความเร็ว” ด้านหลังมีคำว่า “ปกติ” อันสุดท้ายของทางช่วงที่ลดความเร็วในทางคู่แล้ว ให้ขบวนรถใช้ความเร็วได้ตามปกติ และเมื่อท้ายขบวนรถพ้น “ป้ายลดความเร็ว” ที่ด้านหลังมีคำว่า “ปกติ” ดังกล่าวแล้ว ให้พนักงานขับรถแลกเปลี่ยนสัญญาณกับพนักงานรักษารถตามข้อ 163 (3)

อนึ่ง การลดความเร็วที่มีระยะทางตั้งแต่ 300 เมตรขึ้นไป ให้ติดป้ายระยะทางในการลดความเร็วไว้ได้ “ป้ายลดความเร็ว” นั้นด้วย

(5) “ป้ายจำกัดความเร็ว” เป็นป้ายถาวร มีลักษณะเป็นแผ่นสี่เหลี่ยมจัตุรัสขนาด 50 เซนติเมตร ติดแบบมุมตั้ง ด้านหน้าสีขาว มีตัวเลขเขียนด้วยสีดำ แสดงความเร็วเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง ด้านหลังสีขาว



ป้ายจำกัดความเร็ว

การปักป้ายชนิดนี้ให้ปักในระยะไม่น้อยกว่า 100 เมตร ก่อนที่ซึ่งต้องการให้ขบวนรถใช้ความเร็วไม่เกินกว่าที่แสดงไว้ที่ป้าย และต้องปักป้ายเตือนจำกัดความเร็วตาม (3) ข. 2) กำกับไว้ด้วย

เมื่อน้ำขบวนรถถึง “ป้ายจำกัดความเร็ว” นี้ พนักงานขับรถต้องให้ขบวนรถใช้ความเร็วไม่เกินกว่ากำหนดที่แสดงไว้บนป้ายนั้น ตลอดไปจนกว่าท้ายขบวนรถผ่านป้ายปกติ

(6) “ป้ายปกติ” เป็นป้ายถาวร มีลักษณะเป็นแผ่นสี่เหลี่ยมจัตุรัส ขนาด 50 เซนติเมตร ติดแบบมุมตั้ง ด้านหน้าสีขาว มีคำว่า “ปกติ” เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว

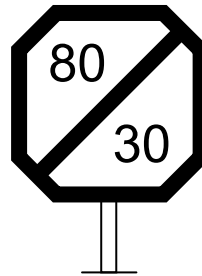


ป้ายปกติ

การปักป้ายนี้ต้องปักต่อจาก “ป้ายจำกัดความเร็ว” ทุก ๆ แห่ง เมื่อท้ายขบวนรถผ่านป้ายนี้ ให้พนักงานขับรถนำขบวนรถเดินโดยใช้ความเร็วปกติ

(7) การปักป้ายหยุดขอบแดง, ป้ายหยุดขอบดำ, ป้ายหยุดขอบเหลือง, ป้ายจำกัดความเร็ว และป้ายปกติ รวมทั้งการยกเลิกทุกครั้ง ต้องทำเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(8) “ป้ายอนุญาตให้ใช้ความเร็วผ่านประแจ” มีลักษณะเป็นแผ่นแปดเหลี่ยมขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว ขอบสีดำ มีเส้นแบ่งครึ่งทแยงสีดำ ส่วนบนด้านซ้ายเขียนตัวเลขด้วยสีดำแสดงความเร็วที่อนุญาตให้ขบวนรถวิ่งผ่านประแจในทางตรง ส่วนล่างด้านขวาเขียนตัวเลขด้วยสีดำแสดงความเร็วที่อนุญาตให้ขบวนรถวิ่งผ่านประแจเข้าทางหลักเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง ด้านหลังสีขาว

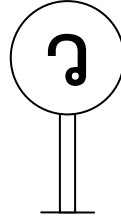


ป้ายอนุญาตให้ใช้ความเร็วผ่านประแจ

ป้ายนี้ตั้งร่วมกับเสาสัญญาณเข้าเขตในหรือหลักเขตสถานีสุดแต่กรณี เมื่อพนักงานขับรถเห็นป้ายนี้แสดงไว้ ต้องให้ขบวนรถใช้ความเร็วไม่เกินกว่าที่แสดงไว้ในป้ายตามข้อ 138 (3)

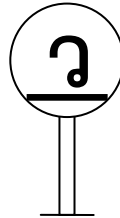
(9) “ป้ายหวีตรถจักร” มี 5 ชนิด และมีลักษณะดังนี้.-

ก. “ป้ายหวีตรถจักรทั่วไป” มีลักษณะเป็นแผ่นกลมขนาด วัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว มีอักษร “ว” เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว



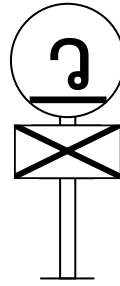
ป้ายหวีตรถจักรทั่วไป

ข. “ป้ายหวีตรถจักรสำหรับถนนผ่านเสมอระดับทางไม่มีเครื่องกั้นถนน” มีลักษณะเป็นแผ่นกลมขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว มีอักษร “ว” เขียนด้วยสีดำ ใต้อักษร “ว” มีเส้นสีดำกว้าง 5 เซนติเมตร ด้านหลังสีขาว



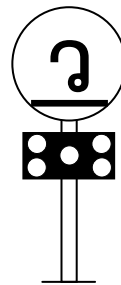
ป้ายหวีตรถจักรสำหรับถนนผ่านเสมอระดับทางไม่มีเครื่องกั้นถนน

ค. “ป้ายหวีตรถจักรสำหรับถนนผ่านเสมอระดับทางมีเครื่องกั้นถนนแต่ไม่มีสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง” มีลักษณะเป็นแผ่นกลม วัดขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาวมีอักษร “ว” เขียนด้วยสีดำ ใต้อักษร “ว” มีเส้นสีดำกว้าง 5 เซนติเมตร ด้านหลังสีขาว ใต้แผ่นกลมมีแผ่นสี่เหลี่ยมผืนผ้า ขนาดกว้าง 25 เซนติเมตร ยาว 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว มีเส้นกากบาททแยงมุมสีดำกว้าง 5 เซนติเมตร ด้านหลังสีขาว



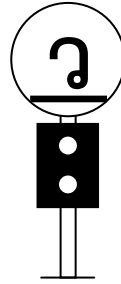
**ป้ายหวัดรถจักรสำหรับถนนผ่านเสมอระดับทาง
มีเครื่องกั้นถนนแต่ไม่มีสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง**

ง. “ป้ายหวัดรถจักรสำหรับถนนผ่านเสมอระดับทางมีเครื่องกั้นถนนและมีสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง” มีลักษณะเป็นแผ่นกลม ขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว มีอักษร “ว” เขียนด้วยสีดำ ใต้อักษร “ว” มีเส้นดำกว้าง 5 เซนติเมตร ด้านหลังสีขาว ใต้แผ่นกลมมีแผ่นสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาดกว้าง 25 เซนติเมตร ยาว 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีดำ มีวงกลมสีขาว 5 วง เส้นผ่าศูนย์กลาง วงละ 10 เซนติเมตร อยู่ตรงมุมทั้ง 4 ด้าน รวม 4 วง และตรงกลาง อีก 1 วง ด้านหลังสีขาว



**ป้ายหวัดรถจักรสำหรับถนนผ่านเสมอระดับทาง
มีเครื่องกั้นถนนและสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง**

จ. “ป้ายหวีครดจักรสำหรับถนนผ่านเสมอระดับทาง
มีเครื่องกั้นถนนสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ไม่มีสัญญาณผ่านถนน
เสมอระดับทาง” มีลักษณะเป็นแผ่นกลมขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง
60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว มีอักษร “ว” เขียนด้วยสีดำ ได้้อักษร “ว”
มีเส้นสีดำกว้าง 5 เซนติเมตร ด้านหลังสีขาว ได้แผ่นกลมมีแผ่น
สี่เหลี่ยมขนาดกว้าง 30 เซนติเมตร ยาว 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีดำ
มีวงกลมสีขาว 2 วง เส้นผ่าศูนย์กลางวงละ 10 เซนติเมตร เรียงกัน
ตามแนวดิ่ง ด้านหลังสีขาว



**ป้ายหวีครดจักรสำหรับถนนผ่านเสมอระดับทาง
มีเครื่องกั้นถนนสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่
ไม่มีสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง**

การปักป้ายตาม ก. ข. ค. ง. และ จ. ให้ปักโดยมีระยะ
ตามความจำเป็น เมื่อหน้าขบวนรถถึงป้ายแล้วพนักงานขับรถ
จะต้องใช้หวีดเตือนตามข้อ 35 (5)

(10) “ป้ายห้ามรถจักรพ่วงพหุผ่านสะพาน” มีลักษณะเป็นแผ่นกลม ขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 50 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว ขอบสีแดง มีอักษร “พหุ” สีดำ และคาดทับตัวอักษรด้วยเส้นสีแดง ด้านหลังสีขาว



ป้ายห้ามรถจักรพ่วงพหุผ่านสะพาน

ป้ายชนิดนี้ให้ปักไว้ที่ปลายชานชาลาสถานีทางสะดวกคันตอนที่มีทางหลัก ก่อนถึงสะพานห้ามรถจักรพ่วงพหุผ่าน

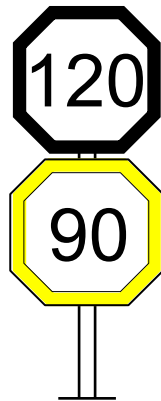
(11) “ป้ายอนุญาตให้รถจักรพ่วงพหุผ่านสะพานได้โดยระบุความเร็ว” มีลักษณะเป็นแผ่นกลม 2 แผ่น ขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 50 เซนติเมตร ติดเรียงกันตามแนวเส้นตั้ง แผ่นบนด้านหน้าสีขาว ขอบสีแดง มีตัวอักษร “พหุ” สีดำ ด้านหลังสีขาว แผ่นล่างด้านหน้าสีเหลือง ขอบสีแดง มีตัวเลขสีดำ ระบุความเร็วที่อนุญาตให้รถจักรพ่วงพหุผ่าน ด้านหลังสีขาว



ป้ายอนุญาตให้รถจักรพ่วงพหุผ่านสะพานได้โดยระบุความเร็ว

ป้ายนี้ต้องปักก่อนถึงสะพานซึ่งต้องการให้ขบวนรถลดความเร็ว ไม่น้อยกว่า 100 เมตร และต้องมีป้ายเตือนให้รถจักร พ่วงพหุลดความเร็ว ตาม (3) ก. ปักกำกับไว้ด้วย

(12) “ป้ายพิกัดความเร็วสูงสุดในทางประธาน” มีลักษณะ เป็นแผ่นแปดเหลี่ยม 2 แผ่น ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 60 เซนติเมตร แผ่นบนด้านหน้าสีขาว มีขอบสีดำกว้าง 5 เซนติเมตร มีตัวเลข สีดำหนา 5 เซนติเมตร แสดงพิกัดความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ ขบวนรถดีเซลรางเดินในทางประธานตอนนั้นเป็นกิโลเมตรต่อ ชั่วโมง ด้านหลังสีขาว แผ่นล่างด้านหน้าสีขาว ขอบสีเหลืองกว้าง 5 เซนติเมตร มีตัวเลขสีดำหนา 5 เซนติเมตร แสดงพิกัดความเร็ว สูงสุดที่อนุญาตให้ขบวนรถโดยสารเดินในทางประธานตอนนั้นเป็น กิโลเมตรต่อชั่วโมง ด้านหลังสีขาว



ป้ายพิกัดความเร็วสูงสุดในทางประธาน

ป้ายชนิดนี้ให้ปักไว้ในทางตอนที่ต้องการให้พนักงานขับรถ ทรานพิกัดความเร็วสูงสุดในทางตอนนั้นตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งทั่วไป ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(13) “ป้ายเครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนน”

มีลักษณะเป็นแผ่นสี่เหลี่ยม ขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ยาว 40 เซนติเมตร พื้นสีดำ มีกากบาทสีเหลือง 2 แผ่น ติดเรียงตามแนวเส้นดิ่ง



ป้ายเครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนน

ป้ายชนิดนี้ให้ปักไว้ก่อนถึงถนนผ่านเสมอระดับทางเป็นระยะไม่น้อยกว่า 800 เมตร เพื่อให้พนักงานขับรถทราบว่าถนนผ่านเสมอระดับทางแห่งนี้ติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนน

(14) “ป้ายเริ่มต้นและป้ายสิ้นสุดพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง”

ก. “ป้ายเริ่มต้นพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง”
มีลักษณะเป็นแผ่นสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาดกว้าง 50 เซนติเมตร ยาว 60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว มีคำว่า “เริ่มต้นเขตควบคุม CTC” เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว



การปักป้ายนี้ให้ปัก ณ จุดเริ่มต้นพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

ข. “ป้ายสิ้นสุดพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง”
มีลักษณะเป็นแผ่นสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนาดกว้าง 50 เซนติเมตร
ยาว 60 เซนติเมตร ด้านหน้าสีขาว มีคำว่า “สิ้นสุดเขตควบคุม CTC”
เขียนด้วยสีดำ ด้านหลังสีขาว



การปักป้ายนี้ให้ปัก ณ จุดสิ้นสุดพื้นที่ควบคุมการเดินรถ
จากศูนย์กลาง

(15) เว้นแต่จะได้อำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การปักป้ายทุกชนิด
ให้ปักสูงจากสันราง 2.50 เมตร และปักโดยไม่ล้ำเขตโครงสร้าง

เครื่องหมายประจำขบวนรถ

เครื่องหมาย
ประจำขบวนรถ
ในเวลากลางคืน

ข้อ 37 ในเวลากลางคืน ขบวนรถทุกขบวนต้องจุดโคมไฟ
ไว้ที่หน้าและท้ายขบวนรถ ดังนี้-

(1) ขบวนรถที่อยู่นอกเขตสถานี

ก. ต้องมีโคมไฟสีขาวสำหรับส่องทางที่หน้าขบวนรถ
1 ดวง และมีโคมไฟสีแดงตั้งไว้ที่ท้ายขบวนรถข้างละ 1 ดวง

ข. รถคันสุดท้ายของขบวนรถต้องมีโคมไฟติดข้างขวา
1 ดวง โคมไฟท้ายขบวนนี้มีกระจก 2 ด้าน ให้เห็นสีขาวด้านหน้า
และสีแดงด้านหลัง และอาจจะมีโคมไฟสีแดง 1 หรือ 2 ดวง ติดไว้
ข้างท้ายอีกด้วย เว้นแต่

- 1) ขบวนรถซึ่งมีแต่รถจักรเท่านั้น หรือ
- 2) ขบวนรถซึ่งมีรถจักรพ่วงท้ายขบวน หรือ
- 3) ขบวนรถซึ่งมีรถโดยสารของรถไฟต่างประเทศ
พ่วงท้ายขบวน หรือ

- 4) ขบวนรถซึ่งมีรถปั่นจั่นพ่วงท้ายขบวน หรือ
 5) ขบวนรถซึ่งมีรถสินค้าที่ไม่ใช่รถสัมภาระมีเครื่อง
 ห้ามล้อ (พห.) พ่วงท้ายขบวน

ในกรณีดังนี้ให้มีโคมไฟสีแดง 1 ดวง ติดไว้ท้ายขบวนรถ
 แทนข้างรถได้

ค. ตาม ข. ถ้าจำเป็นต้องพ่วงรถสินค้าเหมาคันบรรทุก
 วัตถุระเบิด รถบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟ ก๊าซหรือ
 รถบรรทุกวัตถุไวไฟอื่น ๆ ทั้งเปล่าและบรรทุกไว้ท้ายขบวน ให้ใช้
 ป้ายวงกลมสีแดงตามที่กำหนดไว้ในข้อ 38 ติดไว้ท้ายขบวนรถแทน
 ข้างรถได้ แต่ต้องเป็นป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่เหลี่ยมคางหมู

(2) รถจักรที่ทำการสับเปลี่ยนรถต้องมีโคมไฟสีแดง
 ที่หน้ารถ 1 ดวง และท้ายรถ 1 ดวง และให้ใช้โคมไฟสีขาว (ถ้ามี)
 เพื่อประโยชน์ในการส่องให้เห็นทางด้วย

เครื่องหมาย
 ประจำขบวนรถ
 ในเวลากลางวัน

ข้อ 38 ในเวลากลางวัน รถทุกขบวนต้องมีป้ายวงกลมสีแดง
 ขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง 26 เซนติเมตร ขอบสีขาวกว้าง 2.5 เซนติเมตร
 ติดไว้ท้ายขบวนรถ

ในกรณีที่ไม่มีป้ายวงกลมสีแดง พนักงานรถพ่วงจะใช้ธงแดง
 แทนก็ได้

ต้องสังเกต
 เครื่องหมาย
 ท้ายขบวนรถ

ข้อ 39 พนักงานรถพ่วงต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถ
 ให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ เพราะเครื่องหมายท้ายขบวนรถมีไว้เพื่อ
 แสดงให้พนักงานตามทางสังเกตทราบได้ว่า รถพ่วงในขบวนรถ
 มีครบถ้วน นายสถานี พนักงานสัญญาณและพนักงานกั้นถนนทุกคน
 มีหน้าที่โดยเฉพาะจะต้องตรวจดูว่ารถทุกขบวนที่ผ่านไปต้องมี
 เครื่องหมายท้ายขบวน ถ้าไม่มีเครื่องหมายท้ายขบวนต้องรีบจัดการ
 ป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะดวกข้างหน้า เพื่อ

หยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะดวกข้างหลัง
เพื่อสอบสวนด้วย

ในทางคู่มือขบวนรถสวนกัน ให้พนักงานรถไฟฟ่วงทุกคน
ตรวจดูว่ารถทุกขบวนที่สวนกันนั้น ต้องมีเครื่องหมายท้ายขบวน
ถ้าไม่มีต้องหยุดขบวนรถและแจ้งเหตุ ณ สถานีทางสะดวกข้างหน้า
โดยมีหลักฐาน เพื่อปฏิบัติการดังกล่าวในวรรคต้น

หมวด 3

ระเบียบตอนสมบูรณ์ การขอและให้ทางสะดวก และการใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก

ระเบียบตอนสมบูรณ์

- ประเภทของสถานี** **ข้อ 40** ตามความหมายของข้อบังคับนี้ สถานีแบ่งออกเป็น สถานีทางสะดวก และสถานีไม่มีทางสะดวก
สถานีไม่มีทางสะดวก เป็นสถานีซึ่งตั้งอยู่ระหว่างสถานีทางสะดวก และไม่กระทำการขอหรือให้ทางสะดวกอย่างใด ๆ
- การเดินรถโดย** **ข้อ 41** การเดินรถทุกขบวนระหว่างสถานีทางสะดวก
ระเบียบตอนสมบูรณ์ จะต้องใช้ระเบียบตอนสมบูรณ์ เว้นแต่จะได้ระบุไว้ให้ใช้ระเบียบอื่น
- สาระสำคัญของ** **ข้อ 42** สาระสำคัญของระเบียบตอนสมบูรณ์มีดังต่อไปนี้.-
ระเบียบตอนสมบูรณ์
- (1) ขบวนรถจะเดินจากสถานีทางสะดวกต้นตอนเข้าสู่ทางในตอนได้ต่อเมื่อสถานีทางสะดวกปลายทางได้ให้ทางสะดวกแล้ว
 - (2) สถานีทางสะดวกปลายทางจะให้ทางสะดวกได้ต่อเมื่อทางที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่นั้นปราศจากสิ่งกีดขวางใด ๆ ไม่แต่เพียงถึงสัญญาณประจำที่อันแรกซึ่งอาจห้ามมิให้ขบวนรถนั้นผ่าน แต่จะต้องปราศจากสิ่งกีดขวางใด ๆ เลยสัญญาณประจำที่อันนี้ไปเป็นระยะทางเท่ากับระยะปลอดภัยอีกด้วย
 - (3) ระยะปลอดภัยใน (2) นี้ จะต้องไม่น้อยกว่า 100 เมตร เว้นแต่จะได้มีคำสั่งระบุไว้เป็นอย่างอื่น

การปฏิบัติเฉพาะสถานีประเภท ก. ทางเดียว

- กรณีที่ให้ทางสะดวก** **ข้อ 43** สถานีทางสะดวกปลายตอนจะให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถได้ต่อเมื่อ
- (1) ขบวนรถซึ่งเดินเข้ามาครั้งสุดท้ายก่อนขบวนรถนั้นในทางตอนนั้นได้มาถึงสถานีทางสะดวกปลายตอนนั้นครบถ้วนแล้ว
 - (2) สัญญาณประจำที่ซึ่งอนุญาตให้ขบวนรถตาม (1) เข้ามาสู่สถานีทางสะดวกนั้นได้เปลี่ยนเป็นท่า “ห้าม” แล้ว
 - (3) ทางที่ขบวนรถจะเข้ามานั้นต้องปราศจากสิ่งกีดขวางเป็นระยะทางเลยไปจากสัญญาณเข้าเขตในเท่ากับระยะปลอดภัย

- เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้ว** **ข้อ 44** เมื่อสถานีทางสะดวกปลายตอนได้ให้ทางสะดวกอย่าให้มีสิ่งกีดขวาง กับสถานีทางสะดวกต้นตอนแล้ว นายสถานีทางสะดวกปลายตอนต้องตรวจดูอย่าให้มีสิ่งกีดขวางในทางตอนนั้น ตามที่ได้ระบุไว้ในข้อ 43 (3)

- การสับเปลี่ยนรถ** **ข้อ 45** การสับเปลี่ยนรถเข้าไปในทางตอนใด จะต้อง
เข้าในตอน ได้รับอนุญาตจากสถานีทางสะดวกปลายตอนของทางตอนนั้น
ต้องได้รับอนุญาต เสียก่อน

การปฏิบัติเฉพาะสถานีประเภท ก. ทางคู่

- กรณีที่ให้ทางสะดวก** **ข้อ 46** สถานีทางสะดวกปลายตอนจะให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถได้ต่อเมื่อ
- (1) ขบวนรถซึ่งเดินเข้ามาครั้งสุดท้ายก่อนขบวนรถนั้นในทางตอนนั้นได้มาถึงสถานีทางสะดวกปลายตอนนั้นครบถ้วนแล้ว

(2) สัญญาประจำที่ซึ่งอนุญาตให้ขบวนรถตาม (1) เข้ามาสู่สถานีทางสะดวกนั้นได้เปลี่ยนเป็นท่า “ห้าม” แล้ว

(3) ทางที่ขบวนรถจะเข้ามานั้นต้องปราศจากสิ่งกีดขวางเป็นระยะทางเลยไปจากสัญญาณเข้าเขตในเท่ากับระยะปลอดภัย

เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้ว
อย่าให้มีสิ่งกีดขวาง

ข้อ 47 เมื่อสถานีทางสะดวกปลายทางตอนได้ให้ทางสะดวกกับสถานีทางสะดวกต้นตอนแล้ว นายสถานีทางสะดวกปลายทางตอนต้องตรวจสอบอย่าให้มีสิ่งกีดขวางในทางตอนนั้นตามที่ได้ระบุไว้ในข้อ 46 (3)

การสับเปลี่ยนรถ
เข้าในตอน
ต้องได้รับอนุญาต

ข้อ 48 การสับเปลี่ยนรถเข้าในทางตอนใด จะต้องได้รับอนุญาตจากสถานีทางสะดวกปลายทางตอนของทางตอนนั้นเสียก่อน

การปฏิบัติเฉพาะสถานีประเภท ข. ทางเดียว

กรณีที่ให้ทางสะดวก

ข้อ 49 สถานีทางสะดวกปลายทางตอนจะให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถได้ต่อเมื่อ

(1) ขบวนรถซึ่งเดินเข้ามาครั้งสุดท้ายก่อนขบวนรถนั้นในทางตอนนั้นได้มาถึงสถานีทางสะดวกปลายทางตอนนั้นครบถ้วนแล้ว

(2) สัญญาประจำที่ซึ่งอนุญาตให้ขบวนรถตาม (1) เข้ามาสู่สถานีทางสะดวกนั้นได้เปลี่ยนท่า “ห้าม” แล้ว

ตัวอย่าง สถานีคดลิ้งชัน เป็นสถานีทางสะดวกต้นตอนสำหรับขบวนรถ ก. และ ข. สถานีบ้านฉิมพลีเป็นสถานีทางสะดวกปลายทางตอนสำหรับขบวนรถ ก. และ ข.

สมมติว่า ตามกำหนดเวลาเดินรถ ขบวน ก. ออกจากสถานีคดลิ้งชันมาสู่สถานีบ้านฉิมพลีเวลา 8.03 น. และขบวน ข. ออกจาก

สถานีตลิ่งชันมาสู่สถานีบ้านฉิมพลี เวลา 8.10 น. เมื่อนายสถานีตลิ่งชันจะปล่อยขบวน ข. จะต้องขอทางสะดวกจากนายสถานีบ้านฉิมพลี และนายสถานีบ้านฉิมพลีต้องตรวจสอบให้เป็นที่น่าพอใจว่าขบวน ก. อันเป็นขบวนซึ่งเดินเข้ามาครั้งหลังสุดในทางตอนเดียวกันก่อนขบวน ข. ได้มาถึงสถานีบ้านฉิมพลีครบถ้วนแล้ว และสัญญาอนุญาตที่ซึ่งอนุญาตให้ขบวน ก. เข้ามาสู่เขตสถานีบ้านฉิมพลีนั้นได้เปลี่ยนเป็นท่า “ห้าม” แล้ว

(3) ทางที่ขบวนรถจะเข้ามานั้นปราศจากสิ่งกีดขวางจนถึง

ก. หลักเขตสับเปลี่ยนหรือสัญญาณออกอันนอกสำหรับขบวนรถซึ่งเดินในทางตรงกันข้าม หรือ

ข. สัญญาณเข้าเขตใน เมื่อไม่มีทั้งหลักเขตสับเปลี่ยนและสัญญาณออกอันนอก

เมื่อได้ให้
ทางสะดวกแล้ว
อย่าให้มีสิ่งกีดขวาง

ข้อ 50 เมื่อสถานีทางสะดวกปลายทางตอนใต้ให้ทางสะดวกกับสถานีทางสะดวกต้นตอนแล้ว นายสถานีทางสะดวกปลายทางตอนใต้ต้องตรวจสอบอย่าให้มีสิ่งกีดขวางในทางตอนนั้นตามที่ระบุไว้ในข้อ 49 (3) เว้นแต่ที่อนุญาตไว้ตามข้อ 52 (2)

การสับเปลี่ยนรถ
ในย่านสถานี

ข้อ 51 (1) การสับเปลี่ยนรถภายในย่านสถานี ย่อมกระทำได้เมื่อสัญญาอนุญาตที่สำหรับขบวนรถที่จะเดินเข้ามาสู่สถานีทางสะดวกอยู่ในท่า “ห้าม” และก่อนที่จะแสดงสัญญาณ “อนุญาต” ให้ขบวนรถเดินเข้ามาสู่ทางใดของสถานีทางสะดวกนั้น ห้ามไม่ให้ทำการสับเปลี่ยนรถ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้กีดขวางทางนั้น

(2) สำหรับสถานีทางสะดวกซึ่งมีแต่หลักเขตสถานีกับหลักเขตสับเปลี่ยนเท่านั้น เมื่อจำเป็นต้องทำการสับเปลี่ยนรถซึ่งอาจเป็นเหตุให้กีดขวางทางนั้นภายหลังที่ได้ให้ทางสะดวกกับสถานีทางสะดวกข้างเคียงแล้ว นายสถานีทางสะดวกต้องจัดพนักงาน

พร้อมด้วยธงแดงหรือโคมไฟแดงออกไปแสดงที่หลักเขตสับเปลี่ยน เพื่อให้ขบวนรถซึ่งจะเข้ามาสู่นั้นหยุดอยู่นอกหลักเขตสถานี จนกว่า จะเสร็จการสับเปลี่ยนรถ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดขวางทางนั้น นายสถานีทางสะดวกจึงจะแสดงสัญญาณอนุญาตให้ขบวนรถเดิน เข้ามาได้

การสับเปลี่ยนรถ
ในทางระหว่าง
ย่านสถานีกับ
สัญญาณเข้าเขตนอก
หรือหลักเขตสถานี
หรือสัญญาณเข้าเขตใน
ในกรณีที่ไม่มีสัญญาณ
เข้าเขตนอกและ
หลักเขตสถานี

ข้อ 52 ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถในทางซึ่งอยู่ระหว่าง ย่านสถานีกับสัญญาณเข้าเขตนอกหรือหลักเขตสถานีหรือสัญญาณ เข้าเขตใน ในกรณีที่ไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอกและหลักเขตสถานี เว้นแต่

- (1) ไม่มีขบวนรถอยู่ในทางตอนนั้น หรือ
- (2) ถ้ามีขบวนรถอยู่ในทางตอนนั้น นายสถานีทางสะดวก จะต้องออกไปดูให้เป็นที่แน่ว่า ขบวนรถนั้นได้มาหยุดโดยไม่ล้ำ สัญญาณเข้าเขตนอกหรือหลักเขตสถานี หรือสัญญาณเข้าเขตใน ในกรณีที่ไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอกและหลักเขตสถานีแล้ว และ ในกรณีนี้ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถในเวลากลางคืน

การสับเปลี่ยนรถ
นอกเขตสถานี
ต้องได้รับอนุญาต

ข้อ 53 การสับเปลี่ยนรถเลขออกไปนอกเขตสถานี ต้องได้รับอนุญาตจากสถานีทางสะดวกปลายทางก่อน

การปฏิบัติเฉพาะสถานีประเภท ข. ทางคู่

กรณีให้ทางสะดวก

ข้อ 54 สถานีทางสะดวกปลายตอนจะให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถได้ต่อเมื่อ

- (1) ขบวนรถซึ่งเดินเข้ามาครั้งสุดท้ายสุดก่อนขบวนรถนั้นในทางตอนนั้นได้มาถึงสถานีทางสะดวกปลายตอนนั้นครบถ้วนแล้ว
- (2) สัญญาณประจำที่ซึ่งอนุญาตให้ขบวนรถตาม (1) เข้ามาสู่สถานีทางสะดวกนั้นได้เปลี่ยนเป็นท่า “ห้าม” แล้ว
- (3) ทางที่ขบวนรถจะเข้ามานั้นปราศจากสิ่งกีดขวางจนถึง
 - ก. หลักเขตสับเปลี่ยน
 - ข. สัญญาณเข้าเขตในของทางนั้นเมื่อไม่มีหลักเขตสับเปลี่ยน

เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้ว

อย่าให้มีสิ่งกีดขวาง

ข้อ 55 เมื่อสถานีทางสะดวกปลายตอนได้ให้ทางสะดวก สถานีทางสะดวกต้นตอนแล้ว นายสถานีทางสะดวกปลายตอนต้องตรวจสอบอย่าให้มีสิ่งกีดขวางในทางตอนนั้นตามที่ระบุไว้ในข้อ 54 (3)

การสับเปลี่ยนรถ

ในย่านสถานี

ข้อ 56 การสับเปลี่ยนรถในทางใดภายในย่านสถานีย่อมกระทำได้เมื่อสัญญาณประจำที่สำหรับขบวนรถที่จะเดินเข้ามาสู่สถานีทางสะดวกในทางนั้นอยู่ในท่า “ห้าม” และก่อนที่จะให้สัญญาณประจำที่แสดงสัญญาณ “อนุญาต” ให้ขบวนรถเดินเข้ามาห้ามไม่ให้ทำการสับเปลี่ยนรถ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้กีดขวางทางนั้น

การสับเปลี่ยนรถ

เข้าในตอน

ต้องได้รับอนุญาต

ข้อ 57 การสับเปลี่ยนรถเข้าไปในทางตอนใด จะต้องได้รับอนุญาตจากสถานีทางสะดวกปลายตอนของทางตอนนั้นเสียก่อน

การปฏิบัติเฉพาะสถานีประเภท ค. ทางเดียว

- กรณีที่ให้ทางสะดวก **ข้อ 58** สถานีทางสะดวกปลายตอนจะให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถได้ต่อเมื่อ
- (1) ขบวนรถซึ่งเดินเข้ามาครั้งหลังสุด ก่อนขบวนรถนั้นในทางตอนนั้นได้มาถึงสถานีทางสะดวกปลายตอนนั้นครบถ้วนแล้ว
 - (2) สัญญาณประจำที่ซึ่งอนุญาตให้ขบวนรถตาม (1) เข้ามาสู่สถานีทางสะดวกนั้นได้เปลี่ยนเป็นท่า “ห้าม” แล้ว
 - (3) ทางที่ขบวนรถจะเข้ามานั้นต้องปราศจากสิ่งกีดขวางเลยไปจากสัญญาณประจำที่อันแรกถึงสำหรับขบวนรถนั้นเป็นระยะทางเท่ากับระยะปลอดภัย

- เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้ว **ข้อ 59** เมื่อสถานีทางสะดวกปลายตอนได้ให้ทางสะดวกอย่าให้มีสิ่งกีดขวาง กับสถานีทางสะดวกต้นตอนแล้ว นายสถานีทางสะดวกปลายตอนต้องตรวจสอบอย่าให้มีสิ่งกีดขวางในทางตอนนั้นตามที่ระบุไว้ในข้อ 58 (3)

- การสับเปลี่ยนรถ **ข้อ 60** การทำสับเปลี่ยนรถเข้าไปในทางตอนใดจะต้องเข้าในตอน ได้รับอนุญาตจากสถานีทางสะดวกปลายตอนของทางตอนนั้น ต้องได้รับอนุญาต เสียก่อน

การปฏิบัติเฉพาะสถานีประเภท ค. ทางคู่

- กรณีที่ให้ทางสะดวก **ข้อ 61** สถานีทางสะดวกปลายตอนจะให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถได้ต่อเมื่อ
- (1) ขบวนรถซึ่งเดินเข้ามาครั้งหลังสุดก่อนขบวนรถนั้นในทางตอนนั้นได้มาถึงสถานีทางสะดวกปลายตอนนั้นครบถ้วนแล้ว

(2) สัญญาประจำที่ซึ่งอนุญาตให้ขบวนรถตาม (1) เข้ามาสู่สถานีทางสะดวกนั้น ได้เปลี่ยนเป็นท่า “ห้าม” แล้ว

(3) ทางที่ขบวนรถจะเข้ามานั้นต้องปราศจากสิ่งกีดขวางเลยไปจากสัญญาประจำที่อันแรกถึง สำหรับขบวนรถนั้นเป็นระยะทางเท่ากับระยะปลอดภัย

เมื่อได้ให้ทางสะดวกแล้ว **ข้อ 62** เมื่อสถานีทางสะดวกปลายทางตอนใต้ให้ทางสะดวกอย่าให้มีสิ่งกีดขวาง กับสถานีทางสะดวกต้นตอนแล้ว นายสถานีทางสะดวกปลายทางตอนใต้ต้องตรวจสอบอย่าให้มีสิ่งกีดขวางในทางตอนนั้นตามที่ระบุไว้ในข้อ 61 (3)

การสับเปลี่ยนรถ **ข้อ 63** การสับเปลี่ยนรถเข้าไปในทางตอนใด จะต้อง
เข้าในตอน ได้รับอนุญาตจากสถานีทางสะดวกปลายทางตอนของทางตอนนั้น
ต้องได้รับอนุญาต เสียก่อน

ทั่วไปเกี่ยวกับการขอและให้ทางสะดวก

ผู้ใช้เครื่องขอหรือให้ทางสะดวก **ข้อ 64** นายสถานีทางสะดวกเป็นเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการใช้เครื่องขอหรือให้ทางสะดวก

การปฏิบัติ **ข้อ 65** (1) ก่อนขอหรือให้ทางสะดวก นายสถานีทางสะดวก
เกี่ยวกับการขอ จะต้องตรวจสอบจุดดักทางสะดวกเพื่อให้ทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถ
และให้ทางสะดวก กีดขวางในทางตอนนั้นแล้ว

(2) การขอหรือให้ทางสะดวก นายสถานีทางสะดวกต้องแจ้งหรือสอบถามเลขที่ขบวนรถต่อกันทุกครั้ง

(3) ห้ามขอหรือให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถใดล่วงหน้าเกินกว่า 15 นาที ก่อนขบวนรถนั้นออกจากสถานีต้นตอน

การขอและให้ทางสะดวก โดยเครื่องโทรศัพท์หรือเครื่องตราทางสะดวก

การอนุญาต
ให้ขบวนรถออก

ข้อ 66 (1) การอนุญาตให้ขบวนรถเดินออกจากสถานีทางสะดวก ซึ่งขอและให้ทางสะดวกโดยทางโทรศัพท์ หรือขอและให้ทางสะดวกโดยใช้เครื่องตราทางสะดวก นายสถานีทางสะดวกต้องให้ตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวกกับพนักงานขับรถของขบวนรถนั้นยึดถือไว้

(2) ก่อนที่นายสถานีทางสะดวกต้นตอนจะกรอกข้อความลงในตัวทางสะดวกหรือจะถอนตราทางสะดวกจากเครื่องเพื่อมอบให้กับพนักงานขับรถนั้น จะต้องขอและได้รับทางสะดวกจากสถานีทางสะดวกปลายทางตอนโดยทางโทรศัพท์ หรือโดยเครื่องตราทางสะดวกเสียก่อน และการกระทำนี้ ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อบังคับว่าด้วยการเดินรถโดยระเบียบตอนสมบูรณ์

(3) ณ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด

ก. นายสถานีทางสะดวกต้องให้ทำกิจต่าง ๆ เช่น การสับเปลี่ยนรถ ฯลฯ ณ สถานีทางสะดวกของตนเสร็จเสียก่อนแล้วจึงให้ตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวกกับพนักงานขับรถได้ และเมื่อพนักงานขับรถได้รับสัญญาณอื่น ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ว่าให้ไปแล้ว จึงให้นำขบวนรถเดินออกไปได้

ข. ก่อนที่ขบวนรถจะเดินออกไปจากสถานีทางสะดวก นายสถานีทางสะดวกต้องลงเวลาขบวนรถถึงและออกในรายงานของพนักงานรักษารถ และลงชื่อกำกับด้วย มิฉะนั้นห้ามมิให้พนักงานรักษารถอนุญาตให้ขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกเป็นอันขาด เว้นแต่ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถจะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

การปฏิบัติในการขอ
การให้ทางสะดวกและ
การออกตั๋วทางสะดวก

ข้อ 67 การขอและให้ทางสะดวกโดยโทรศัพท์ ผู้เกี่ยวข้อง
ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

(1) นายสถานีทางสะดวกต้นตอนตรวจดูสมุดจดทางสะดวก
เพื่อให้ทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถกีดขวางในทางตอนนั้นแล้ว
จึงโทรศัพท์ขอทางสะดวกพร้อมทั้งแจ้งเวลาขณะที่ยกไปด้วย

(2) เมื่อนายสถานีทางสะดวกปลายทางได้รับโทรศัพท์ขอ
ทางสะดวกดังนี้แล้ว ต้องสอบสวนสมุดจดทางสะดวกและตรวจดูให้แน่
ชัดว่า ไม่มีสิ่งใดกีดขวางในทางตอนนั้นตามระเบียบตอนสมบูรณ์
จึงให้ทางสะดวกพร้อมทั้งแจ้งเวลาขณะที่ตอบด้วย

ตัวอย่าง สมมติว่า นายสถานีนครปฐมขอทางสะดวก
สำหรับขบวนรถ ก. จากสถานีโพรงมะเดื่อ จะต้องโทรศัพท์ดังนี้.-

“นี่ คุรุ. เวลา 9.50 น. ทางสะดวก ขบวน ก. ดีหรือ โดยจรัส”

ถ้าทางสะดวก นายสถานีโพรงมะเดื่อต้องตอบว่า

“นี่ พด. เวลา 9.52 น. ทางสะดวก ขบวน ก. ดีแล้ว โดยเจริญ”

ถ้าทางไม่สะดวก ต้องตอบว่า

“นี่ พด. เวลา 9.52 น. ทางไม่สะดวก เพราะเหตุ..... โดยเจริญ”

(3) นายสถานีทางสะดวกต้องออกตั๋วทางสะดวก (แบบ
กรฟ.3) 1 ชุด รวม 3 ฉบับ มอบให้กับพนักงานขับรถ 2 ฉบับ อีก 1 ฉบับ
ต้องเก็บรักษาไว้เป็นหลักฐานมีกำหนด 30 วัน

(4) การขอและให้ทางสะดวกทางโทรศัพท์ก่อนที่นายสถานี
ทางสะดวกต้นตอนจะมอบตั๋วทางสะดวกให้กับพนักงานขับรถ
จะต้องขอและได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมการเดินรถทุกครั้ง
และจะต้องบันทึกไว้ในสมุดจดทางสะดวกให้ชัดเจน เก็บรักษาไว้
เป็นหลักฐานมีกำหนด 6 เดือน พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง
ต้องบันทึกการอนุญาตไว้ในผังควบคุมการเดินรถด้วย

ตัวอย่างตั๋วทางสะดวก แบบ กรฟ. 3

การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั๋วทางสะดวก (แบบ กรฟ. 3)	เลขที่ 0001
เลขที่ ถึง พนักงานขับรถ อนุญาตให้ขบวนรถ เดินไปได้ จากสถานีทางสะดวก ถึงสถานีทางสะดวก ทางสะดวกแล้ว ตามข้อบังคับ วันที่ / / ลงชื่อ นายสถานีทางสะดวก (ให้กรอกข้อความชุดละ 3 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ)	

การถอน
การใส่และ
การมอบตรา
ทางสะดวก

ข้อ 68 (1) ห้ามไม่ให้ถอนตราทางสะดวกออกจากเครื่อง
เอามาเก็บรอไว้เกินกว่า 15 นาที และเมื่อได้ถอนตราทางสะดวก
ออกจากเครื่องแล้ว นายสถานีทางสะดวกต้องเก็บรักษาไว้ให้มั่นคง
จนกว่าจะได้ให้พนักงานขับรถหรือใส่กลับคืนลงในเครื่องอีก

(2) ห้ามมิให้พนักงานขับรถส่งตราทางสะดวก
ซึ่งตนยึดถือให้กับพนักงานขับรถขบวนอื่น

(3) เมื่อได้รับตราทางสะดวกจากพนักงานขับรถ
ซึ่งนำขบวนรถเข้ามาถึงสถานีทางสะดวก นายสถานีทางสะดวกนั้น
ต้องตรวจดูว่า ตราทางสะดวกถูกต้องแล้ว จึงให้นำตราทางสะดวกนั้น
ใส่ในเครื่องทันที

ขบวนรถซึ่งมี
รถจักรลากจูง
มากกว่า 1 คัน

ข้อ 69 ถ้าขบวนรถใดมีรถจักรลากจูงมากกว่า 1 คัน
นายสถานีทางสะดวกต้องให้ตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวก
แก่พนักงานขับรถคันนำและพนักงานขับรถคันนำต้องเป็น
ผู้รับผิดชอบรักษาตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวกซึ่งตนได้รับไว้

การเปลี่ยนให้
ขบวนรถอื่น
ออกจากสถานี
ทางสะดวกเมื่อ
ได้ส่งตัวทางสะดวก
หรือตราทางสะดวก
ให้พนักงานขับรถ
ขบวนหนึ่งขบวนใดแล้ว

ข้อ 70 เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้รับทางสะดวกและ
มอบตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวกให้แก่พนักงานขับรถ
ขบวนหนึ่งขบวนใดแล้ว แต่ขบวนรถนั้นยังมิได้เคลื่อนออกไป
เกิดมีความจำเป็นที่จะต้องให้ขบวนรถอีกขบวนหนึ่งเข้าสู่ทาง
ตอนนั้นก่อน หรือจะต้องเปลี่ยนให้ขบวนรถออกจากสถานี
ทางสะดวก ให้นายสถานีทางสะดวกเรียกตัวทางสะดวกหรือตรา
ทางสะดวกนั้นคืนจากพนักงานขับรถ และปฏิบัติดังนี้.-

(1) สำหรับตัวทางสะดวกเมื่อเรียกคืนจากพนักงานขับรถแล้ว
ให้ขีดฆ่าแล้วบอกคืนทางสะดวกสำหรับขบวนรถนั้น และขอทางสะดวก
สำหรับขบวนที่ต้องการให้ไปก่อนพร้อมทั้งบันทึกเหตุการณ์
ด้วยหมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญในสมุดจดทางสะดวก

(2) สำหรับตราทางสะดวกเมื่อเรียกคืนจากพนักงานขับรถแล้ว
ให้นำเอาตราทางสะดวกใส่ในเครื่องเสียก่อนแล้วจึงขอทางสะดวก
สำหรับขบวนรถที่ต้องการให้ไปก่อนพร้อมทั้งบันทึกเหตุการณ์
ด้วยหมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญในสมุดจดทางสะดวก

พนักงานขับรถ
ต้องตรวจตัว
ทางสะดวกหรือ
ตราทางสะดวก

ข้อ 71 เมื่อพนักงานขับรถได้รับตัวทางสะดวกหรือตรา
ทางสะดวกมายึดถือถ้ามิได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นจะต้องปฏิบัติดังนี้.-

(1) ถ้าเป็นตัวทางสะดวกจะต้องตรวจให้แน่ชัดว่า เป็นตัว
ทางสะดวกอันถูกต้องสำหรับขบวนรถและทางตอนนั้นและรักษาไว้
ให้มั่นคง จนกว่าจะได้ส่งตัวทางสะดวก 1 ฉบับ ให้กับนายสถานี

ทางสะดวกปลายตอน ส่วนตัวทางสะดวกอีก 1 ฉบับ คนต้องเก็บไว้ เป็นหลักฐานมีกำหนด 30 วัน

(2) ถ้าเป็นตราทางสะดวกจะต้องตรวจดูให้แน่ชัดว่าเป็น ตราทางสะดวกอันถูกต้องสำหรับทางตอนนั้น และต้องรักษา ตราทางสะดวกไว้ให้มั่นคง จนกว่าจะได้ส่งให้นายสถานีทาง สะดวกปลายตอน

ห้ามเคลื่อนขบวนรถ
ออกจากสถานี
ทางสะดวกโดยไม่มี
ตัวทางสะดวกหรือ
ตราทางสะดวก

ข้อ 72 ห้ามไม่ให้พนักงานขับรถเคลื่อนขบวนรถออกจาก สถานีทางสะดวกซึ่งใช้เครื่องโทรศัพท์ขอและให้ทางสะดวกหรือ ใช้เครื่องตราทางสะดวก นอกจากคนจะได้รับตัวทางสะดวกหรือ ตราทางสะดวกที่ถูกต้องจากนายสถานีทางสะดวกนั้นมายึดถือไว้ และได้รับสัญญาอนุญาตให้ไปได้ตามที่กำหนดไว้ เว้นแต่จะมีเหตุขัดข้อง หรือเครื่องโทรศัพท์หรือเครื่องตราทางสะดวกใช้การไม่ได้ จึงให้ ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้อย่างอื่น

ตัวทางสะดวก
ชุดหนึ่งหรือ
ตราทางสะดวก
ที่ถอนจากเครื่อง
ครั้งหนึ่งใช้ได้
สำหรับขบวนรถเดียว
และคราวเดียวเท่านั้น

ข้อ 73 ตัวทางสะดวกชุดหนึ่งหรือตราทางสะดวกอันใด ที่ถอนจากเครื่องครั้งหนึ่งใช้ได้เฉพาะขบวนรถขบวนเดียว และ เฉพาะคราวเดียวเท่านั้น แม้ว่าขบวนรถนั้นจะไปไม่ถึงสถานี ทางสะดวกปลายตอน และต้องเดินกลับมายังสถานีทางสะดวกต้นตอน อีกก็ตาม ตัวทางสะดวกชุดนั้นหรือตราทางสะดวกอันนั้นใช้ไม่ได้ อีกต่อไป และต้องปฏิบัติดังนี้-

(1) สำหรับตัวทางสะดวกเมื่อจะให้ขบวนรถเดินเข้าไปใน ตอนนั้นอีก นายสถานีทางสะดวกต้นตอนต้องขอทางสะดวกใหม่

(2) สำหรับตราทางสะดวกพนักงานขับรถต้องส่งตรา ทางสะดวกนั้นคืนให้นายสถานีทางสะดวกต้นตอน แล้วนายสถานี ทางสะดวกต้นตอนต้องใส่กลับคืนลงในเครื่องทันที เมื่อจะให้

ขบวนรถเดินเข้าไปในทางตอนนั้นอีก นายสถานีทางสะดวกคันตอน
ต้องขอทางสะดวกใหม่

ตัวทางสะดวกหรือ
ตราทางสะดวกชำรุด
หรือสูญหาย

ข้อ 74 (1) พนักงานขับรถได้รับตัวทางสะดวกไปแล้ว
แต่ได้ทำหายหรือชำรุดจนขาดข้อความ เมื่อขบวนรถถึงสถานีทาง
สะดวกปลายทาง พนักงานขับรถต้องแจ้งเหตุแก่นายสถานีทาง
สะดวกทันที ทั้งนี้ให้ผู้เกี่ยวข้องรายงานไปยังผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว

(2) เมื่อขบวนรถยังมีได้ออกไปจากสถานี
ทางสะดวกคันตอน ปรากฏว่า ตราทางสะดวกซึ่งนายสถานีทางสะดวก
ได้ออนออกจากเครื่องสำหรับขบวนรถนั้นได้สูญหายหรือชำรุด
จนใช้การไม่ได้ นายสถานีทางสะดวกต้องขอทางสะดวกโดยทาง
โทรศัพท์ และต้องปฏิบัติตามข้อ 66 แล้วแจ้งให้นายตรวจสาย
มาจัดการแก้ไขเครื่องตราทางสะดวกโดยเร็ว ส่วนตราทางสะดวกที่ชำรุด
นายสถานีทางสะดวกต้องรักษาไว้เพื่อมอบให้กับนายตรวจสาย
ต่อไป ทั้งนี้ให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องรายงานเหตุการณ์ไปยัง
ผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว

(3) เมื่อพนักงานขับรถได้รับตราทางสะดวกและ
ได้นำขบวนรถเดินจากสถานีทางสะดวกคันตอนไปแล้ว แต่ได้ทำ
ตราทางสะดวกสูญหายหรือชำรุดใช้การไม่ได้ เมื่อขบวนรถถึง
สถานีทางสะดวกปลายทาง พนักงานขับรถต้องแจ้งเหตุกับนาย
สถานีทางสะดวกนั้นทันที เพื่อแจ้งให้นายตรวจสายมาจัดการแก้ไข
เครื่องตราทางสะดวกให้ใช้ได้โดยเร็ว การขอและให้ทางสะดวก
ในระหว่างนั้นให้ใช้ทางโทรศัพท์และต้องปฏิบัติตามข้อ 66 ทั้งนี้ให้
ผู้เกี่ยวข้องรายงานเหตุการณ์ไปยังผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว

พนักงานขับรถ
ได้รับตัวหรือตรา
ทางสะดวกที่ไม่
ถูกต้อง หรือ ไม่มี
ตัวหรือตราทาง
สะดวก

ข้อ 75 เมื่อพนักงานขับรถได้รับตัวทางสะดวกที่ไม่ถูกต้อง หรือได้รับตราทางสะดวก ซึ่งไม่ใช่ตราทางสะดวกสำหรับทางใน ตอนที่ยานบรรดจะเดินเข้าไปนั้น พนักงานขับรถจะต้องปฏิบัติดังนี้-

(1) ถ้าขณะนั้นขบวนรถยังมิได้เคลื่อนออกจากสถานีไป ห้ามมิให้พนักงานขับรถนำขบวนรถเดินออกจากสถานีทางสะดวก ดันตอน

ก. ถ้าเป็นตัวทางสะดวก พนักงานขับรถแจ้งให้ นายสถานีทางสะดวกส่งตัวทางสะดวกที่ถูกต้องให้ ส่วนตัว ทางสะดวกที่ไม่ถูกต้องนั้น พนักงานขับรถต้องยึดถือไว้ และเมื่อ แจ้งให้พนักงานรักษารถทราบแล้ว ก็ให้ส่งไปพร้อมกับรายงานถึง ผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว

ข. ถ้าเป็นตราทางสะดวก พนักงานขับรถต้องบันทึก เลขประจำตราทางสะดวก พร้อมทั้งชื่อสถานีบนตราทางสะดวกนั้น ลงในรายงานประจำวันของตนกับต้องแจ้งให้พนักงานรักษารถ ลงชื่อเป็นพยาน แล้วส่งมอบตราทางสะดวกคืนให้กับนายสถานี ทางสะดวกดันตอน นายสถานีทางสะดวกดันตอนต้องทำใบรับ ให้กับพนักงานขับรถยึดถือไว้เป็นหลักฐาน พร้อมทั้งส่งตรา ทางสะดวกอันถูกต้องให้กับพนักงานขับรถ ทั้งนี้ผู้เกี่ยวข้องต้อง รายงานเหตุการณ์ไปยังผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

(2) ถ้าพนักงานขับรถได้นำขบวนรถเดินออกจากสถานี ทางสะดวกดันตอนไปแล้ว พนักงานขับรถต้องหยุดขบวนรถทันที แล้วแจ้งเหตุให้พนักงานรักษารถทราบพร้อมทั้งบันทึกความไม่ ถูกต้องของตัวทางสะดวกหรือบันทึกเลขประจำตราทางสะดวกและ ชื่อสถานีบนตราทางสะดวกนั้นลงไว้ในรายงานประจำวันของตน โดยให้พนักงานรักษารถลงชื่อเป็นพยาน แล้วให้เคลื่อนขบวนรถ เดินไปสู่สถานีทางสะดวกซึ่งใกล้หรือสะดวกที่สุด ถ้านำขบวนรถ เดินไปยังสถานีทางสะดวกปลายทางตอน ให้ปฏิบัติโดยอนุโลมตามข้อ 96

แต่ถ้าขบวนรถออกกลับยังสถานีทางสะดวกต้นตอนให้ปฏิบัติโดย
อนุโลมตามข้อ 308 แล้วต้องปฏิบัติเพิ่มเติมดังนี้.-

ก. ถ้าขบวนรถออกกลับยังสถานีทางสะดวก
ต้นตอนแล้ว ให้ปฏิบัติโดยอนุโลมตาม (1)

ข. ถ้าขบวนรถเดินไปถึงสถานีทางสะดวก
ปลายทางตอน พนักงานขับรถต้องหยุดขบวนรถเพื่อแจ้งเหตุกับ
นายสถานีทางสะดวกนั้น พร้อมทั้งมอบตัวทางสะดวกหรือตรา
ทางสะดวก โดยถือปฏิบัติตามข้อ 71 และถ้าเป็นตราทางสะดวก
นายสถานีทางสะดวกนั้นจะต้องทำใบรับให้กับพนักงานขับรถยึดถือ
ไว้เป็นหลักฐาน และห่อผูกมัดตราทางสะดวกนั้น พร้อมทั้ง
ประทับตราตะกั่วแล้งส่งไปยังสถานีทางสะดวกอันถูกต้อง ทั้งนี้
ผู้เกี่ยวข้องต้องรายงานเหตุการณ์ไปยังผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

การส่งตัวหรือ
ตราทางสะดวก
เมื่อถึงสถานี
ทางสะดวกปลายทางตอน

ข้อ 76 (1) เมื่อขบวนรถเดินเข้าไปถึงสถานีทางสะดวก
ปลายทางตอน พนักงานขับรถต้องส่งตัวทางสะดวก 1 ฉบับ หรือส่ง
ตราทางสะดวกซึ่งตนยึดถือไว้ให้นายสถานีทางสะดวกนั้นทันที

(2) ถ้าขบวนรถไม่หยุดที่สถานีทางสะดวกนั้น
พนักงานขับรถต้องส่งตัวทางสะดวก 1 ฉบับ หรือตราทางสะดวก
ซึ่งตนยึดถือไว้ให้กับนายสถานีทางสะดวกก่อนแล้วจึงรับตัว
ทางสะดวก หรือตราทางสะดวกสำหรับทางตอนข้างหน้าจากนาย
สถานีทางสะดวกนั้น

(3) เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้รับตัวทางสะดวก
หรือตราทางสะดวกจากพนักงานขับรถแล้ว ก็ให้ตรวจดู ถ้าเห็น
เป็นที่ถูกต้องก็ให้ขีดฆ่าตัวทางสะดวกและเก็บไว้เป็นหลักฐาน
มีกำหนด 30 วัน ถ้าเป็นตราทางสะดวกถ้าเห็นเป็นการถูกต้องก็ให้
นำตราทางสะดวกนั้นใส่ในเครื่องตราทางสะดวกทันที

ต้องโทรศัพท์หรือ
ส่งสัญญาณระฆัง
เมื่อขบวนรถ
ออกและถึง
และการตอบรับ
สัญญาณระฆัง

ข้อ 77 (1) สัญญาณระฆังสำหรับใช้กับเครื่องตราทางสะดกนั้น
ให้ใช้ตามที่ได้กำหนดไว้ใน การสอบถามและตอบรับต่อกัน

(2) เมื่อได้รับสัญญาณระฆัง ผู้รับต้องตอบรับ
สัญญาณระฆังตามที่กำหนดไว้ทุกครั้ง ถ้าแม้ผู้ส่งยังไม่ได้รับตอบ
สัญญาณระฆังจากผู้รับแล้ว ก็ให้เรียกซ้ำอยู่อีกจนกว่าจะได้รับตอบ

(3) เมื่อขบวนรถเดินออกไปจากสถานีทางสะดก
ต้นตอน นายสถานีทางสะดกนั้นต้องโทรศัพท์แจ้งเวลาหรือ
ต้องส่งสัญญาณระฆังว่า ขบวนรถออกไปยังสถานีทางสะดก
ปลายทางตอนทันที

(4) เมื่อขบวนรถได้ถึงสถานีทางสะดกปลายทางตอน
นายสถานีทางสะดกนี้ต้องโทรศัพท์ หรือส่งสัญญาณระฆังไปยัง
สถานีทางสะดกต้นตอนทันที เพื่อแจ้งเวลาขบวนรถถึง

บันทึกการขอและให้
ทางสะดก

ข้อ 78 (1) นายสถานีทางสะดกบันทึกวัน เดือน ปี เวลา
ที่ขอและให้ทางสะดกต่อกัน เลขที่ของขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถ
ถึงและออกจากสถานีทางสะดกลงไว้ในสมุดจดทางสะดกใน
ขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญทุก ๆ ครั้ง

(2) การบันทึกนี้ให้บันทึกด้วยหมึกดำ และห้าม
มิให้เขียนทับหรือขีดแก้ข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไข
ให้ใช้หมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ เมื่อจะขอหรือให้
ทางสะดกต้องตรวจสอบสมุดจดทางสะดกนี้ทุกคราว

เครื่องโทรศัพท์หรือ
เครื่องตราทางสะดก
ขัดข้องใช้สอบถาม
ทางสะดกไม่ได้

ข้อ 79 (1) ถ้าเครื่องโทรศัพท์ขัดข้องใช้สอบถามทางสะดก
ไม่ได้ด้วยเหตุใด ๆ ก็ดี นายสถานีทางสะดกต้องแจ้งพนักงาน
ควบคุมการเดินรถแขวงเพื่อแจ้งนายตรวจสายมาแก้ไขโดยเร็วที่สุด
และให้สอบถามทางสะดกกันทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ
นายสถานีทางสะดกต้องบันทึกเหตุการณ์ขัดข้องลงไว้ในสมุด

จดทางสะดวกด้วยหมึกแดง พร้อมทั้งลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ แต่ถ้าโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องด้วย ในกรณีนี้รถทุกขบวนซึ่งเดินในทางตอนนั้น ต้องเดินโดยวิธีใช้ตัวไม่ได้ทางสะดวก (แบบกรฟ.4)

(2) ถ้าเครื่องตราทางสะดวกขัดข้องใช้การไม่ได้ด้วยเหตุใด ๆ ก็ดี การขอและให้ทางสะดวกต้องใช้ทางโทรศัพท์ตามข้อ 67 และต้องปฏิบัติตามข้อ 66 นายสถานีทางสะดวกต้องบันทึกเหตุขัดข้องลงไว้ในสมุดจดทางสะดวกด้วยหมึกแดง พร้อมทั้งลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ แล้วแจ้งพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงเพื่อแจ้งนายตรวจสายมาจัดการแก้ไขเครื่องตราทางสะดวกให้ใช้ได้โดยเร็ว

การถ่ายตราทางสะดวก
ออกจากเครื่อง
ซึ่งมีตราทางสะดวก
มากไปใส่เครื่องที่มี
ตราทางสะดวกน้อย

ข้อ 80 (1) เครื่องตราทางสะดวกของสถานีทางสะดวกแห่งใดมีตราทางสะดวกน้อยกว่าที่ได้กำหนดไว้แล้ว ให้นายสถานีนั้นแจ้งให้นายตรวจสายมาจัดการถ่ายตราทางสะดวกออกจากเครื่องตราทางสะดวกที่มีตราทางสะดวกมากมาใส่เพิ่มเติมให้โดยเร็ว

(2) ให้นายตรวจสายเป็นเจ้าหน้าที่ทำการถ่ายตราทางสะดวก และเมื่อถ่ายเอาตราทางสะดวกออกจากเครื่องตราทางสะดวก จะต้องแสดงตราทางสะดวกทุก ๆ อันให้นายสถานีทางสะดวกนั้นเห็น พร้อมกับบันทึกเลขประจำและจำนวนตราทางสะดวกไว้ในรายงาน ซึ่งนายสถานีทางสะดวกต้องลงชื่อรับรองและเก็บสำเนาไว้ 1 ฉบับ เมื่อนายตรวจสายนำเอาตราทางสะดวกเหล่านี้มาใส่ในเครื่องที่มีตราทางสะดวกน้อย นายตรวจสายและนายสถานีทางสะดวกต้องปฏิบัติเช่นเดียวกับเมื่อถ่ายตราทางสะดวกออก

การขอและให้ทางสะดวกโดยเครื่องทางสะดวก

การอนุญาตให้
ขบวนรถออก

ข้อ 81 (1) การอนุญาตให้ขบวนรถเดินออกจากสถานีทางสะดวกต้นตอนซึ่งใช้เครื่องทางสะดวกสำหรับขอและให้ทางสะดวกนั้น นายสถานีทางสะดวกต้องให้สัญญาณออกและสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) แสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ให้กับขบวนรถนั้น

(2) ก่อนที่นายสถานีทางสะดวกต้นตอนจะให้สัญญาณออกและสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) แสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) ให้กับขบวนรถนั้น ตนจะต้องขอและได้รับทางสะดวกจากนายสถานีทางสะดวกปลายทางโดยเครื่องทางสะดวกเสียก่อน และการกระทำนี้ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อบังคับว่าด้วยการเดินรถโดยระเบียบตอนสมบูรณ์

(3) ณ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด

ก. นายสถานีทางสะดวกต้องให้ทำกิจต่าง ๆ เช่น การทำสับเปลี่ยน ฯลฯ ณ สถานีทางสะดวกของตนเสร็จเสียก่อน แล้วจึงให้สัญญาณประจำที่แสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) กับขบวนรถนั้นได้ และเมื่อพนักงานขับรถได้รับสัญญาณอื่น ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ว่าให้ไปได้แล้ว จึงให้นำขบวนรถเดินออกไปได้

ข. ก่อนที่ขบวนรถจะเดินออกไปจากสถานีทางสะดวก นายสถานีทางสะดวกต้องลงเวลาขบวนรถถึงและออกในรายงานของพนักงานรักษารถ และลงชื่อกำกับด้วย มิฉะนั้นห้ามมิให้พนักงานรักษารถอนุญาตให้ขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกเป็นอันขาด เว้นแต่ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถจะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

- ห้ามเคลื่อนขบวนรถ** **ข้อ 82** ห้ามมิให้พนักงานขับรถเคลื่อนขบวนรถเดินออก
ออกจากสถานีทาง จากสถานีทางสะดวกซึ่งใช้เครื่องทางสะดวกเข้าสู่ทางในตอนหน้า
สะดวกโดยมิได้รับ นอกจากตนจะได้สัญญาอนุญาต “อนุญาต” ตามที่กำหนดไว้ เว้นแต่จะมี
สัญญาอนุญาต “อนุญาต” เหตุขัดข้องหรือเครื่องทางสะดวกใช้การไม่ได้ จึงให้ปฏิบัติตามที่ได้
 กำหนดไว้อย่างอื่น
- สัญญาอนุญาตระฆัง** **ข้อ 83** สัญญาอนุญาตระฆังสำหรับใช้กับเครื่องทางสะดวกนั้น
 ให้ใช้ตามที่ได้กำหนดไว้ในการสอบถามและตอบรับต่อกัน
- การตอบรับ** **ข้อ 84** เมื่อได้รับสัญญาอนุญาตระฆัง ผู้รับต้องตอบรับ
สัญญาอนุญาตระฆัง สัญญาอนุญาตระฆังตามที่ได้กำหนดไว้ทุกครั้งไป ถ้าแม้ผู้ส่งยังมิได้รับตอบ
 สัญญาอนุญาตระฆังจากผู้รับแล้ว ก็ให้เรียกซ้ำอยู่อีกจนกว่าจะได้รับตอบ
- การส่งสัญญาอนุญาตระฆัง** **ข้อ 85** (1) เมื่อขบวนรถเดินออกไปจากสถานีทางสะดวก
เมื่อขบวนรถออก ดันตอน นายสถานีทางสะดวกนั้นต้องส่งสัญญาอนุญาตระฆังว่าขบวนรถ
และถึง ออกไปยังสถานีทางสะดวกปลายทางตอนทันที
 (2) เมื่อขบวนรถได้ถึงสถานีทางสะดวกปลายทางตอน
 นายสถานีทางสะดวกนี้ต้องส่งสัญญาอนุญาตระฆังไปยังสถานีทางสะดวก
 ดันตอนทันทีว่าขบวนรถถึง
- บันทึกการขอและ** **ข้อ 86** (1) นายสถานีทางสะดวกต้องบันทึกเวลาที่ขอและให้
ให้ทางสะดวก ทางสะดวกต่อกัน เลขที่ขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถออก และถึง
 สถานีทางสะดวกลงในสมุดจดทางสะดวกในขณะนั้น แล้วลงชื่อ
 กำกับไว้เป็นสำคัญทุก ๆ ครั้ง
 (2) การบันทึกนี้ให้บันทึกด้วยหมึกดำ และห้ามมิให้
 เขียนทับหรือขีดแก้ไขข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไข

ให้ใช้หมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ เมื่อจะขอหรือให้ทางสะดวก ต้องตรวจสอบสมุดจดทางสะดวกนี้ทุกคราว

ขบวนรถเดินขึ้น
และลงในทางเดียวกัน
ของทางคู่

ข้อ 87 เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น เฉพาะในทางคู่
เมื่อมีเหตุจำเป็นต้องให้ขบวนรถเดินขึ้นและลงในทางเดียวกัน

(1) พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจะต้อง
ประกาศใช้ทางคู่ให้ขบวนรถขึ้นและลงเดินในทางเดียวกัน
พร้อมทั้งจัดหลักให้เป็นที่เรียบร้อย และประกาศเปิดใช้ทางคู่ตามปกติ
เมื่อทางคู่ใช้การได้แล้ว

(2) ขบวนรถที่เดินในทางปกติของตน ให้ใช้เครื่อง
ทางสะดวกและสัญญาณประจำที่ได้ตามปกติสำหรับทางตอนนั้น

(3) ขบวนรถขึ้นที่เข้าไปเดินร่วมในทางลงหรือ
ขบวนรถลงที่เข้าไปเดินร่วมในทางขึ้น ให้ปฏิบัติดังนี้-

ก. ให้ใช้โทรศัพท์ขอและให้ทางสะดวกสำหรับ
ทางตอนนั้นแทนเครื่องทางสะดวก และต้องปฏิบัติตามข้อ 66 ทั้งนี้
นายสถานีทางสะดวกต้องบันทึกเหตุการณ์ไว้ในสมุดจดทางสะดวก
ด้วยหมึกแดง พร้อมทั้งลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ

ข. ตอนและระยะปลอดภัย ให้ถืออนุโลม
ตามที่กำหนดไว้ในทางเดิมตอนที่ปิดนั้น

ค. ให้ใช้สัญญาณประจำที่ของทางเดิมตอนที่
ปิดนั้น โดยปฏิบัติอนุโลมตามที่กำหนดไว้ว่าด้วยสัญญาณประจำที่คงใช้
แต่ไม่ต้องใช้แบบสัญญาณประจำที่ขารูด (แบบ กรฟ.1) และไม่ต้อง
ติดไม้กักบาทตามข้อ 29

เครื่องทางสะดวก
ขัดข้องใช้การไม่ได้

ข้อ 88 ถ้าเครื่องทางสะดวกขัดข้องใช้การไม่ได้ด้วยเหตุใด ๆ ก็ดี การขอและให้ทางสะดวกต้องใช้ทางโทรศัพท์และปฏิบัติตามข้อ 30 และข้อ 66 และห้ามสถานีทางสะดวกต้นตอนใช้สัญญาณประจำที่ที่สัมพันธ์กับเครื่องทางสะดวกที่ขัดข้องนี้ นายสถานีทางสะดวกต้องบันทึกเหตุการณ์ขัดข้องลงไว้ในสมุดจดทางสะดวกด้วยหมึกแดง พร้อมทั้งลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ แล้วแจ้งพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง เพื่อแจ้งนายตรวจสายมาจัดการแก้ไขเครื่องทางสะดวกให้ใช้การได้โดยเร็ว

การใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก

การอนุญาตให้
ขบวนรถออก

ข้อ 89 เมื่อสอบถามทางสะดวกต่อกันไม่ได้ ซึ่งไม่สามารถจะเดินรถโดยใช้ระเบียบตอนสมบูรณ์ ฉะนั้น ให้ขบวนรถเดินโดยใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก (แบบ กรฟ.4) และก่อนที่นายสถานีทางสะดวกต้นตอนจะอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปในทางตอนนั้น ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

(1) ออกตัวไม้ได้ทางสะดวก 1 ชุด รวม 3 ฉบับ โดยต้องหมายเหตุ การไม้ได้ทางสะดวกไว้ให้ชัดเจน เช่น เพราะเครื่องสื่อสารชำรุดหรือเพราะเรียกสถานีปลายทางตอนไม่ตอบรับ เป็นต้น หากยังไม่ได้รับแจ้งว่าขบวนรถที่เดินไปก่อนได้เดินถึงสถานีทางสะดวกปลายทางแล้ว จะต้องหมายเหตุให้ชัดเจนว่า ขบวนรถนั้นได้เดินออกไปเมื่อเวลาใดไว้ในตัวไม้ได้ทางสะดวกด้วย

(2) หยุดขบวนรถแล้วมอบตัวไม้ได้ทางสะดวก 2 ฉบับให้กับพนักงานขับรถ อีก 1 ฉบับต้องเก็บไว้เป็นหลักฐานมีกำหนด 30 วัน และหมายเหตุในรายงานพนักงานรักษารถไว้เป็นหลักฐาน หากโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องจะต้องหมายเหตุไว้ในรายงานพนักงานรักษารถให้ชัดเจนด้วย แล้วบันทึกเหตุการณ์นี้ลงในสมุดจดทางสะดวกด้วยหมึกแดง และรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

(3) ณ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด

ก. นายสถานีทางสะดวกต้องให้ทำกิจต่าง ๆ เช่น การสับเปลี่ยนรถ ฯลฯ ณ สถานีทางสะดวกของตนเสร็จเสียก่อนแล้วจึงให้ตัวไม้ได้ทางสะดวกกับพนักงานขับรถได้และเมื่อพนักงานขับรถได้รับสัญญาณอื่นๆ ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ว่าให้ไปได้แล้วจึงให้นำขบวนรถเดินออกไปได้

ข. ก่อนที่ขบวนรถจะเดินออกไปจากสถานีทางสะดวก นายสถานีทางสะดวกต้องลงเวลาขบวนรถถึงและออกในรายงานพนักงานรักษารถและลงชื่อกำกับด้วย มิฉะนั้นห้ามมิให้พนักงานรักษารถอนุญาตให้ขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกเป็นอันขาด

(4) เมื่ออนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปในทางตอนใดแล้ว ห้ามมิให้อนุญาตให้ขบวนรถอื่นเดินเข้าไปในทางตอนนั้นอีกเป็นเวลาเท่ากับเวลาวิ่งของขบวนรถที่เดินเข้าไปก่อนบวกด้วย 10 นาที ไม่ว่าจะเดินรถโดยระเบียบตอนสมบูรณ์หรือเดินโดยใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก เว้นแต่การอนุญาตให้ขบวนรถเดินในทางตอนเกิดเหตุตามข้อ 314 หรือได้รับแจ้งว่าขบวนรถที่เดินไปก่อนหน้านี้ได้เดินถึงสถานีทางสะดวกปลายตอนครบถ้วนแล้ว

(5) ถ้าโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง ขบวนรถที่เดินเข้าสู่ทางในตอนโดยใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก หากต้องหยุดและเสียเวลาในทางตอนนั้นเพิ่มขึ้นเกินกว่า 10 นาที พนักงานรักษารถจะต้องจัดการป้องกันอันตราย โดยออกไปแสดงสัญญาณมือ หรือจัดพนักงานห้ามล้อ (ถ้ามี) ออกไปแสดงสัญญาณมือในท่า “ห้าม” ห่างจากท้ายขบวนรถไม่น้อยกว่า 500 เมตร

(6) ถ้าโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถใช้การได้ การให้ขบวนรถเดินโดยใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก นายสถานีทางสะดวกต้องขอและได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงก่อนทุกครั้ง

พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง เมื่อได้อนุญาตให้ใช้ตัว
ไม่ได้ทางสะดวกในทางตอนใด ให้ส่งนายสถานีทางสะดวกตอน
ถัดไปกักขบวนรถที่จะเดินสวนทางกับขบวนรถนั้นไว้จนกว่าจะ
ทราบว่าขบวนรถที่เดินโดยใช้ตัวไม่ได้ทางสะดวกนั้น ได้เดินถึง
สถานีทางสะดวกปลายทางตอนครบถ้วนแล้ว และจะต้องบันทึกไว้ใน
ผังควบคุมการเดินรถด้วย

ตัวไม่ได้ทางสะดวก

ข้อ 90 ตัวไม่ได้ทางสะดวกเป็นแบบพิมพ์กระดาษสีแดง

ตัวอย่างตัวไม่ได้ทางสะดวกแบบ กรฟ. 4

การรถไฟแห่งประเทศไทย	เลขที่ 0001
เลขที่	
ตัวไม่ได้ทางสะดวก (แบบ กรฟ. 4)	
ถึง พนักงานขับรถ	
อนุญาตให้ขบวนรถ เดินไปได้โดยความ	
ระมัดระวังอย่างยิ่ง จากสถานีทางสะดวก	
ถึงสถานีทางสะดวก เนื่องจากไม่ได้ทาง	
สะดวกตามข้อบังคับระเบียบการเดินรถเพราะ	
.....	
วันที่ / /	
(ลงชื่อ) นายสถานีทางสะดวก	
(ให้กรอกข้อความชุดละ 3 ฉบับ โดยใช้กระดาษ	
คาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ)	

- ขบวนรถซึ่งมีรถจักร** **ข้อ 91** ถ้าขบวนรถใดมีรถจักรมากกว่า 1 คัน นายสถานี
ลากจูงมากกว่า 1 คัน ทางสะดวกต้องให้ตัวไม่ได้ทางสะดวกกับพนักงานขับรถคันนำ
และพนักงานขับรถคันนำต้องเป็นผู้รับผิดชอบรักษาตัวไม่ได้ทางสะดวก
ซึ่งตนได้รับไว้
- พนักงานขับรถต้อง** **ข้อ 92** เมื่อพนักงานขับรถได้รับตัวไม่ได้ทางสะดวก
ตรวจตัวไม่ได้ทาง 2 ฉบับมายึดถือ จะต้องตรวจดูให้แน่ชัดว่าเป็นตัวไม่ได้ทางสะดวก
สะดวก อันถูกต้องสำหรับขบวนรถและทางตอนนั้น และรักษาไว้ให้มั่นคง
จนกว่าจะได้ส่งตัวไม่ได้ทางสะดวก 1 ฉบับ ให้กับนายสถานี
ทางสะดวกปลายทางตอน อีก 1 ฉบับให้พิจารณาแล้วส่งผู้บังคับบัญชา
พร้อมกับรายงานประจำวัน
- ห้ามเคลื่อนขบวนรถ** **ข้อ 93** ห้ามมิให้พนักงานขับรถเคลื่อนขบวนรถออกจาก
ออกจากสถานี สถานีทางสะดวก เว้นแต่ตนจะได้รับตัวไม่ได้ทางสะดวกจากนายสถานี
ทางสะดวกโดยไม่มี ทางสะดวกมายึดถือไว้ และได้รับสัญญาอนุญาตให้ไปได้ตามที่กำหนดไว้
ตัวไม่ได้ทางสะดวก
- ตัวไม่ได้ทางสะดวก** **ข้อ 94** ตัวไม่ได้ทางสะดวกชุดหนึ่งใช้ได้เฉพาะขบวนเดียว
ชุดหนึ่งใช้ได้เฉพาะ และเฉพาะคราวเดียวเท่านั้น แม้ว่าขบวนรถนั้นจะไปไม่ถึงสถานี
รถขบวนเดียวและ ทางสะดวกปลายทางตอน และต้องเดินกลับมายังสถานีทางสะดวกต้นตอน
คราวเดียวเท่านั้น อีกก็ตาม ตัวไม่ได้ทางสะดวกชุดนั้นเป็นอันไม่ใช่ต่อไป เมื่อจะ
ให้ขบวนรถเดินเข้าไปในทางตอนนั้นอีก นายสถานีทางสะดวกต้นตอน
ต้องขอทางสะดวกใหม่
- พนักงานขับรถได้รับ** **ข้อ 95** เมื่อพนักงานขับรถได้รับตัวไม่ได้ทางสะดวก
ตัวไม่ได้ทางสะดวก ที่ไม่ถูกต้อง หรือไม่มีตัวไม่ได้ทางสะดวก ให้ปฏิบัติโดยอนุโลม
ไม่ถูกต้อง หรือไม่มี ตามข้อ 75
ตัวไม่ได้ทางสะดวก

- ขบวนรถเข้าไปในตอน
ต้องระมัดระวัง
- ข้อ 96** เมื่อพนักงานขับรถได้รับตัวไม้ได้ทางสะดวก ต้องตรวจดูให้เป็นที่ยึดต้องเรียบร้อย และเมื่อได้รับสัญญาณว่า ให้ไปได้ตามที่ได้กำหนดไว้แล้ว ให้เคลื่อนขบวนรถเข้าไปสู่ทาง ในตอนนั้น และเดินโดยใช้ความระมัดระวัง พร้อมทั้งเปิดหวีดเนื่อง ๆ ถ้าแห่งใดมองไปข้างหน้าไม่เห็นทางถนัด ก็ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- ตัวไม้ได้ทางสะดวก
หายหรือชำรุด
- ข้อ 97** เมื่อพนักงานขับรถได้รับตัวไม้ได้ทางสะดวก ไปแล้ว แต่ได้ทำหายหรือชำรุดจนขาดข้อความ เมื่อขบวนรถถึง สถานีทางสะดวกปลายทาง พนักงานขับรถต้องแจ้งเหตุแก่นายสถานีทางสะดวกทันที ทั้งนี้ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรายงานไปยังผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว
- การส่งตัวไม้ได้
ทางสะดวกเมื่อถึง
สถานีทางสะดวก
ปลายทาง
- ข้อ 98** (1) เมื่อขบวนรถเดินเข้าไปถึงสถานีทางสะดวก ปลายทาง พนักงานขับรถต้องส่งตัวไม้ได้ทางสะดวก 1 ฉบับให้นายสถานีทางสะดวกนั้นทันที
- (2) ถ้าขบวนรถไม่หยุดที่สถานีทางสะดวกนั้น พนักงานขับรถต้องส่งตัวไม้ได้ทางสะดวก 1 ฉบับให้กับนายสถานีทางสะดวกก่อน แล้วจึงรับตัวทางสะดวกสำหรับทางตอนข้างหน้าจากนายสถานีทางสะดวกนั้น
- (3) เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้รับตัวไม้ได้ทางสะดวกจากพนักงานขับรถแล้วก็ให้ตรวจดู ถ้าเห็นเป็นที่ยึดต้อง ก็ให้ขีดฆ่า และส่งให้ผู้บังคับบัญชาพร้อมกับรายงานโดยขบวนรถเที่ยวแรกที่ออกจากสถานีนั้น

บันทึกการขอ

ทางสะดวก แต่ไม่ได้

ทางสะดวก

ข้อ 99 เมื่อขอและให้ทางสะดวกไม่ได้ นายสถานีทางสะดวก จะต้องบันทึกไว้ในสมุดจดทางสะดวกดังนี้.-

(1) นายสถานีทางสะดวกต้องบันทึกเวลาที่ขอทางสะดวก เลขที่ของขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึง และออกจากสถานีทางสะดวก ลงไว้ในสมุดจดทางสะดวกในขณะนั้นแล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ กับต้องติดตามสอบถามเวลาขบวนรถถึงสถานีทางสะดวกปลายทางตอน จากพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง หรือสอบถามนายสถานีทางสะดวก ปลายทางตอนในทันทีที่สามารถสอบถามได้ แล้วบันทึกไว้ในสมุด จดทางสะดวกทุก ๆ ครั้ง

(2) นายสถานีทางสะดวกปลายทางตอนต้องบันทึกเลขที่ขบวนรถ และเวลาที่ขบวนรถถึงลงไว้ในสมุดจดทางสะดวกในขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ กับต้องติดตามสอบถามเวลาขบวนรถ ออกจากสถานีทางสะดวกต้นตอนจากพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง หรือสอบถามนายสถานีทางสะดวกต้นตอนทันทีที่สามารถสอบถามได้ แล้วบันทึกไว้ในสมุดจดทางสะดวกทุก ๆ ครั้ง

(3) การบันทึกตาม (1) และ (2) ให้บันทึกด้วยหมึกแดง ห้ามเขียนทับหรือขีดแก้ไขข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไข ให้ใช้หมึกดำหรือนำเงิน และลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ

หมวด 4

การเดินรถทั่วไป

โทรศัพท์ โทรเลข โทรพิมพ์

ลำดับการส่งข่าว

ข้อ 100 ณ ที่แห่งใดมีข่าวที่จะส่งทางโทรศัพท์ โทรเลข โทรพิมพ์มากในโอกาสเดียวกัน ควรเลือกส่งก่อนและหลัง ตามลำดับดังต่อไปนี้.-

(1) โทรศัพท์

- ก. โทรศัพท์สอบถามทางสะดวก
- ข. โทรศัพท์สอบถามเกี่ยวกับการหลีกเลี่ยงรถและประกาศเดินรถพิเศษ
- ค. โทรศัพท์รายงานเหตุอันตรายต่าง ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 319
- ง. โทรศัพท์ที่มีข้อความด่วนจากเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- จ. โทรศัพท์อื่น ๆ นอกจากที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

(2) โทรเลข

- ก. โทรเลขที่มีข้อความด่วนจากเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ข. โทรเลขเสียเงินค่าโทรเลขในอัตราด่วน
- ค. โทรเลขเสียเงินค่าโทรเลขในอัตราธรรมดา
- ง. โทรเลขอื่น ๆ นอกจากที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นนี้

(3) โทรพิมพ์

ให้อนุโลมเช่นเดียวกับโทรศัพท์และโทรเลข

การใช้โทรศัพท์
โทรเลข หรือ
โทรพิมพ์

ข้อ 101 (1) การใช้โทรศัพท์ โทรเลข หรือโทรพิมพ์ ให้ใช้ได้เฉพาะผู้ซึ่งได้รับอนุญาตตามคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(2) ให้ใช้ในเวลาจำเป็นและเร่งด่วน เมื่อเห็นว่า จะส่งข่าวทางหนังสือไม่ทันทางที่เท่านั้น

(3) ข้อความที่จะใช้ต้องพยายามให้รัดกุมสั้นที่สุด และต้องใช้อักษรย่อตามที่กำหนดไว้

(4) ถ้ามีข้อความไม่เกี่ยวกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ให้ถือว่าเป็นเรื่องส่วนตัว ผู้ส่งหรือผู้พูด จะต้องเสียค่าโทรศัพท์ โทรเลข หรือโทรพิมพ์ด้วย

(5) การคิดค่าโทรศัพท์และโทรพิมพ์ให้คิด เช่นเดียวกับค่าโทรเลขหรือที่จะกำหนดใช้เป็นอย่างอื่น

กำหนดเปิดและปิด
ที่ทำการ

ข้อ 102 ให้ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถมีอำนาจสั่งการได้ ดังนี้.-

(1) เปิดและปิดที่ทำการโทรเลขและโทรพิมพ์ทุกแห่ง

(2) ยกเลิกการใช้โทรเลข โดยกำหนดให้ใช้เครื่องมือสื่อสารอื่นได้แต่ยังคงต้องถือปฏิบัติตามที่ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถกำหนดไว้เช่นเดียวกับการใช้โทรเลข

ที่ทำการโทรศัพท์
โทรเลข โทรพิมพ์
และการส่งวนข้อความ

ข้อ 103 ห้ามมิให้ผู้ใดซึ่งมิได้รับอนุญาตหรือพนักงานที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในที่ทำการโทรศัพท์ โทรเลข และโทรพิมพ์ พนักงานต้องส่งวนข้อความในการส่งข่าวโดยเครื่องมือสื่อสารทุกชนิดไว้เป็นความลับ

ข้อความ โทรเลข **ข้อ 104** (1) การส่งและรับโทรเลขหรือโทรพิมพ์ไม่ว่า
โทรพิมพ์ ต้องปรากฏ กรณีใด ๆ ต้องให้ข้อความปรากฏในกระดาษแถบโทรเลข หรือ
ในกระดาษแถบโทรเลข โทรพิมพ์ หรือกระดาษรับโทรพิมพ์ทุกครั้งและต้องเก็บข้อความ
หรือกระดาษ ของโทรเลขหรือโทรพิมพ์ต้นฉบับไว้เป็นหลักฐานมีกำหนด 3 เดือน
รับโทรพิมพ์ (2) กระดาษแถบโทรเลขทุกม้วนต้องลงวัน เดือน
 ปีและเวลาเมื่อเริ่มใช้การ และต่อไปทุก ๆ วันเมื่อเริ่มทำการรับส่ง
 โทรเลข เมื่อใช้หมดม้วนแล้ว ต้องลงวันเดือนปีและเวลาไว้บน
 กระดาษแถบโทรเลขนั้นด้วยเช่นเดียวกัน

ประแจ

การรักษาประแจ **ข้อ 105** (1) นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณมีหน้าที่
 รับผิดชอบตรวจและทำความสะอาด หยอดน้ำมัน และทดลอง
 ประแจ รวมทั้งเครื่องกุญแจยิตรงลื่น สลักขอยิตรงลื่นซึ่งอยู่ใน
 เขตสถานีของตนให้ใช้การได้เรียบร้อยอยู่เสมอ
 (2) ประแจมือและประแจกลเคียวในทางประธาน
 ต้องติดตั้งเครื่องกุญแจยิตรงลื่นสำหรับในท่าทางตรง และให้นาย
 สถานีหรือพนักงานสัญญาณมีหน้าที่จัดให้มีและใส่เครื่องกุญแจ
 ยิตรงลื่น แล้วลั่นกุญแจให้เรียบร้อย

ประแจชำรุด **ข้อ 106** ถ้าหากประแจหรือเครื่องประกอบประแจเครื่องกุญแจ
ต้องรายงาน ยิตรงลื่น สลักขอยิตรงลื่นชำรุดเสียหายลงไม่ว่าในเวลาใดก็ดี
 นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณต้องจัดการป้องกันอันตรายทันที
 และทำการแก้ไข แต่ถ้าจำเป็นก็ให้รีบแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่
 บำรุงรักษาตั้งแต่ชั้นนายตรวจทาง นายตรวจสาย (เฉพาะประแจกล
 เท่านั้น) ขึ้นไปทราบถึงสิ่งที่ชำรุดเสียหายนั้นทันที

- การกลับประแจให้อยู่
ในท่าทางประธานและ
ให้ลั่นกุญแจยี่ตรงลั่น
- ข้อ 107** (1) ในทางประธาน เมื่อขบวนรถเดินพ้นสถานีหรือหอสัญญาณไปแล้วหรือเมื่อเสร็จการหลีกขบวนรถหรือการสับเปลี่ยนแล้ว นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณต้องกลับประแจให้อยู่ในท่าทางประธาน และถ้าเป็นประแจมือหรือประแจกลเดี่ยวก็ให้ลั่นกุญแจเครื่องกุญแจยี่ตรงลั่นด้วย
- (2) การลั่นกุญแจเครื่องกุญแจยี่ตรงลั่นเป็นหน้าที่ของนายสถานีหรือพนักงานสัญญาณจะต้องกระทำด้วยตนเอง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นพิเศษว่าให้มอบหมายหน้าที่นี้ให้แก่พนักงานอื่น
- (3) เมื่อได้ลั่นกุญแจเครื่องกุญแจยี่ตรงลั่นแล้ว นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณต้องเก็บรักษากุญแจนั้นไว้ในตู้สำหรับเก็บโดยเฉพาะ

วิธีปฏิบัติในการ
ใช้ประแจมือและ
ประแจกลเดี่ยว

- ข้อ 108** (1) ตามปกติสถานีหรือหอสัญญาณที่มีประแจมือ นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณต้องรับผิดชอบ จัดให้ประแจอยู่ในท่าที่ถูกต้อง และต้องไม่มีสิ่งกีดขวางเพื่อให้ขบวนรถผ่านได้ตลอดออกไปในเมื่อหยุดไม่ทัน และก่อนหน้าขบวนรถจะมาถึง 10 นาที ต้องจัดให้มีพนักงานควบคุมประแจสวนทุกประแจที่ขบวนรถเดินผ่านเข้ามาสู่หรือออกจากสถานีไป เว้นแต่ในกรณีที่
- ก. ขบวนรถผ่านสถานีหรือหอสัญญาณในทางตรงในทางประธานซึ่งลั่นกุญแจเครื่องกุญแจยี่ตรงลั่นเรียบร้อยแล้ว
- ข. ประแจมือซึ่งมิได้อยู่ในทางประธาน แต่เป็นทางที่ขบวนรถจะผ่านนั้นได้ใส่สลักขอยี่ตรงลั่นและลั่นกุญแจเรียบร้อยแล้ว

(2) ในกรณีที่ขบวนรถหลักที่สถานีหรือหอสัญญาณ นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณต้องจัดพนักงานควบคุมประจำที่ใช้ในการหลักขบวนรถคราวนั้น

(3) สถานีหรือหอสัญญาณที่มีประแจกลเดี่ยว นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณต้องปฏิบัติเช่นเดียวกับการใช้ประแจมือ

สำหรับสถานีหรือหอสัญญาณที่ใช้ประแจมือหรือเครื่องตรวจชนิดที่มีกุญแจบังคับสัมพันธ์กับแผงควบคุมสัญญาณ เมื่อนายสถานีหรือพนักงานสัญญาณจำเป็นต้องเปลี่ยนท่าของประแจมือหรือเครื่องตรวจ จะต้องปลดกุญแจซึ่งติดตั้งรวมอยู่ที่แผงควบคุมสัญญาณไปกลับประแจมือหรือเครื่องตรวจที่ต้องการ เมื่อเสร็จกิจให้เปลี่ยนท่าของประแจมือหรือเครื่องตรวจนั้นให้อยู่ในท่า “ปกติ” และนำกุญแจใส่คืนเข้าที่ตามเดิมทันที

วิธีปฏิบัติในการ
ใช้ประแจกลหมู่

ข้อ 109 สถานีหรือหอสัญญาณที่มีประแจกลหมู่ นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณมีหน้าที่จะต้องทดลองใช้ประแจกลหมู่ให้ใช้การได้ดีเสมอ

ในการปฏิบัติให้ขบวนรถเข้ามาหยุด หรือเดินออกไป หรือผ่าน หรือหลักที่สถานี หรือหอสัญญาณ ไม่จำเป็นต้องให้มีพนักงานออกไปควบคุมประแจกลหมู่ แต่ต้องจัดให้ประจำในทางที่จะให้ขบวนรถเดินเข้ามานั้นอยู่ในท่าที่ขบวนรถเดินผ่านตลอดไปได้ในเมื่อหยุดไม่ทัน เว้นแต่จะมีคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์กลับประแจฉุกเฉิน ต้องตรวจสอบให้แน่ชัดเสียก่อนว่า ไม่มีรถหรือขบวนรถอยู่ที่ประแจหรือกำลังเดินเข้าสู่ประแจนั้น

สำหรับประแจกลไฟฟ้าที่เปลี่ยนทำโดยอัตโนมัติเมื่อมีการเตรียมทางหรือเปลี่ยนทำของประแจกลไฟฟ้าแต่ละประแจโดยการ ใช้ปุ่มสำหรับกลับประแจที่แผงควบคุมสัญญาณ ถ้าได้ใช้ปุ่มสำหรับกลับประแจหรืออุปกรณ์กลับประแจฉุกเฉินแล้ว ดวงไฟแสดงทำประแจบนแผงควบคุมสัญญาณยังไม่ติดหรือติดกะพริบอยู่แสดง ความหมายว่า ประแจยังไม่อยู่ในท่าที่ถูกต้องหรือเปลี่ยนประแจ ยังไม่สนิท ต้องไปตรวจสอบที่ประแจนั้น หากมีสิ่งขัดคาที่ลิ้นประแจ ต้องจัดการแก้ไขให้เรียบร้อย แล้วทดลองกลับประแจโดยใช้ปุ่ม สำหรับกลับประแจอีกครั้ง หากดวงไฟแสดงทำประแจยังไม่ติดหรือ ติดกะพริบ ไม่ติดนิ่ง ต้องนำมือหมุนประแจฉุกเฉินที่ติดตั้งไว้ในที่เก็บ ไปหมุนประแจให้อยู่ในท่าที่ถูกต้อง แล้วตรวจสอบไฟแสดงทำ ประแจอีกครั้ง หากยังไม่ติดหรือติดกะพริบให้ใช้ขอยึดเปลี่ยน ประแจยึดลิ้นปิดของประแจและลิ้นกุญแจให้เรียบร้อย เว้นแต่จะมี คำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ เป็นอย่างอื่น

ประแจในทางประธาน
ที่อยู่นอกเขตสถานี

ข้อ 110 เว้นแต่จะได้มีคำสั่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(1) ประแจในทางประธานที่อยู่นอกเขตสถานีต้องมี พนักงานรักษาให้ประแจและเครื่องกุญแจยึดรางลิ้นใช้การได้ดี และมี หน้าที่ลิ้นกุญแจเครื่องกุญแจยึดรางลิ้นให้เป็นท่าทางประธานอยู่เสมอ และต้องแสดงสัญญาณมือให้กับขบวนรถไปมาทุกขบวน ณ ที่ ประแจนั้น

(2) ขบวนรถที่เดินจากทางประธานเข้าไปสู่ทางแยกหรือ เดินออกจากทางแยกมาสู่ทางประธาน พนักงานขับรถต้องหยุด ขบวนรถก่อนถึงประแจทุกครั้ง ให้พนักงานรักษาประแจกลับประแจ เป็นท่าถูกต้องและควบคุมให้เรียบร้อยแล้วแสดงสัญญาณ “อนุญาต” พนักงานขับรถจึงนำขบวนรถผ่านประแจไปได้

(3) ห้ามมิให้พนักงานขับรถนำขบวนรถผ่านประแจจนกว่าจะได้รับสัญญาณ “อนุญาต” จากพนักงานรักษาประแจ ณ ที่นั้นเสียก่อน ถ้าไม่มีพนักงานรักษาประแจให้สัญญาณอยู่ที่ประแจแล้ว พนักงานขับรถต้องหยุดขบวนรถห่างจากประแจประมาณ 50 เมตร แล้วให้ช่างไฟหรือช่างเครื่องไปตรวจประแจนั้นด้วยตนเอง เมื่อเห็นว่าได้ลั่นกุญแจเครื่องกุญแจยี่ดราลงลิ้นไว้เรียบร้อยแล้ว ให้นำขบวนรถผ่านประแจในท่าทางตรงไปได้ ถ้าหากไม่ได้ลั่นกุญแจเครื่องกุญแจยี่ดราลงลิ้นเฉพาะประแจสวน พนักงานรักษารถต้องส่งพนักงานห้ามล้อคุมประแจนั้น แล้วให้ขบวนรถผ่านไปได้โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อท้ายขบวนรถพ้นประแจจึงให้หยุดขบวนรถเพื่อรับพนักงานที่คุมประแจ และเมื่อได้รับสัญญาณอนุญาตให้ไปได้ก็นำขบวนรถเดินต่อไป

ถ้าเป็นขบวนรถที่ไม่มีพนักงานห้ามล้อ หรือเป็นรถจักรตัวเปล่า ให้ช่างไฟหรือช่างเครื่องควบคุมประแจแทนพนักงานห้ามล้อ
ทั้งนี้ พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถต้องบันทึกเหตุการณ์นั้นไว้ในรายงานประจำวัน และรายงานไปยังผู้บังคับบัญชาของตนโดยเร็ว

ห้ามหยุดขบวนรถ
คร่อมประแจ

ข้อ 111 ห้ามมิให้หยุดขบวนรถคร่อมประแจ แต่ถ้าจำเป็นจะต้องทำดังนี้แล้ว นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณจะต้องระมัดระวังอย่าให้ประแจนั้นกลับเป็นท่าอื่น จนกว่าขบวนรถที่คร่อมอยู่นั้นได้ผ่านพ้นประแจไปแล้ว

ห้ามหยุดรถจักร
คร่อมประแจ

ข้อ 112 ห้ามมิให้หยุดรถจักรคร่อมประแจ เพราะจะทำให้ประแจเสียหายได้ขณะเมื่อรถจักรออกเดิน

โคมไฟของประแจ

ข้อ 113 (1) ในเวลากลางคืน ก่อนที่ขบวนรถจะมาถึง หรือออกจากสถานีทางสะดวก 20 นาที นายสถานีทางสะดวกต้องให้จุดโคมไฟของประแจซึ่งอยู่ในทางที่ขบวนรถจะเดินผ่านภายในเขตสถานีของตน และต้องตรวจสอบว่าโคมไฟซึ่งจุดไว้นั้นใช้งานได้เรียบร้อย

(2) การสับเปลี่ยนรถหรือการเคลื่อนรถในย่านสถานี ในเวลากลางคืนนายสถานีทางสะดวกต้องให้จุดโคมไฟของประแจซึ่งอยู่ในทางที่รถผ่าน และต้องตรวจสอบว่าโคมไฟซึ่งจุดไว้นั้นใช้งานได้เรียบร้อย

ขบวนรถพิเศษและขบวนรถงาน

อำนาจประกาศ

เดินขบวนรถพิเศษ

ข้อ 114 (1) ผู้มีอำนาจที่จะประกาศเดินขบวนรถพิเศษได้นั้น คือ

ก. ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

ข. เจ้าหน้าที่ผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้ไว้

(2) ในการเดินขบวนรถพิเศษ ถ้าสามารถจะทำได้ต้องประกาศให้นายสถานีทางสะดวกและผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดทราบล่วงหน้าก่อนเวลาที่กำหนดให้ขบวนรถพิเศษออกจากสถานีทางสะดวกต้นทาง

(3) ในคราวฉุกเฉิน เช่น น้ำท่วม ทางขาด หรือไฟไหม้สะพาน ฯลฯ ซึ่งต้องจัดขบวนรถพิเศษไปช่วยทันที ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงซึ่งมีรถจักรอยู่ภายในแขวงของตนขณะนั้นมีสิทธิประกาศเดินขบวนรถพิเศษได้เฉพาะคราวนั้น

- ให้คนงานบำรุงทาง
ช่วยป้องกันอันตราย
แก่ขบวนรถงาน
- ข้อ 115** พนักงานรักษารถมีอำนาจที่จะสั่งคนงานบำรุงทางให้ช่วยทำการป้องกันอันตรายแก่ขบวนรถงานได้ในเมื่อมีความจำเป็น
- การยกเลิกขบวนรถงาน
- ข้อ 116** ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถหรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจ มีสิทธิสั่งให้ยกเลิกการเดินขบวนรถงานเมื่อมีเหตุจำเป็น และต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางทราบทันที
- ขบวนรถงานทำการ
อยู่นอกเขตสถานี
ทางสะดวก
- ข้อ 117** (1) ขณะขบวนรถงานทำงานอยู่นอกเขตสถานีทางสะดวกถ้าไม่มีความจำเป็นห้ามมิให้ตัดขบวนรถออกเป็นตอน ๆ เพื่อประโยชน์ใด ๆ
- (2) ถ้าจำเป็นต้องตัดขบวนรถออกเป็นตอน ๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางชั้นสารวัตรบำรุงทางขึ้นไปเสียก่อนทุกครั้ง การตัดรถในกรณีดังนี้ให้อยู่ในความรับผิดชอบของสารวัตรบำรุงทางหรือผู้แทน และต้องจัดการห้ามล้อให้มั่นคงจัดให้มีผู้กำกับอยู่ทุก ๆ ตอนด้วย
- ห้ามมิให้ทำการตัดออกเป็นตอน ๆ ในทางลาดชันซึ่งรถอาจไหลได้
- ขบวนรถงานทำการ
อยู่ในเขตสถานี
- ข้อ 118** นายสถานีทางสะดวกอนุญาตให้ตัดขบวนรถงานออกเป็นตอน ๆ ภายในเขตสถานีได้ แต่ห้ามมิให้ทำการนี้เมื่อทางภายในเขตสถานีนั้นมีทางลาดชันซึ่งรถอาจไหลได้

การหลีกเลี่ยงบรรณ

การปฏิบัติในเมื่อ
บรรณหลีกเลี่ยง

ข้อ 119 ในเมื่อบรรณหลีกเลี่ยงกันจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

(1) สถานีทางสะดวกที่มีประแจมือและมีสัญญาณประจำที่
ชนิดหลักเขตสถานีเท่านั้น นายสถานีทางสะดวกจะต้องตรวจประแจ
และจัดพนักงานควบคุมประแจตามข้อ 108 และปฏิบัติเพิ่มเติม
ดังต่อไปนี้.-

ก. พนักงานซึ่งควบคุมประแจสวนอันนอกสุด จะต้อง
แสดงสัญญาณห้ามด้วยธงแดงหรือโคมไฟแดง จนกว่าจะเห็น
นายสถานีทางสะดวกแสดงสัญญาณอนุญาตให้บรรณเข้าสู่สถานี
ทางสะดวก จึงให้เลิกการแสดงสัญญาณห้าม

ข. บรรณที่จะเข้ามาสู่สถานีที่บรรณหลีกเลี่ยงนั้น
ต้องหยุดนิ่งอยู่ที่หลักเขตสถานีเสียก่อนทุกครั้ง และเมื่อได้หยุดแล้ว
พนักงานขับรถต้องแสดงสัญญาณหวีดตามข้อ 35 (4)

ค. เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้ยินสัญญาณหวีดรถจักร
ตาม ข. แล้ว จึงแสดงสัญญาณอนุญาตให้บรรณเดินเข้าสู่สถานี
ทางสะดวกได้ และเมื่อรถบรรณแรกได้เข้ามาหยุดภายในหลักปลอดภัย
เรียบร้อยแล้ว นายสถานีทางสะดวกจึงจะอนุญาตให้รถบรรณอื่น
เดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกได้อีกคราวละบรรณ โดยปฏิบัติอย่างเดียวกัน

(2) สถานีทางสะดวกที่มีประแจกลเดียว นายสถานีทางสะดวก
จะต้องตรวจประแจ และจัดพนักงานควบคุมประแจตามข้อ 108
และปฏิบัติเพิ่มเติมดังต่อไปนี้.-

ก. เมื่อได้เตรียมทางเรียบร้อยแล้ว ก็แสดงสัญญาณ
อนุญาตให้บรรณเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกได้คราวละบรรณ
โดยไม่ต้องให้บรรณหยุดนอกเขตสถานี

ข. เมื่อรถบรรณแรกได้เข้ามาหยุดภายในหลักปลอดภัย
เรียบร้อยแล้ว นายสถานีทางสะดวกจึงอนุญาตให้บรรณอื่นเดินเข้าสู่
สถานีทางสะดวก โดยปฏิบัติดังกล่าวแล้วได้อีกคราวละบรรณ

(3) สถานีทางสะดวกที่มีประแจกลหมู๋ นายสถานีทางสะดวก จะต้องเตรียมทางตามข้อ 109 โดยไม่ต้องมีพนักงานควบคุมประแจ

ก. เมื่อได้เตรียมทางเรียบร้อยแล้ว ก็แสดงสัญญาณอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกได้ โดยไม่ต้องให้ขบวนรถหยุดนอกเขตสถานี

ข. เมื่อรถขบวนแรกได้เข้ามาหยุดภายในหลักปลอดภัยเรียบร้อยแล้ว นายสถานีทางสะดวกจึงอนุญาตให้ขบวนรถอื่นเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวก โดยปฏิบัติดังกล่าวแล้วได้อีกคราวละขบวน เว้นแต่จะมีคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(4) เมื่อขบวนรถซึ่งจะมาถึงหลักกันยาวเกินกว่าทางหลักเพียงขบวนเดียว

ก. นายสถานีทางสะดวกต้องจัดให้ขบวนรถสั้นเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกก่อน และเมื่อขบวนรถนี้ได้เข้ามาหยุดภายในหลักปลอดภัยเรียบร้อยแล้ว นายสถานีทางสะดวก จึงอนุญาตให้ขบวนรถยาวเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกได้

ข. ถ้าขบวนรถยาวมาถึงสถานีที่ขบวนรถหลักก่อน และมีเวลาเพียงพอที่จะกระทำการใด ๆ ณ สถานีทางสะดวกนั้น ให้แล้วเสร็จก่อนที่รถขบวนอื่นจะมาถึง นายสถานีทางสะดวกจะอนุญาตให้ขบวนรถยาวเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกก่อนก็ได้และเมื่อได้กระทำการเสร็จเรียบร้อยแล้ว นายสถานีทางสะดวกต้องขอและได้รับอนุญาตโดยมีหลักฐานจากนายสถานีทางสะดวกปลายทางตอนเพื่อที่จะให้ขบวนรถยาวเดินออกไปรอหลักอยู่นอกเขตสถานีในทางตอนนั้น แล้วจึงอนุญาตให้รถขบวนสั้นเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกก่อนขบวนรถยาว ดังที่กำหนดไว้ใน ก. และเมื่อขบวนรถยาวเดินเข้ามาหยุดที่สถานีทางสะดวกเรียบร้อยแล้ว นายสถานีทางสะดวกต้องบอกคืนการอนุญาตไปยังสถานีทางสะดวกปลายทางตอน

(5) เมื่อขบวนรถซึ่งจะมาหลักกันยาวเกินกว่าทางหลักตั้งแต่ 2 ขบวนขึ้นไป

ก. ในกรณีที่ขบวนรถซึ่งจะมาหลักกันยาวเกินกว่าทางหลักตั้งแต่ 2 ขบวนขึ้นไป นายสถานีทางสะดวกต้องแสดงสัญญาณให้รถทุกขบวนหยุดอยู่นอกเขตสถานี เมื่อพนักงานขับร่นำขบวนรถมาหยุดอยู่นอกเขตสถานีจะต้องแสดงสัญญาณหวีดตามข้อ 35 (4)

ข. เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้ยินสัญญาณหวีดรถจักรตาม ก. แล้วจึงแสดงสัญญาณอนุญาตให้ขบวนรถที่จะทำการตัดเดินเข้ามาหยุด ณ ที่ซึ่งต้องการ

ค. เมื่อขบวนรถหยุดแล้วให้แบ่งตัดขบวนรถออกเป็น 2 ตอน โดยให้จำนวนรถตอนหน้ามีความยาวพอดีกับทางหลัก และตอนหลังที่เหลือให้หยุดอยู่นอกประแจและห่างจากประแจเป็นระยะทางประมาณไม่น้อยกว่าความยาวของอีกขบวนหนึ่งที่จะมาหลักนั้น เมื่อได้รับสัญญาณอนุญาตจากนายสถานีทางสะดวกแล้วให้รถตอนหน้าเดินเข้าสู่ทางหลักได้ และเมื่อได้เข้ามาหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยเรียบร้อยแล้ว นายสถานีทางสะดวกจึงอนุญาตให้ขบวนรถอีกขบวนหนึ่งเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกได้โดยระมัดระวัง

ง. นายสถานีทางสะดวกต้องจัดให้รถขบวนหลังเดินเข้ามาจนกระทั่งท้ายของขบวนอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้ว จึงให้หยุดแล้วจึงจัดให้รถตอนหน้าของขบวนรถซึ่งอยู่ในทางหลักเดินไปทางด้านหน้าไปคอยอยู่นอกประแจ ให้มีระยะห่างจากประแจด้านนั้นประมาณไม่น้อยกว่าความยาวของขบวนที่มาหลักกัน

จ. นายสถานีทางสะดวกต้องจัดให้ขบวนรถที่ไม่ได้ถูกตัดนั้นเดินไปทางด้านหน้าโดยระมัดระวัง จนถึงรถพ่วงของขบวนรถแรกที่ตัดไว้แล้วจึงต่อขบวนรวมกันและนำเอารถตอนนี้อมาตัดทิ้งไว้ในทางหลักซึ่งไม่ใช่ทางที่อยู่ติดกับขานสถานี ส่วนขบวนรถนั้นก็ให้เดินผ่านประแจเข้าไปในทางที่อยู่ติดกับขาน

สถานี และเมื่อได้รับอนุญาตจากนายสถานีทางสะดวกแล้ว ขบวนรถนั้นจึงเดินออกจากสถานีทางสะดวกต่อไปได้

ฉ. นายสถานีทางสะดวกต้องจัดให้รถตอนหน้าของ ขบวนรถแรกซึ่งคอยอยู่นอกประแจคอยมาติดต่อกับรถตอนหลังซึ่ง ถูกตัดทิ้งไว้ นั้น และเมื่อได้รับอนุญาตจากนายสถานีทางสะดวกแล้ว จึงเดินออกจากสถานีทางสะดวกต่อไปได้

ช. ถ้าขบวนรถซึ่งหลีกกันนั้นยาวมาก จำเป็นต้องตัด รถพ่วงออกจากขบวนรถมากกว่า 1 ครั้ง นายสถานีทางสะดวกต้อง จัดทำสับเปลี่ยนนำรถพ่วงเข้าทางหลีกคราวละ 1 ตอน โดยอนุโลม ใช้วิธีดังกล่าวไว้ใน ก., ง., จ., ฉ.

ซ. ในการทำสับเปลี่ยนตามที่ได้ระบุใน จ. นั้น ถ้าปรากฏว่ามีรถพ่วงจำนวนมากอยู่ในขบวนที่ไม่ได้ถูกตัด และถ้าจะให้ ขบวนรถนั้นไปนำเอารถตอนที่ได้ถูกตัดทิ้งไว้ พ่วงเพิ่มขึ้นอีกแล้ว จะเป็นการเกินกำลังลากจูงของรถจักรก็ให้ตัดรถพ่วงในขบวนรถออกไว้ นอกประแจ และนำรถจักรไปทำการสับเปลี่ยนรถต่อไป

ด. การตัดรถพ่วงออกจากขบวนต้องปฏิบัติโดยอนุโลม ตามข้อ 307 (1) โดยเคร่งครัด

ด. เนื่องจากหลักการโดยต้องตัดขบวนทำสับเปลี่ยนรถนี้ กระทำให้ขบวนรถซึ่งถูกตัดออกนั้นต้องเสียเวลามากกว่าขบวนรถ ซึ่งไม่ได้ถูกตัด ฉะนั้น ในการตัดรถให้พิจารณาดังต่อไปนี้-

(1) ถ้าขบวนรถที่หลีกกันนั้นมีความสำคัญต่างกัน ก็ให้ตัดขบวนรถซึ่งมีความสำคัญน้อยกว่า

(2) ถ้าขบวนรถที่หลีกกันนั้นมีความสำคัญเหมือนกัน ให้พิจารณาจำนวนการหลีกของขบวนรถจนถึงปลายทาง ถ้าขบวนรถใดมีการหลีกน้อยกว่าก็ให้ตัดรถขบวนนั้น เพื่อ เปิดโอกาสให้ขบวนรถที่จะต้องหลีกอีกจำนวนมากกว่าได้ออก

เดินทางไปก่อนเว้นไว้แต่เจ้าหน้าที่ตั้งแต่ชั้นสารวัตรเดินทางขึ้นไปจะ
ได้สั่งการเป็นอย่างอื่น

(3) การตัดรถคันระบู่ใน (1) และ (2) นี้ ถ้าปรากฏว่า
ในกรณีใดจะต้องตัดขบวนรถใดออกมากกว่า 1 ครั้ง ตาม ข. ซึ่งถ้า
จะตัดขบวนรถอีกขบวนหนึ่ง จะตัดเพียงครั้งเดียวแล้วก็ให้ตัด
ขบวนรถนั้น แต่ข้อความนี้ไม่ให้ใช้บังคับกับขบวนรถด่วนโดยสาร
และขบวนรถเร็วโดยสาร

**(6) ขบวนรถซึ่งจะมาหลีกกันที่สถานีทางสะดวกที่มี
รถจอดอยู่ในทางหลีก**

ก. สถานีทางสะดวกที่จะหลีกขบวนรถ ถ้ามีรถจอด
ขวางในทางหลีก นายสถานีทางสะดวกนั้นต้องแจ้งให้พนักงานควบคุม
การเดินรถแขวงทราบ และเมื่อรถที่จอดขวางอยู่นั้นพ้นไปแล้ว ให้แจ้ง
พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบอีกครั้งหนึ่งและเมื่อเปลี่ยนเวร
นายสถานีทางสะดวกผู้รับเวรใหม่จะต้องแจ้งเรื่องรถจอดขวางทาง
ในทางหลีกกับพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบ โดยถือปฏิบัติ
ดังกล่าวมาข้างต้น

พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงเมื่อรับแจ้งแล้ว
ต้องบันทึกลงในผังควบคุมการเดินรถไว้เป็นหลักฐาน

ข. พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต้องแจ้งข้อความตาม ก.
แก่นายสถานีทางสะดวกทุกด้านซึ่งขบวนรถที่กำหนดให้หลีกต้อง
หยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีที่ขบวนรถหลีกหรือสถานีทาง
สะดวกที่มีหน้าที่ออกไปเปลี่ยนหลีกมอบให้พนักงานรักษารถ
พนักงานขับรถ ถ้าแจ้งไม่ทันด้วยเหตุใดก็ตาม ให้แจ้งไปยังสถานีทาง
สะดวกข้างเคียงทุกด้านที่ขบวนรถจะหลีกให้นายสถานีทางสะดวกที่
ได้รับแจ้งจัดการมอบไปเปลี่ยนหลีก (กรฟ.5) สีเหลืองขอบแดง
ให้พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถรับไปโดยมีหลักฐาน

ค. ถ้านายสถานีทางสะดวกแจ้งให้พนักงานรักษารถ และพนักงานขับรถรู้ล่วงหน้าไม่ได้ตาม ข. ด้วยเหตุใด ๆ ก็ดี นายสถานีทางสะดวกนั้นจะต้องรีบแจ้งไปยังพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทันที พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจะต้องแจ้งไปยังสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถจะหลีกและนายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถจะหลีกต้องแสดงสัญญาณให้ขบวนรถที่มาถึงนั้นหยุดอยู่นอกเขตสถานีเสียก่อน แล้วแจ้งให้พนักงานขับรถทราบโดยมีหลักฐานว่า มีรถจอดอยู่ในทางที่ขบวนรถนั้นจะเข้าไป ซึ่งพนักงานขับรถจะต้องนำขบวนรถเดินเข้าไปโดยระมัดระวัง

ง. ขบวนรถที่จะเข้าสู่ในทางที่มีรถจอดอยู่นั้น ต้องเดินเข้าไปโดยระมัดระวัง และให้สังเกตสัญญาณมือของนายสถานีทางสะดวกจนกระทั่งรถจักรต่อติดกับรถที่จอดอยู่นั้นและเมื่อขบวนรถได้เข้ามาหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยทั้ง 2 ข้างเรียบร้อยแล้ว นายสถานีทางสะดวกจึงอนุญาตให้ขบวนรถอื่นที่จะมาหลีกกันนั้นเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกได้

ในกรณีที่จำเป็น นายสถานีทางสะดวกจะอนุญาตให้ขบวนรถที่จะมาถึงก่อนเดินเข้าไปรอหลีกอยู่ในทางซึ่งไม่มีรถจอดก็ได้ แต่ต้องให้ขบวนรถหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยทั้งสองข้าง แล้วจึงอนุญาตให้รถขบวนหลังเข้าไปในทางซึ่งมีรถจอดโดยระมัดระวัง และให้ท้ายของขบวนรถหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัย

จ. ถ้านายสถานีทางสะดวกนั้นมีสัญญาณประจำที่ชนิดทางปลาหรือไฟสีและมีเวลาเพียงพอ อนุญาตให้ขบวนรถที่มาถึงก่อนเดินผ่านในทางซึ่งไม่มีรถจอดอยู่แล้วถอยขบวนเข้าสู่ในทางที่มีรถจอดอยู่เพื่อรอหลีก แต่ทั้งนี้นายสถานีทางสะดวกต้องจัดให้สัญญาณประจำที่ทางด้านซึ่งขบวนรถจะเข้ามาหลีกนั้นแสดงอยู่ในท่า “ห้าม” และห้ามมิให้นำขบวนรถที่ทำสับเปลี่ยนเพื่อรอหลีกเดินเลยย่านสถานีออกไป

สำหรับสถานีทางสะดวกที่มีเฉพาะหลักเขตสถานีและหลักเขตสับเปลี่ยน นายสถานีทางสะดวกจะปฏิบัติตามวรรคแรกได้ก็ต่อเมื่อได้จัดให้คนการไปแสดงสัญญาณห้ามที่หลักเขตสถานีตลอดเวลาขณะที่ทำสับเปลี่ยนเว้นแต่ขบวนรถซึ่งจะเข้ามาหลักนั้นยังไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักมาก่อน ตามข้อ 331 (2) ก. หรือ ข. ห้ามมิให้กระทำการดังกล่าวเป็นอันขาดนอกจากยังมิได้ให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถที่จะเข้ามาหลักนั้น

ฉ. ในกรณีที่ขบวนรถซึ่งจะมาหลักกันยาวเกินกว่าทางหลักเพียงขบวนเดียว ให้นายสถานีทางสะดวกปฏิบัติตาม ง. โดยจัดให้ขบวนรถสั้นเดินเข้าสู่สถานีก่อน

ช. ในกรณีที่ขบวนรถซึ่งจะมาหลักกันยาวเกินกว่าทางหลักทั้ง 2 ขบวน ให้นายสถานีทางสะดวกปฏิบัติตาม (5) โดยอนุโลม

(7) การเลือกจัดให้ขบวนรถเข้าทางหลักใดในการหลักรถ

ก. การหลักรถขบวนรถตามปกติ ควรจัดให้ขบวนรถโดยสารเข้าไปในทางติดกับขานสถานีเพื่อสะดวกแก่ผู้โดยสารขึ้นลง เว้นแต่รถอีกขบวนหนึ่งที่จะมาหลักกันนั้นเป็นขบวนรถที่เดินผ่าน จึงให้ขบวนรถที่เดินผ่านนั้นเดินในทางประธาน

ข. ถ้าขบวนรถที่หลักกันนั้นเป็นขบวนรถโดยสารที่หยุด ณ สถานีทางสะดวกนั้นทั้ง 2 ขบวน และขบวนหนึ่งเป็นขบวนที่สำคัญกว่า ตามปกติจะต้องจัดให้ขบวนรถที่สำคัญกว่าเข้าในทางติดกับขานสถานี

ค. ถ้าขบวนรถที่หลักกันนั้นเป็นขบวนรถโดยสารที่หยุด ณ สถานีทางสะดวกทั้ง 2 ขบวน และเป็นขบวนรถที่มีความสำคัญคล้ายคลึงหรือเหมือนกันควรจัดให้รถขบวนหลังเข้าในทางที่ติดกับขานสถานี ทั้งนี้เพื่อสะดวกต่อผู้โดยสารขึ้นลง

การเปลี่ยนสัญญาณใน
เมื่อมีรถ 2 ขบวนหรือ
กว่าขึ้นไปจะเข้าสู่
สถานีที่ขบวนรถหลัก
ในเวลากระชั้นกัน

ข้อ 120 ถ้าหากมีรถ 2 ขบวนหรือกว่าขึ้นไปก็จะต้องเข้าสู่
สถานีที่ขบวนรถหลักในเวลากระชั้นกัน เมื่อนายสถานีทางสะดวก
ได้แสดงสัญญาณมือหรือสัญญาณประจำที่อนุญาตให้ขบวนรถ
ที่อยู่ทางหนึ่งเดินเข้ามาในเขตสถานีแล้ว ห้ามมิให้นายสถานีทาง
สะดวกจัดการเปลี่ยนสัญญาณเพื่อให้ขบวนรถทางอื่นเดินเข้ามาใน
เขตสถานีก่อนขบวนรถนี้เป็นอันขาด เว้นแต่ในกรณีจำเป็นจริง ๆ
จึงจะกระทำได้ เฉพาะแต่สถานีทางสะดวกซึ่งมีสัญญาณประจำที่
ชนิดทางปลาหรือไฟสี ภายในเงื่อนไขดังต่อไปนี้.-

(1) สัญญาณประจำที่สำหรับขบวนรถที่จะเข้าสู่สถานี
ทางสะดวกนั้นทุกด้านต้องเปลี่ยนอยู่ในท่า “ห้าม”

(2) ขบวนรถซึ่งจะเข้าสู่สถานีทางสะดวกนั้นทุกขบวน
ได้มาหยุดนิ่งที่สัญญาณประจำที่แล้ว

(3) เมื่อจะให้ขบวนรถใดเข้าในเขตสถานีก่อน ก็ให้เตรียมทาง
และแสดงสัญญาณของสัญญาณประจำที่ทางด้านนั้นเป็นท่า
“อนุญาต” เมื่อขบวนรถนั้นเดินเข้ามาหยุดเรียบร้อยแล้ว จึงเตรียมทาง
และแสดงสัญญาณอนุญาตให้ขบวนรถอื่นเดินเข้ามาอีกคราวละขบวน

การสับเปลี่ยนรถ

หลักเขตสับเปลี่ยน

ข้อ 121 หลักเขตสับเปลี่ยนมีลักษณะเป็นเสาสี่เหลี่ยม
ทาสีดำสลับขาวเป็นปล้อง มีตัวหนังสือสีดำ “เขตสับเปลี่ยน” ที่เสานั้น
ที่ตั้งของหลักเขตสับเปลี่ยน ให้อนุโลมตามข้อ 11

ห้ามสับเปลี่ยนรถเลยหลักเขตสับเปลี่ยนออกไป เว้นแต่จะ
ได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

การสับเปลี่ยนรถ
โดยวิธีปล่อย

ข้อ 122 ในการสับเปลี่ยนรถ อนุญาตให้ทำการสับเปลี่ยนโดยวิธีปล่อย คือ ให้รถจักรดันรถพ่วงแล้วหยุด เพื่อปล่อยให้รถที่ตัดออกนั้นเดินต่อไปตามลำพัง

การสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อยจะกระทำได้ในกรณีดังต่อไปนี้.-

(1) อนุญาตให้ทำการสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อยได้คราวละไม่เกิน 1 คัน โดยไม่จำกัดว่ารถที่ปล่อยนั้นจะมีห้ามล้อหรือไม่ก็ตาม แต่พนักงานที่ทำการสับเปลี่ยนจะต้องระมัดระวังอย่าให้รถที่ปล่อยไปนั้นเดินเร็วเกินสมควร จนเป็นเหตุไปโดนกับรถคันอื่น ๆ ชำรุดเสียหาย

(2) ถ้ามีความจำเป็นจะต้องทำการสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อยคราวหนึ่งเกินกว่า 1 คัน แต่ไม่เกิน 5 คัน ก็อนุญาตให้ทำได้ แต่รถในจำนวนนี้ จะต้องเป็นรถที่มีเครื่องห้ามล้อมีอย่างน้อย 1 คัน หรือมิฉะนั้นจะต้องเป็นรถชนิดมีห้ามล้อข้างไม่น้อยกว่า 2 คัน และต้องเป็นห้ามล้อที่ใช้การได้เรียบร้อยทั้งสิ้น กับจะต้องมีพนักงานกำกับทำการห้ามล้อไปด้วย

ทั้งนี้ ให้ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถมีอำนาจที่จะผ่อนผันให้สับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อยได้มากกว่าคราวละ 5 คัน เฉพาะในย่านบางแห่ง แต่ต้องกำหนดวิธีปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยไว้ด้วย

(3) สำหรับย่านเนินสับเปลี่ยนบางชื่อ ให้ปฏิบัติตามคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ข้อห้าม

ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อยในทางลาดชัน และห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อยสำหรับรถต่าง ๆ ดังต่อไปนี้.-

ก. รถโบกี้โดยสารทุกชนิดรวมทั้งรถ บพพ.

ข. รถที่มีคนโดยสาร

- ค. รถที่บรรทุกสัตว์มีชีวิต
- ง. รถเหมาคันที่บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟ
ก๊าซหรือวัตถุไวไฟอื่น ๆ
- จ. รถเหมาคันที่บรรทุกวัตถุระเบิด
- ฉ. รถจักรทุกชนิด
- ช. รถช่วยอันตรายและรถปั่นจั่นทุกชนิด
- ซ. รถเหมาคันที่บรรทุกสุราซึ่งบรรจุในภาชนะแตกง่าย
และไม่ได้บรรจุหีบห่อให้มั่นคงอีกชั้นหนึ่ง
- ด. รถขำรดที่มีบัตรสีแดง (แบบ กรฟ.9) ติดอยู่
- ต. รถที่ติดป้าย “ห้ามสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อย”
- ถ. รถโบกี้ตรวจสอบสภาพทาง (บคท.)
- ท. รถโบกี้วิทยุสื่อสาร (บวส.)

(4) ห้ามมิให้สับเปลี่ยนรถโดยปล่อยรถอื่น ๆ เข้ามาโดน
รถต่าง ๆ ดังต่อไปนี้.-

- ก. ขบวนรถโดยสารหรือรถซึ่งเทียบเตรียมไว้สำหรับ
คนโดยสาร
- ข. รถที่บรรทุกสัตว์มีชีวิต
- ค. รถเหมาคันที่บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟ
ก๊าซหรือวัตถุไวไฟอื่น ๆ
- ง. รถเหมาคันที่บรรทุกวัตถุระเบิด
- จ. รถจักรทุกชนิด
- ฉ. รถช่วยอันตรายและรถปั่นจั่นทุกชนิด
- ช. รถเหมาคันที่บรรทุกสุราซึ่งบรรจุในภาชนะแตกง่าย
และไม่ได้บรรจุหีบห่อให้มั่นคงอีกชั้นหนึ่ง
- ซ. รถขำรดที่มีบัตรสีแดง (แบบ กรฟ.9) ติดอยู่
- ด. รถที่ติดป้าย “ห้ามสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อย”

- ค. รถที่ใช้เครื่องพ่วงต่างชนิดกัน (เครื่องพ่วงอัตโนมัติ, เครื่องพ่วงแบบธรรมดา)
- ด. รถโบกี้ตรวจสอบสภาพทาง (บคท.)
- ท. รถโบกี้วิทยุสื่อสาร (บวส.)

การสับเปลี่ยนรถ
โดยวิธีปล่อยซ้อน

ข้อ 123 ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถโดยวิธีปล่อยซ้อน คือปล่อยให้รถตอนหนึ่งวิ่งโดยแรงเข้าทางหลักทางหนึ่งและในขณะรถตอนที่ปล่อยไปนั้นยังไม่ทันจะพ้นหลักปลอดภัยของทางหลักก็ปล่อยหรือคูณรถอีกตอนหนึ่งวิ่งตามในเวลากระชั้นกันเพื่อเข้าอีกทางหนึ่ง “เว้นแต่การสับเปลี่ยนในย่านเนิน”

การสับเปลี่ยน
โดยวิธีกระตุก

ข้อ 124 ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถโดยวิธีกระตุก คือให้รถจักรเดินเร็วแล้วเบาเพื่อปลดขอตัดรถออกเป็น 2 ตอน และเมื่อปลดขอรถจักรตัวเปล่าหรือรถจักรพร้อมด้วยรถพ่วงตอนหน้าวิ่งหนีเข้าไปในทางหลักทางหนึ่ง แล้วกลับประจําให้รถตอนหลังวิ่งเข้าไปอีกทางหนึ่ง

ห้ามทำการ
สับเปลี่ยนรถขณะ
ผู้โดยสารขึ้นลง

ข้อ 125 ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถในขบวนขณะเมื่อผู้โดยสารกำลังขึ้นหรือลงรถนั้นอยู่

ความรับผิดชอบ
ในการสับเปลี่ยนรถ

ข้อ 126 (1) สถานีทางสะดวกใดมีพนักงานสับเปลี่ยนประจำอยู่ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานสับเปลี่ยนต้องรับผิดชอบทำการตามคำสั่งของนายสถานีทางสะดวกในกิจการทั้งปวงอันเกี่ยวกับการสับเปลี่ยนรถ

(2) สถานีอื่นๆ ที่ไม่มีพนักงานสับเปลี่ยนประจำอยู่นายสถานีเป็นผู้รับผิดชอบในการทำสับเปลี่ยนรถแต่เมื่อจำเป็น

นายสถานีมีอำนาจที่จะสั่งให้พนักงานรักษารถหรือผู้ช่วยพนักงานรักษารถทำหน้าที่เป็นพนักงานสับเปลี่ยนก็ได้

(3) ในเวลาทำการสับเปลี่ยนรถ พนักงานผู้ทำการสับเปลี่ยนรถจะต้องพยายามควบคุมการสับเปลี่ยนรถอยู่ใกล้รถซึ่งกำลังเคลื่อนที่ขณะทำการสับเปลี่ยนรถนั้นเสมอ

(4) พนักงานผู้ทำการสับเปลี่ยนรถต้องตรวจสอบและจัดให้การสับเปลี่ยนรถได้กระทำสำเร็จไปภายในเวลาอันสมควรด้วยความปลอดภัย

ความเร็วของรถจักร **ข้อ 127** ในการทำสับเปลี่ยนรถจะโดยวิธีหนึ่งวิธีใดก็ตาม
ขณะทำการ ขณะนำรถจักร รถพ่วงเข้าต่อกัน ห้ามใช้ความเร็วเกินกว่า
สับเปลี่ยนรถ 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนความเร็วขณะรถกำลังวิ่งอยู่ในระหว่างทำสับเปลี่ยนรถให้ใช้ได้ตามสมควรสุดแต่กรณีแต่ต้องไม่เกินความเร็วของขบวนรถตามข้อ 138 เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ห้ามปลดขอฟ่วง **ข้อ 128** ขณะรถกำลังเดินอยู่ในระหว่างการทำสับเปลี่ยนรถ
ในขณะรถเดินอยู่ ห้ามมิให้ปลดขอฟ่วงเพื่อให้รถออกจากกัน

ห้ามสับเปลี่ยนรถ **ข้อ 129** (1) ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถกีดขวางทางประธาน
กีดขวางทางประธาน เว้นไว้แต่จะได้รับอนุญาตจากนายสถานีทางสะดวก
 (2) เมื่อมีความจำเป็นต้องให้หยุดทำการสับเปลี่ยนรถ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้กีดขวางทางประธานหรือทางที่อนุญาตให้ขบวนรถเข้าหรือออกจากสถานี นายสถานีทางสะดวกต้องออกไปสั่งให้หยุดทำการสับเปลี่ยน (แบบ กรฟ.14) มอบให้กับพนักงานขับรถและพนักงานสับเปลี่ยน (ถ้ามี) โดยมีหลักฐานคนละ 1 ฉบับตนเองเก็บไว้เป็นหลักฐาน 1 ฉบับ มีกำหนด 30 วัน

(3) สถานีที่ใช้สัญญาณทางสับเปลี่ยน หรือมี
 เครื่องสื่อสารอื่นใช้ในการทำสับเปลี่ยน เมื่อได้ใช้สัญญาณ
 ทางสับเปลี่ยนหรือเครื่องสื่อสารนั้นสั่งการให้หยุดทำสับเปลี่ยนแล้ว
 ไม่ต้องออกใบสั่งให้หยุดการทำสับเปลี่ยน (แบบ กรฟ.14)

ตัวอย่างใบสั่งให้หยุดทำการสับเปลี่ยน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ใบสั่งให้หยุดทำการสับเปลี่ยน (แบบ กรฟ.14)	
สถานี	
ถึง พนักงานขับรถ รถจักรเลขที่	
พนักงานสับเปลี่ยน	
เนื่องจากจำเป็นต้อง	
.....	
จึงให้หยุดทำการสับเปลี่ยน แต่เวลา	น.
เป็นต้นไป จนกว่า	
.....	
(ลงชื่อ)	
นายสถานีทางสะดวก	
วันที่/...../.....	
ให้กรอกข้อความโดยใช้กระดาษคาร์บอนรองเขียน ห้ามเขียนที่ละฉบับ	

- ห้ามสับเปลี่ยนรถโดย
แรงเกินไป หรือด้วย
ความสะเพร่าและ
ห้ามรถมีเครื่องพ่วง
ต่างชนิดกระทบกัน
- ข้อ 130** (1) ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถด้วยอาการ
กระแทกกันโดยแรงเกินไป หรือด้วยความสะเพร่าซึ่งอาจเป็นเหตุ
ถึงกับเสียหาย
- (2) ห้ามมิให้นำรถจักรหรือรถพ่วงที่ใช้เครื่อง
พ่วงต่างชนิดกัน (เครื่องพ่วงอัตโนมัติ เครื่องพ่วงแบบธรรมดา)
เข้ากระทบกันเป็นอันขาดไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น
- พนักงานรถจักรใน
การสับเปลี่ยนรถ
- ข้อ 131** รถจักรซึ่งใช้ในการสับเปลี่ยนรถ ต้องมีพนักงานขับรถ
และช่างไฟหรือช่างเครื่องประจำอยู่บนรถจักรนั้น
- การสับเปลี่ยนรถโดย
ไม่ใช้กำลังรถจักร
- ข้อ 132** (1) ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถออกไปนอกเขต
สถานีโดยใช้คนเข็นหรือวิธีอื่นใดซึ่งไม่ใช้กำลังรถจักร เว้นไว้แต่มี
เหตุผลพิเศษซึ่งต้องได้รับอนุญาตจากสารวัตรเดินรถก่อนแล้วจึงทำได้
แต่ต้องประกาศปิดทางตอนซึ่งรถจะเข้าไปนั้นเสียก่อน
- (2) ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถโดยใช้คนเข็น
หรือวิธีอื่นใดซึ่งไม่ใช้กำลังรถจักรในทางที่ลาดชัน
- ห้ามมิให้กระทำการ
โหลดเกิน เมื่อเวลาทำการ
สับเปลี่ยนรถ
- ข้อ 133** เมื่อเวลาทำการสับเปลี่ยนรถ ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใด
กระทำการโหลดเกินต่าง ๆ ดังเช่นจะกล่าวต่อไปนี้.-
- (1) ห้ามมิให้ไต่จากรถคันหนึ่งไปยังรถอีกคันหนึ่ง ในขณะที่
ที่รถกำลังเคลื่อน
- (2) ห้ามมิให้กระโดดขึ้นบนรถจักรหรือบนรถพ่วงคันใด ๆ
ในเมื่อรถกำลังเดินโดยเร็ว
- (3) ห้ามมิให้เข้าไปอยู่ในระหว่างรถเมื่อรถกำลังเดินอยู่
- (4) ห้ามมิให้นั่งบนแป้นปะทะหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของ
เครื่องพ่วงรถขณะที่ยังรถกำลังเดินอยู่

ทั่วไปเกี่ยวกับการเดินรถ

เวลารถไฟ

ข้อ 134 ขบวนรถต้องเดินตามเวลาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(1) เพื่อสอบให้กำหนดเวลาของการเดินรถเป็นระเบียบเดียวกัน ดังนั้นเมื่ออีก 15 วินาทีจะถึงเวลา 8.00 น. และ 16.00 น. ทุก ๆ วัน ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทุกแขวงกดแป้น “เตรียมเทียบเวลา” ครั้งหนึ่งแล้วปล่อย กระดิ่งของสถานีทุก ๆ แห่งในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจะดังเป็นจังหวะสั้นติด ๆ กัน 3 ครั้ง และเมื่อถึงเวลา 8.00 น. และ 16.00 น. ตรง พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจึงกดแป้น “ส่งเวลา” ครั้งหนึ่งแล้วปล่อย ในขณะเดียวกันกระดิ่งของทุก ๆ สถานีจะดังเป็นจังหวะสั้นหนึ่งครั้ง เป็นสัญญาณให้ตั้งเทียบเวลาของสถานีในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงให้ตรงกับเวลาที่พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงแจ้งมา

(2) เป็นหน้าที่ของนายสถานีในพื้นที่ควบคุมการเดินรถทุกแห่งจะต้องจัดตั้งนาฬิกาของสถานีตนให้ตรงตามที่พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงแจ้งมา

พนักงานรักษารถ
กับพนักงานขับรถ
ต้องตั้งนาฬิกา

ข้อ 135 ก่อนที่ขบวนรถจะออกจากสถานีต้นทางพนักงาน

จับรถกับพนักงานรักษารถต้องตั้งนาฬิกาของตนให้ตรงกับนาฬิกาของสถานีต้นทาง

เมื่อขบวนรถหยุดที่สถานีทางสะดวกแห่งใดและปรากฏว่านาฬิกาไม่ตรงกันให้ถือว่านาฬิกาของสถานีทางสะดวกเป็นถูก และให้ลงเวลาตามนาฬิกาของสถานีทางสะดวกนั้น แล้วบันทึกไว้ในรายงานประจำวันของตนว่า เวลาช้าหรือเร็วกว่านาฬิกาของสถานีทางสะดวกนั้นกี่นาที

ห้ามขบวนรถออก

ก่อนเวลาที่กำหนดไว้

ข้อ 136 ห้ามมิให้ขบวนรถเดินออกไปจากสถานีก่อนเวลาที่ได้กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถ เว้นแต่
ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถจะได้สั่งการเป็นอย่างอื่น

ความเร็วสูงสุด

สำหรับขบวนรถ

ข้อ 137 (1) ความเร็วสูงสุดสำหรับขบวนรถโดยสาร ซึ่งประกอบด้วยรถชนิดโบกี้มีท่อห้ามล้อต่อกันตลอดขบวนนั้น
กำหนดไว้ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง(2) ความเร็วสูงสุดสำหรับขบวนรถโดยสารซึ่งมี
รถสินค้าพ่วงไปด้วยและมีท่อห้ามล้อต่อกันตลอดขบวนนั้น กำหนด
ไว้ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน 55 กิโลเมตรต่อชั่วโมง(3) ความเร็วสูงสุดสำหรับขบวนรถสินค้าและ
ขบวนรถงานซึ่งประกอบด้วยรถพ่วงมีท่อห้ามล้อต่อกันตลอดขบวนนั้น
กำหนดไว้ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน 55 กิโลเมตรต่อชั่วโมงความเร็วสูงสุดของขบวนรถต่าง ๆ ตามที่ได้
กำหนดไว้ใน (1), (2) และ (3) นี้ หากจะเปลี่ยนแปลงประการใดอีก
สำหรับขบวนรถใด ในทางตอนใด จะต้องทำเป็นคำสั่งทั่วไปของ
การรถไฟแห่งประเทศไทย

ความเร็วของขบวนรถ

ขณะที่เดินผ่านประแจ

กับผ่านทางซึ่งมีใช้ทาง

ประธาน

ข้อ 138 (1) ห้ามมิให้ขบวนรถเดินผ่านประแจสวนหรือประแจตามใช้ความเร็วเกินกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เว้นแต่
ประแจที่ขบวนรถจะเดินผ่านนั้นเป็นประแจที่อยู่ในทางประธาน
อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจนั้นใช้ความเร็วได้ดังนี้.-ก. ประแจสวน ถ้าประแจนั้นเป็นประแจมือหรือ
ประแจกลเดี่ยวซึ่งได้ลั่นกุญแจเครื่องยึดรางลั่นไว้เรียบร้อยแล้ว หรือ
เป็นประแจกลหมู่ ทั้งประแจนั้นได้กลับไว้ในท่าทางตรง และทางที่
ขบวนรถจะเดินผ่านประแจนั้นเป็นเส้นตรงด้วยแล้ว อนุญาตให้ขบวนรถ
เดินผ่านประแจนั้นใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ข. ประแจตาม ถ้าประแจนั้นกลับไว้ในท่าทางตรง และทางที่ขบวนรถจะเดินผ่านประแจนั้นเป็นเส้นตรงด้วยแล้ว อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจนั้นใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ความเร็วสูงสุดของขบวนรถตามข้อ 137

ค. ถ้าประแจตั้งที่ระบุไว้ใน ก. และ ข. อยู่ในทาง ซึ่งไม่เป็นเส้นตรงแล้ว อนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านประแจนั้น ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(2) ห้ามมิให้ขบวนรถใด ๆ เดินในทางซึ่งมิใช่ ทางประธานโดยใช้ความเร็วเกินกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(3) ประแจหรือทางใด หากใช้ความเร็วได้เกินกว่า ที่กำหนดไว้ใน (1) และ (2) จะต้องทำเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟ แห่งประเทศไทย และเฉพาะความเร็วในการผ่านประแจจะต้องให้มี ป้ายอนุญาตให้ใช้ความเร็วผ่านประแจตามข้อ 36 (7) ไว้ด้วย

ความรับผิดชอบ
ในการตรวจ
รถบรรทุก

ข้อ 139 (1) นายสถานีมีหน้าที่รับผิดชอบตรวจการ บรรทุกสิ่งของให้ถูกต้องตามข้อบังคับนี้ เว้นไว้แต่สถานีบางแห่งซึ่ง ได้มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจบรรทุกสิ่งของเป็นพิเศษอยู่แล้ว

(2) สถานีใดที่มีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ เมื่อ นายสถานีหรือเจ้าหน้าที่ได้ตรวจตาม (1) แล้ว แต่ยังคงมีความสงสัย ก็ให้แจ้งแก่พนักงานตรวจรถตรวจการบรรทุกสิ่งของให้เป็นไปตาม ข้อบังคับนี้ด้วย ถ้าปรากฏว่ามีสิ่งของที่บรรทุกเกินน้ำหนักหรือ บรรทุกไม่เรียบร้อย นายสถานีจะต้องกักรถบรรทุกนั้นไว้เพื่อจัดการ ให้เป็นที่เรียบร้อย

(3) สถานีใดไม่มีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ ถ้านายสถานีมีความสงสัยว่ารถคันใดบรรทุกไม่เรียบร้อยอาจเป็น อันตรายได้ ก็ให้กักรถบรรทุกนั้นไว้ และโทรศัพท์แจ้งให้พนักงาน ควบคุมการเดินรถแขวงทราบเพื่อบันทึกข้อความแล้วแจ้งให้

สารวัตรรถจักรหรือสารวัตรรถฟ่วงโกล์ที่สุดเพื่อจัดการตรวจ เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ตรวจและอนุญาตแล้วจึงนำรถคันนั้นเดินต่อไปได้

การบรรทุกสิ่งของ
บนรถต้องไม่ล้ำ
เขตบรรทุก

ข้อ 140 (1) สิ่งของที่บรรทุกบนรถต้องจัดให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่ให้ล้ำเขตบรรทุกและไม่ยาวตามรถเกินกว่าที่ได้กำหนดไว้

(2) เมื่อสงสัยว่ารถคันใดใส่สิ่งของล้ำเขตบรรทุก สถานีใดที่มีเครื่องพิกัดเขตบรรทุกจะต้องนำรถคันนั้นเข้าตรวจสอบ และถ้า ณ ที่แห่งใดไม่มีเครื่องพิกัดเขตบรรทุก ก็ให้จัดการวัดสอบ ถ้าปรากฏว่าล้ำเขตบรรทุกจะต้องจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งไม่ให้สิ่งของนั้นล้ำเขตบรรทุกออกไปเป็นอันตราย แต่ถ้าไม่สามารถจะจัดการดังนั้นได้แล้วให้กักรถคันนั้นไว้จนกว่าจะได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชา

เขตบรรทุกปรากฏตามแผนผังต่อท้ายข้อบังคับนี้

(3) สิ่งของที่บรรทุกบนรถต้องจัดการป้องกันอย่าให้เคลื่อนที่ได้ขณะที่รถเดิน

(4) สิ่งของที่บรรทุกบนรถห้ามไม่ให้บรรทุกเกินกว่าน้ำหนักบรรทุกซึ่งได้แสดงไว้ที่ข้างรถ อนึ่ง การบรรทุกต้องพยายามให้น้ำหนักสิ่งของที่บรรทุกเฉลี่ยให้ทั่วทั้งคันรถ

การส่งรถบรรทุกสินค้า
ก่อนและหลัง

ข้อ 141 (1) รถบรรทุกสัตว์มีชีวิตกับรถบรรทุกสินค้าซึ่งเป็นของอาจเสียได้ง่ายต้องจัดฟ่วงไปก่อนรถบรรทุกสินค้าอย่างอื่น

(2) รถบรรทุกสินค้าที่จะส่งไปในระยะทางไกล มีสิทธิที่จะได้ส่งไปก่อนรถบรรทุกสินค้าที่จะส่งไปในระยะทางใกล้

การจัดลำดับรถพ่วง
ในขบวนรถ

ข้อ 142 เจ้าหน้าที่หรือนายสถานีผู้สั่งจัดขบวนรถหรือสั่งพ่วงรถเข้าในขบวนต้องพยายามจัดลำดับรถพ่วงให้เรียงกันตามลำดับสถานีที่จะไปตัดรถไฟ และให้สะดวกแก่ผู้โดยสารจะขึ้นลงหรือจะขนสินค้าขึ้นลง ทั้งให้เป็นการปลอดภัยในการเดินรถด้วย แต่ทั้งนี้ให้อยู่ในบังคับดังต่อไปนี้ด้วยคือ.-

(1) ในขบวนรถซึ่งมีแต่รถโบกี้โดยสารเท่านั้น ต้องพ่วงรถโบกี้สัมภาระทั้งหลัง (บพห.) หรือรถโบกี้ชั้นที่ 3 และสัมภาระ (บสพ.) อย่างน้อย 1 คัน ระหว่างรถจักรกับรถโบกี้โดยสารอื่น ๆ ในขบวนรถนั้น เว้นแต่ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถจะอนุมัติเป็นอย่างอื่น และหากผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถสั่งการอนุมัติให้เปลี่ยนแปลงไปอย่างไร ให้แจ้งฝ่ายที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อปฏิบัติด้วย

(2) ในขบวนรถซึ่งมีทั้งรถโบกี้โดยสารและรถโบกี้สินค้าให้พ่วงรถโบกี้โดยสารทั้งหมดในขบวนไว้เป็นตอนเดียวกัน โดยอนุโลมตาม (1) และจะจัดพ่วงไว้ข้างหน้าหรือข้างท้ายรถโบกี้สินค้าก็ได้

(3) ในขบวนรถซึ่งมีทั้งรถโบกี้และรถ 4 ล้อรวมกัน ห้ามมิให้จัดรถ 4 ล้อต่ำกว่า 2 คัน เข้าพ่วงในระหว่างรถจักรกับรถโบกี้ หรือระหว่างรถโบกี้กับรถโบกี้และต้องพ่วงรถโดยสารทั้งหมดในขบวนไว้เป็นตอนเดียวกัน

การพ่วงรถโบกี้
จัดเฉพาะ

ข้อ 143 การพ่วงรถโบกี้จัดเฉพาะ (บจพ.) สำหรับผู้โดยสารเข้าให้พ่วงโดยอนุโลมเช่นเดียวกับรถโบกี้โดยสารธรรมดา แต่ถ้าเจ้าหน้าที่รถไฟใช้ไปตรวจราชการก็ให้พ่วงท้ายขบวน เว้นแต่จะต้องด้วยข้อห้ามตามข้อ 142 (3)

การจัดลำดับรถพ่วง
ในขบวนรถพิเศษ

ข้อ 144 การจัดลำดับรถพ่วงในขบวนรถพิเศษ ให้เจ้าหน้าที่หรือนายสถานีผู้สั่งจัดขบวนรถ หรือสั่งพ่วงรถเข้าในขบวนอนุโลมตามความในข้อ 142 เว้นแต่ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถจะอนุมัติเป็นอย่างอื่นเมื่อมีความจำเป็น

การจัดลำดับรถพ่วง
ในขบวนรถไม่ถูกต้อง

ข้อ 145 การจัดลำดับรถพ่วงเข้าขบวนรถ ต้องจัดให้เป็นไปตามข้อบังคับนี้ ถ้าพนักงานรักษารถเห็นว่ารถที่พ่วงอยู่ในขบวนที่ตนกำกับจัดไว้ไม่ได้ตามลำดับที่กำหนดไว้แล้ว ต้องแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกทราบทันที เพื่อจัดลำดับรถเสียให้ถูกต้อง ทั้งนี้ พนักงานรักษารถต้องบันทึกเหตุการณ์ไว้ในรายงานประจำวันของตนด้วย

การพ่วงรถขึ้นจันทัน

ข้อ 146 (1) อนุญาตให้พ่วงรถขึ้นจันทันไปกับขบวนรถใดๆ ได้ เว้นแต่ขบวนรถโดยสารทุกชนิด

(2) เมื่อมีรถขึ้นจันทันพ่วงในขบวนรถใด ต้องให้ตัวรถขึ้นจันทันเข้าพ่วงอยู่ท้ายขบวน โดยจัดให้ปลายคันขึ้นจันทันหันไปท้ายขบวนรถ เว้นแต่ในการที่จะจัดคันนี้จำเป็นจะต้องส่งรถขึ้นจันทันไปกลับคันเป็นระยะห่างไกลกว่าที่จะส่งไปใช้หรือคันที่เดิมหรือจำเป็นจะต้องใช้เป็นการด่วน จึงอนุญาตให้เอาปลายคันขึ้นจันทันหันไปทางหน้าได้ แต่เมื่อถึงสถานีที่มีแท่นกลับรถแห่งแรกต้องจัดการกลับปลายคันขึ้นจันทันให้ถูกทาง

(3) ถ้าจำเป็นจะต้องเอาปลายคันขึ้นจันทันหันไปทางหน้าแล้ว พนักงานขับรถจะต้องระมัดระวังใช้ความเร็วให้เป็นไปตามกำหนดที่ได้วางไว้เท่านั้น

(4) รถขึ้นจันทันที่พ่วงไปกับขบวนรถ ต้องให้มีพนักงานควบคุมอยู่ที่รถขึ้นจันทันเสมอเพื่อรักษาความปลอดภัย

การพ่วงและป้องกัน
รถบรรทุกวัดถูระเบิด

ข้อ 147 (1) การจัดลำดับรถบรรทุกวัดถูระเบิดเข้าพ่วงใน
ขบวนรถต้องพ่วงให้อยู่ห่างไกลจากรถจักรมากที่สุดเท่าที่จะทำได้
และให้มีรถป้องกันคือ รถสินค้าพ่วงคันข้างหน้าอย่างน้อย 3 คัน
ข้างท้ายอย่างน้อย 3 คัน ซึ่งเป็นรถเปล่าหรือเป็นรถที่ไม่ได้บรรทุก
วัดถูระเบิดหรือของไวไฟ

(2) ในการสับเปลี่ยนรถซึ่งเกี่ยวกับรถบรรทุก
วัดถูระเบิดต้องจัดให้มีรถป้องกันคือ รถสินค้าอย่างน้อย 3 คัน
ซึ่งเป็นรถเปล่าหรือเป็นรถที่ไม่ได้บรรทุกวัดถูระเบิดหรือของไวไฟ
พ่วงติดกับรถบรรทุกวัดถูระเบิดคันอยู่ระหว่างรถจักรหรือ
รถชนิดอื่นกับรถบรรทุกวัดถูระเบิด และต้องไม่ใช้ความเร็วเกินกว่า
5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

การพ่วงรถชำรุด
ติดบัตรสีเหลือง

ข้อ 148 ถ้ามีรถชำรุดมีบัตรสีเหลือง (แบบ กรฟ.10) ติดไว้
และจะต้องพ่วงไปกับขบวนรถก่อนอนุญาตให้พ่วงไปได้ แต่ถ้าความ
ชำรุดของรถนี้อาจเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ขบวนรถนั้นแล้ว
จะต้องจัดให้รถนี้พ่วงอยู่ท้ายขบวนคันสุดท้ายเป็นกรณีพิเศษ

รถชำรุดมีบัตรสีเหลืองซึ่งพ่วงไปในขบวนรถจะต้องมี
ใบกำกับบัตร (แบบ กรฟ.8) ส่งกำกับไปด้วย

นายสถานีที่จะส่งรถชำรุดไป จะต้องมอบใบกำกับบัตรนี้
ให้พนักงานรักษารถพร้อมกับรถนั้น และเมื่อจะปลดรถนั้นออกไว้
ณ ที่แห่งใด พนักงานรักษารถจะต้องมอบใบกำกับบัตรให้แก่นายสถานี
ณ ที่ปลดรถนั้นไว้ทุกครั้ง

การตัดรถบรรทุก
สินค้าออกจาก
ขบวนรถและส่งต่อไป

ข้อ 149 (1) เมื่อมีความจำเป็นต้องปลดรถบรรทุกสินค้า
ซึ่งพ่วงในขบวนรถออกเนื่องจากเกินกำลังลากจูงของรถจักร
นายสถานีต้องเลือกปลดรถออกไว้ตามลำดับดังต่อไปนี้.-

ก. รถบรรทุกสินค้าซึ่งไม่เสียหายได้ง่ายและสะดวกต่อการรักษา เช่น รถบรรทุกหิน ฟิน ไม้หมอน เสา รางเหล็ก ไม้ท่อน เว้นแต่จะมีคำสั่งพิเศษเฉพาะราย

ข. รถบรรทุกสินค้าซึ่งไม่เสียหายได้ง่าย บรรทุกในรถปิดมิดชิดและสะดวกต่อการรักษา เช่น รถ ตู. บรรทุกข้าวสาร ข้าวเปลือก เป็นต้น

(2) รถบรรทุกคันใดซึ่งได้ปลดออกจากขบวนรถไว้ตามสถานีระหว่างทางเพราะเหตุเกินกำลังลากจูงของรถจักรนั้น นายสถานีต้องจัดส่งต่อไปตามลำดับวัน คือรถคันใดปลดไว้ก่อนก็ให้จัดส่งไปก่อน

การต่อและปลดรถพ่วง

ข้อ 150 (1) เมื่อเวลาจะต่อรถพ่วง ให้ต่อเครื่องประกอบตามลำดับดังนี้ ขอฟ่วง ท่อห้ามล้อ รั้วหรือประทุนขบวนรถ และเครื่องติดต่ออย่างอื่น เช่น สายไฟฟ้า ฯลฯ และเปิดทวารลมท่อกับล้อขบวนรถ (ถ้ามี)

(2) เมื่อเวลาจะปลดรถพ่วงออกจากกัน ให้ปิดทวารลมท่อกับล้อขบวนรถ (ถ้ามี) แล้วปลดเครื่องประกอบตามลำดับดังนี้ สายไฟฟ้า รั้วหรือประทุนขบวนรถ ท่อห้ามล้อและเครื่องติดต่ออย่างอื่น ๆ พร้อมทั้งให้เก็บหัวต่อสายไฟ หัวต่อท่อลม ห้ามล้อ และเครื่องติดต่ออย่างอื่น ณ ที่เก็บตามที่จัดเตรียมไว้ แล้วจึงปลดขอฟ่วง

จำนวนรถจักร
ในขบวนรถ

ข้อ 151 (1) ห้ามมิให้มีรถจักรเกินกว่า 3 คันพ่วงรวมอยู่ในขบวนรถเดียวกัน

(2) ขบวนรถใด ถ้ามีรถจักรรวมอยู่ในขบวนเดียวกันถึง 3 คัน ต้องจัดให้รถจักรคันหนึ่งพ่วงอยู่ท้ายสุดของขบวน

(3) ขบวนรถใดถ้าใช้รถจักร 2 คัน สำหรับลากจูงขบวนรถแล้ว ต้องจัดเอารถจักรคันที่มีน้ำหนักเบาว่าเป็นรถนำอยู่หน้าขบวนเสมอ เว้นไว้แต่รถจักรที่มีน้ำหนักเบานั้นจะหันเอารถลำเลียงไว้หลังไม่ได้แล้ว ก็อนุญาตให้เอารถจักรที่มีน้ำหนักมากกว่าและหันถูกทางอยู่แล้วเดินเป็นรถนำหน้าขบวนได้

(4) ขบวนรถใดถ้าใช้รถจักรน้ำ 1 คัน กับรถจักรดีเซล 1 คัน สำหรับลากจูงขบวนรถแล้ว ก็ให้รถจักรดีเซลพ่วงอยู่หน้าขบวนรถเป็นคันแรกเสมอไป

(5) รถจักรพ่วงท้ายขบวนให้พ่วงได้ขบวนละ 1 คันเท่านั้นแต่ห้ามใช้กำลังเครื่อง นอกจากจะได้รับอนุญาตจากวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกลเป็นกรณีพิเศษ

(6) ให้ฝ่ายการช่างโยธากำหนดความยาวของรถพ่วงในกรณีที่มีรถจักรพ่วงท้ายขบวนรถว่า อย่างน้อยที่สุดจะต้องมีรถพ่วงคันกลางเท่าใด เพื่อความปลอดภัยขณะขบวนรถเดินผ่านสะพาน

(7) ในทางตอนใดถ้ามีความจำเป็นจะต้องมีรถจักรพ่วงรวมอยู่ในขบวนรถโดยไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน (1) ถึง (5) ให้ออกเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การปลดรถจักรช่วย
ออกจากขบวนรถ

ข้อ 152 การปลดรถจักรช่วยออกจากขบวนรถ ให้ปลดออกที่สถานีทางสะดวกซึ่งมีทางหลักหรือทางตัน เว้นไว้แต่สารวัตรเดินรถจะสั่งเป็นอย่างอื่น

การปลดรถจักรออกจาก
ขบวนรถ ณ สถานี
ปลายทางหรือสถานีที่
เปลี่ยนรถจักร

ข้อ 153 (1) เมื่อขบวนรถทำการถึงสถานีปลายทางหรือสถานีที่จะต้องเปลี่ยนรถจักร ถ้าไม่ต้องการจะใช้รถจักรซึ่งทำขบวนนั้นมาทำการสับเปลี่ยนรถ นายสถานีต้องรีบมอบใบอนุญาตปลดรถจักร (แบบ กรพ.6) ให้กับพนักงานขับรถทันที เพื่อปลดรถจักรออกจากขบวนไปยังบริเวณที่เก็บรถจักร มิฉะนั้นห้ามไม่ให้พนักงานขับรถปลดรถจักร

ออกจากขบวน ถ้านายสถานีมอบใบอนุญาตปลดรถจักรให้แก่พนักงานขับรถภายหลังที่ขบวนรถได้ถึงสถานีแล้วเกินกว่า 10 นาที พนักงานขับรถต้องบันทึกเวลาที่ต้องรอรับใบอนุญาตปลดรถจักรลงในรายงานประจำวัน และนายสถานีต้องลงชื่อรับรองข้อบันทึกนี้ด้วย

ตัวอย่างใบอนุญาตปลดรถจักร แบบ กรฟ.6

การรถไฟฯ

ใบอนุญาตปลดรถจักร (แบบ กรฟ.6)

จาก นายสถานี

ถึง พนักงานขับรถขบวนรถ

อนุญาตให้ปลดรถจักรของท่านออกจากขบวนรถไปได้

ตั้งแต่วันที่ นาฬิกา

(ลงชื่อ) นายสถานี

วันที่ / /

(2) เมื่อขบวนรถได้ทำการถึงสถานีปลายทางหรือสถานีที่จะต้องเปลี่ยนรถจักร ถ้ามีความจำเป็นต้องใช้รถจักรซึ่งทำขบวนนั้นมาทำการสับเปลี่ยนรถ นายสถานีต้องรีบแจ้งให้พนักงานขับรถทราบความต้องการและเมื่อทำการสับเปลี่ยนรถเสร็จเรียบร้อยแล้ว นายสถานีต้องมอบใบสับเปลี่ยนรถ (แบบ กรฟ.7) ให้กับพนักงานขับรถทันทีเพื่อปลดรถจักรออกไปยังบริเวณที่เก็บรถจักร

การออกไปสับเปลี่ยนรถ นายสถานีต้องออก 1 ชุด รวม 2 ฉบับ มอบให้พนักงานขับรถ 1 ฉบับ ส่วนอีก 1 ฉบับ ตนต้องรักษาไว้ มีกำหนด 3 เดือน

ตัวอย่างใบสับเปลี่ยนรถ แบบ กรฟ.7

การรถไฟฯ ใบสับเปลี่ยนรถ (แบบ กรฟ.7)	
ชื่อพนักงานขับรถ	เลขประจำตัว
รถจักรเลขที่	
สับเปลี่ยนรถที่สถานี วันที่/...../.....	
ตั้งแต่เวลา นาฬิกา นาฬิกา ถึง นาฬิกา	
..... นาฬิกา รวมเวลาสับเปลี่ยนรถ ชั่วโมง นาฬิกา	
ลงชื่อ นายสถานี	
หรือหัวหน้าพนักงานสับเปลี่ยน	
ลงชื่อ พนักงานขับรถ	
(1. ให้กรอกข้อความชุดละ 2 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้าม เขียนที่ละฉบับ 2. ให้ส่งใบสับเปลี่ยนรถฉบับนี้ติดมากับรายงาน ประจำวันของพนักงานขับรถ)	

การตรวจจำนวน **ข้อ 154** ณ สถานีต้นทาง นายสถานีและพนักงานรักษารถ

หน่วยลากจูงและ **ต้อง** รับผิดชอบร่วมกันตรวจจำนวนหน่วยลากจูงและความยาวของ

ความยาวของขบวนรถ **ขบวนรถ** ให้มีจำนวนไม่เกินกำลังลากจูงของรถจักรที่ได้กำหนดไว้

และให้เป็นหน้าที่พนักงานรักษารถต้องแจ้งจำนวนหน่วยลากจูงและ

ความยาวของขบวนรถตามความเป็นจริงให้พนักงานขับรถทราบ

โดยบันทึกลงในรายงานประจำวันของพนักงานขับรถ แล้วลงนาม

กำกับไว้เป็นหลักฐาน ตลอดถึงการรับรถเพิ่มหรือปลดรถออก

ระหว่างทางด้วย

การเกี่ยวโซ่ที่หัวรถ

ข้อ 155 บรรดา รถทั้งปวงซึ่งพุ่งไปในขบวนเดียวกัน ถ้ามีโซ่ห้อยที่หัวรถสำหรับเกี่ยวอยู่ด้วย ก็ให้เกี่ยวติดต่อกันเสีย แต่ถ้าไม่สามารถเกี่ยวกับคันอื่น ๆ ได้ก็ให้เกี่ยวต่อกันเอง ทั้งนี้ ห้ามมิให้ปล่อยโซ่ทิ้งห้อยไว้เป็นอันตราย

การติดต่อและปลด
รถจักรกับรถพ่วง

ข้อ 156 (1) การต่อรถจักรกับรถพ่วงหรือปลดรถจักร ออกจากรถพ่วงคันใดในขบวนรถ ให้เป็นหน้าที่ของช่างไฟ หรือช่างเครื่องกับพนักงานขับรถรับผิดชอบร่วมกันทำหน้าที่ให้ เรียบร้อยในกรณีต่อไปนี้.-

ก. ณ สถานีต้นทาง

- 1) เมื่อเทียบขบวนหรือปลดรถจักรออกจากขบวนรถ เป็นครั้งแรก หรือ
- 2) เมื่อเทียบขบวนครั้งสุดท้าย เพื่อจะนำขบวนรถออก เดินทางไปในเมื่อมีการสับเปลี่ยนรถภายหลังที่ได้เทียบขบวนครั้งแรกแล้ว

ข. ณ สถานีระหว่างทาง

- 1) เมื่อปลดรถจักรออกจากขบวนรถเป็นครั้งแรก หรือ
- 2) เมื่อต่อขบวนครั้งสุดท้าย เพื่อจะนำขบวนรถออกเดินทาง ต่อไป

ค. ณ สถานีปลายทาง

เมื่อปลดรถจักรออกจากขบวนรถเป็นครั้งแรก

(2) ไม่ว่ากรณีใด ๆ ก่อนที่จะนำขบวนรถออกเดินทาง จากสถานี พนักงานขับรถกับช่างไฟหรือช่างเครื่องต้องรับผิดชอบ ร่วมกันตรวจว่า รถจักรได้ต่อกับรถพ่วงเรียบร้อยแล้ว และให้ทวารลม ท่อห้ามล้อขบวนรถ (ถ้ามี) อยู่ในท่าถูกต้อง

(3) ส่วนการต่อรถจักรกับรถพ่วงหรือปลดรถจักร ออกจากรถพ่วงคันใด ๆ ในการสับเปลี่ยนนั้น ให้พนักงานผู้ทำการ สับเปลี่ยนรถรับผิดชอบในการทำหน้าที่นี้ให้เป็นไปโดยเรียบร้อย

การนำรถจักรออกมา
เทียบขบวน

ข้อ 157 พนักงานขับรถจะต้องเตรียมรถจักรไว้ให้พร้อมก่อนถึงกำหนดเวลาขบวนรถออก 30 นาที หรือตามคำสั่งของนายสถานีเพื่อจะได้ทำการสับเปลี่ยนรถชุดแต่จะมีคำสั่งต้องการให้ทำ และก่อนจะถึงกำหนดขบวนรถออกไม่น้อยกว่า 20 นาที จะต้องนำรถจักรเข้าเทียบขบวนให้เสร็จเพื่อให้มีเวลาทำการทดลองเครื่องห้ามล้อ

จำนวนเครื่องห้ามล้อ

ข้อ 158 (1) ณ สถานีต้นทางหรือระหว่างทางที่ต้องรับรถเพิ่มเข้าขบวนหรือปลดรถออกจากขบวน นายสถานีและพนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจดูการต่อท่อห้ามล้อเครื่องห้ามล้อให้มีอยู่ครบถ้วนตามอัตราสำหรับขบวนรถและทางตอนนั้น ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ ตรวจดูทวารลมท่อห้ามล้อขบวนรถและทวารลิ้นบังคับการเครื่องห้ามล้อ (ถ้ามี) ให้อยู่ในท่าที่ถูกต้องและให้พยายามจัดรถซึ่งมีเครื่องห้ามล้ออยู่ห่างกันเป็นระยะตามกำหนดตลอดขบวน

(2) เว้นแต่ที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ หรือที่ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถจะสั่งเป็นอย่างอื่น รถคันที่พ่วงอยู่ท้ายขบวนจะต้องเป็นรถที่มีเครื่องห้ามล้อ

การทดลองและตรวจ
เครื่องห้ามล้อ

ข้อ 159 (1) ณ สถานีต้นทางซึ่งมีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ เมื่อนายสถานีต้นทางได้จัดรถเข้าขบวนเรียบร้อยแล้ว ก่อนที่ขบวนรถจะออกเดิน พนักงานขับรถกับพนักงานตรวจรถจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบทดลองเครื่องห้ามล้อให้ใช้การได้เรียบร้อย และพนักงานรักษารถจะต้องตรวจดูเข็มเครื่องแสดงแรงลมห้ามล้อในรถของตนว่าได้ขึ้นถึงขีดที่จะใช้การได้ดี

วิธีทดลองเครื่องห้ามล้อนั้นให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้
ให้พนักงานขับรถทำการตั้งแรงลมห้ามล้อและตรวจสอบเข็ม
เครื่องแสดงแรงลมห้ามล้อว่า ได้ขึ้นถึงพิกัดกำหนดใช้การได้ ถ้าเห็นว่า
เข็มเครื่องแสดงแรงลมห้ามล้อขึ้นถึงพิกัดที่กำหนดดีแล้ว ก็ให้
พนักงานขับรถและพนักงานตรวจรถร่วมกันตรวจสอบสภาพห้ามล้อ
ของรถพ่วงในขบวนทั้งในท่าคลายห้ามล้อและท่าลงห้ามล้อว่า
ใช้การได้ดีหรือไม่ ถ้ายังใช้การไม่ได้ดี ก็ให้พนักงานตรวจรถ
จัดการแก้ไขจนสิ่งต่าง ๆ เรียบร้อยใช้การได้ดี

(2) สถานีต้นทางแห่งใดซึ่งไม่มีพนักงานตรวจรถ
อยู่ประจำ การทดลองและตรวจเครื่องห้ามล้อให้พนักงานรักษารถ
เป็นผู้ทำการแทนพนักงานตรวจรถ และถ้ายังใช้การไม่ได้ดี ก็ให้
แจ้งพนักงานขับรถเพื่อจัดการแก้ไข

การตรวจและทดลอง
เครื่องห้ามล้อก่อน
ขบวนรถจะเดินเข้าสู่
ทางตอนที่เป็นภูเขา

ข้อ 160 ก่อนที่ขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอนที่เป็นภูเขา
พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถและพนักงานตรวจรถ (ถ้ามี)
ต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจและทดลองให้เป็นที่พอใจว่าเครื่องห้ามล้อ
ทุกเครื่องในขบวนรถนั้นมีลักษณะมั่นคงใช้การได้ดี เมื่อเห็นว่า
เครื่องห้ามล้อรถคันใดไม่มั่นคงหรือชำรุดจำเป็นต้องซ่อมทันที
ก็ให้พนักงานตรวจรถจัดการซ่อมให้เรียบร้อย ถ้า ณ ที่นั้นไม่มี
พนักงานตรวจรถประจำอยู่ ก็ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานขับรถ
ที่จะต้องซ่อมแต่ถ้าซ่อมไม่ได้และเห็นว่า ถ้านารถคันนี้ไปด้วย
จะไม่ปลอดภัยแล้ว ก็ต้องแจ้งให้นายสถานีปลดรถออกจากขบวน
ตามความจำเป็นทั้งนี้พนักงานรักษารถ พนักงานขับรถ ต้องบันทึก
เหตุการณ์ไว้ในรายงานประจำวันของตน

การใช้เครื่องห้ามล้อ

ข้อ 161 (1) ถ้าพนักงานขับรถต้องการให้พนักงานรถพ่วงใช้เครื่องห้ามล้อมือของรถพ่วงในขบวนด้วยแล้ว ต้องแสดงสัญญาณหวีครถจักรตามที่กำหนดไว้ในข้อ 35 เพื่อพนักงานประจำรถพ่วงจะได้ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น ๆ

(2) เมื่อขบวนรถต้องจอดอยู่ในทางลาดชันทุกแห่ง พนักงานขับรถ พนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบร่วมกันจัดการลงห้ามล้อรถไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งอย่าให้ขบวนรถเลื่อนไหลได้

(3) เมื่อขบวนรถเดินในทางที่ลาดชัน ถ้าในขบวนรถนั้นมีเครื่องห้ามล้อมือด้วยแล้ว พนักงานรถพ่วงจะต้องใช้เครื่องห้ามล้อมือช่วยพนักงานขับรถเพื่อให้ขบวนรถนั้นเดินโดยใช้ความเร็วไม่เกินพิกัดที่กำหนดไว้ในเมื่อได้รับสัญญาณหวีครถจักรจากพนักงานขับรถ

(4) เมื่อจะลงห้ามล้อต้องระวังอย่าลงโดยแรงจนล้อไม่หมุนไปกับรางจะเป็นเหตุให้รางและล้อรถเสียหาย หรือถ้าขบวนรถเดินในทางโค้งก็อาจเป็นเหตุให้รถตกรางได้

เพื่อให้การลงห้ามล้อได้ผลดีและปลอดภัย ครั้งแรกการลงห้ามล้อให้ดึงพอดีแล้วผ่อนน้อย ๆ พอให้ล้อรถหมุนได้ทำเช่นนี้หลาย ๆ ครั้ง จนกว่าขบวนรถจะหยุดหรือจนกว่าจะได้รับสัญญาณว่าให้คลายห้ามล้อได้

(5) ถ้าในขบวนรถใดมีเครื่องบอกเหตุอันตรายติดต่อระหว่างพนักงานรถพ่วงกับพนักงานขับรถ เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ให้พนักงานรถพ่วงใช้เครื่องบอกเหตุอันตราย ถ้าในขบวนรถนั้นไม่มีเครื่องบอกเหตุอันตรายก็ให้ลงห้ามล้อแล้วผ่อน ถ้ากระทำเช่นนี้หลาย ๆ ครั้ง อาจทำให้พนักงานขับรถรู้สึกว่ามีเหตุการณ์ผิดปกติได้ ทั้งนี้พนักงานรถพ่วงจะต้องแสดงสัญญาณมือประกอบด้วยในเมื่อสามารถกระทำได้

เมื่อพนักงานขับรถได้ทราบตามที่กล่าวนี้จะต้องหยุดขบวนรถแล้วสอบถามเหตุการณ์และบันทึกไว้ในรายงานประจำวัน

เครื่องบอกเหตุอันตราย

ข้อ 162 (1) ในขบวนรถโดยสารทุกขบวนต้องจัดให้มีเครื่องบอกเหตุอันตราย

(2) ก่อนที่ขบวนรถจะออกเดิน พนักงานรักษารถต้องเป็นผู้รับผิดชอบทดลองเครื่องบอกเหตุอันตรายนี้ให้ใช้การได้สะดวกเรียบร้อย

(3) เมื่อพนักงานขับรถทราบว่า มีผู้ใช้เครื่องบอกเหตุอันตราย ต้องจัดการหยุดขบวนรถทันที แต่ต้องระวังอย่าหยุดบนสะพานหรือที่ถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟหรือในอุโมงค์

(4) เมื่อพนักงานรักษารถทราบว่า มีผู้ใช้เครื่องบอกเหตุอันตรายแล้วต้องรีบสอบถามว่าใครเป็นผู้ใช้และมีเหตุผลอย่างไรเป็นการสมควรหรือไม่ ถ้าใช้เครื่องบอกเหตุอันตรายโดยไม่เป็นการสมควร ก็ให้จัดการตามกฎหมายข้อบังคับว่าด้วยระเบียบการบรรทุกส่งผู้โดยสาร ฯลฯ

การส่งสัญญาณ
แลกเปลี่ยนกัน

ข้อ 163 พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถผู้ซึ่งประจำอยู่ในขบวนรถเดียวกันจะต้องส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7 ต่อกัน ในกรณีดังต่อไปนี้.-

(1) ณ สถานีที่ขบวนรถหยุด เมื่อท้ายขบวนได้ผ่านพ้นลิ้นประแจอันนอกสุดของสถานีหรือหอสัญญาณไปแล้วหรือถ้าสถานีนั้นไม่มีประแจ เมื่อท้ายขบวนรถผ่านพ้นชานชาลาสถานีไปแล้ว หรือ

(2) เมื่อขบวนรถจะออกเดินต่อไปภายหลังที่ได้หยุดนอกเขตสถานี หรือ

(3) เมื่อท้ายขบวนรถได้ผ่านพ้นทางตอนที่กำหนดให้ลดความเร็วลงด้วยป้ายลดความเร็วไปแล้วตามข้อ 36 (4)

(4) ในทางโค้งถ้าส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันตามที่กำหนดไว้ใน (1) (2) และ (3) ไม่ได้ ให้ส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันในทันทีที่สามารถส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันได้

(5) ถ้าไม่ได้ส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนกันให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้นี้ต้องหยุดขบวนรถและพนักงานขับรถ พนักงานรักษารถต้องหมายเหตุไว้ในรายงานประจำวันของตน

ต้องมีพนักงาน

ประจำขบวนรถครบ
จึงทำการได้

ข้อ 164 ห้ามไม่ให้ขบวนรถใด ๆ ออกจากสถานีไปโดยไม่มีพนักงานรถจักร พนักงานรถฟ่วงประจำหน้าที่ในขบวนรถนั้นครบถ้วนตามจำนวนที่กำหนด

ห้ามหยุดขบวนรถ
โดยไม่จำเป็น

ข้อ 165 ห้ามไม่ให้หยุดขบวนรถ ณ ที่ซึ่งไม่ได้กำหนดไว้ให้หยุดเพื่อประโยชน์สำหรับพนักงานหรือผู้อื่นขึ้นหรือลงรถ เว้นแต่มีความจำเป็นซึ่งเกี่ยวกับการเดินรถ หรือได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ หรือผู้ที่ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้

การให้หยุดขบวนรถ
ซึ่งกำหนดไว้ให้ผ่าน
สถานีทางสะดวกที่
ไม่มีสัญญาณเตือน

ข้อ 166 สถานีทางสะดวกที่ไม่มีสัญญาณเตือน เมื่อนายสถานีทางสะดวกต้องการให้ขบวนรถที่ได้กำหนดไว้ว่าจะเดินผ่านสถานีทางสะดวกนั้นหยุด ต้องจัดให้สัญญาณประจำที่แสดงอยู่ในท่า “ห้าม” ไว้ก่อนจนกว่าขบวนรถนั้นจะได้หยุดแล้ว จึงให้แสดงสัญญาณ “อนุญาต” เมื่อขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกแล้ว นายสถานีทางสะดวกจะต้องแสดงสัญญาณมือให้ขบวนรถหยุด ณ ที่ที่ต้องการ

การปฏิบัติเมื่อ

ขบวนรถหยุดคอย

ที่หลักเขตสถานีหรือ

สัญญาณเข้าเขตนอก

หรือสัญญาณเข้าเขตใน

ในกรณีที่ไม่มี

สัญญาณเข้าเขตนอก

และหลักเขตสถานี

ข้อ 167 (1) ขบวนรถที่ต้องหยุดคอยที่หลักเขตสถานีหรือสัญญาณเข้าเขตนอกหรือสัญญาณเข้าเขตในในกรณีที่ไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก เนื่องจากนายสถานีทางสะดวกยังไม่อนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่เขตสถานีทางสะดวกนั้น ให้พนักงานขับรถเปิดหวีดตามข้อ 35 (4) เมื่อต้องหยุดคอยอยู่ 5 นาทีแล้วให้พนักงานขับรถเปิดหวีดเตือนอีกครั้งและเมื่อรออีก 5 นาที ก็ยังไม่ได้รับสัญญาณอนุญาตทั้งไม่ทราบเหตุผลด้วย ให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถจัดส่งช่างเครื่องหรือช่างไฟ และพนักงานรถพ่วงร่วมกันไปสอบถามนายสถานีทางสะดวกนั้นทันที ยกเว้นขบวนรถที่ไม่มีพนักงานห้ามล้อ ให้จัดส่งช่างเครื่องหรือช่างไฟไปสอบถามนายสถานีทางสะดวกนั้น

(2) ในกรณีที่นายสถานีทางสะดวกไม่อยู่หรืออยู่ทำการแต่เพียงผู้เดียว และไม่สามารถที่จะอนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่เขตสถานีทางสะดวกได้ เช่น ป่วยหนัก เป็นต้น เมื่อพนักงานที่กลับจากไปสอบถามนายสถานีทางสะดวกตาม (1) แจ้งต่อพนักงานรักษารถ ๆ ต้องทำการและรับผิดชอบแทนนายสถานีทางสะดวก ในการที่อนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่เขตสถานีทางสะดวกนั้น ทั้งนี้ พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถต้องบันทึกเหตุการณ์ไว้ในรายงานประจำวันของตนทุกครั้ง

ให้ขบวนรถผ่านสถานี
ในทางตรง

ข้อ 168 ขบวนรถใดซึ่งกำหนดให้เดินผ่านสถานี ถ้าไม่มีเหตุขัดข้องต้องจัดให้เดินผ่านในทางตรง

การปฏิบัติเมื่อ

นายสถานีหรือ

พนักงานรักษารถ

พบรถชำรุด

ข้อ 169 (1) ถ้านายสถานีหรือพนักงานรักษารถพบรถพ่วงคันใดชำรุด และถ้า ณ ที่นั้นไม่มีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ ก็ให้นายสถานีหรือพนักงานรักษารถบอกเหตุและหารือกับพนักงานขับรถเพื่อทำการซ่อมพ่วงให้ไปกับขบวนรถได้ แต่ถ้าเห็นเป็นการจำเป็นก็ให้ปลดรถคันนั้นออกเสียจากขบวนรถเพื่อจัดการต่อไป

(2) ถ้าพนักงานรักษารถเห็นสิ่งใดชำรุดหรือบกพร่องเกิดขึ้นแก่รถพ่วงคันใดในระหว่างทาง ต้องหยุดขบวนรถและหารือกับพนักงานขับรถ หากพิจารณาเห็นว่าไม่ถึงกับเป็นอันตรายให้นำขบวนรถผ่านไปได้ แต่ต้องบันทึกเหตุการณ์นั้นไว้ เมื่อขบวนรถถึงสถานีซึ่งมีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ พนักงานรักษารถต้องแจ้งเหตุให้นายสถานีทราบโดยมีหลักฐาน

เมื่อนายสถานีทราบแล้ว ต้องแจ้งให้พนักงานตรวจรถทราบทันทีเพื่อจัดการต่อไป

ขบวนรถที่เดิน
ติดต่อกัน
ต้องรอกอยกัน

ข้อ 170 ณ สถานีแห่งใดมีขบวนรถซึ่งตามกำหนดเวลาจะต้องรับส่งผู้โดยสารและสัมภาระติดต่อกับอีกขบวนหนึ่ง ถ้าขบวนรถใดช้ากว่าอีกขบวนหนึ่ง ให้ขบวนรถที่มาถึงก่อนรอกอยเว้นแต่พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจะได้สั่งเป็นอย่างอื่น

ห้ามมิให้ใช้รถจักร
คูนขบวนรถ

ข้อ 171 ห้ามมิให้ใช้รถจักรคูนขบวนรถเดินในตอนนอกเขตสถานี โดยไม่มีรถจักรทำการอยู่หน้าขบวน เว้นแต่ในกรณีจำเป็นก็อนุญาตให้ใช้รถจักรทำการคูนดังกล่าวนี้ โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และต้องปฏิบัติโดยอนุโลมตามข้อ 308 (1) ด้วย

ห้ามมิให้รถจักร
เดินโดยหันรถลำเลียง
ออกหน้า

ข้อ 172 ถ้าไม่ได้รับอนุญาตจากสารวัตรรถจักร ห้ามมิให้รถจักรเดินโดยหันรถลำเลียงไว้ข้างหน้า เว้นไว้แต่เมื่อไม่สามารถจะกลับรถได้หรือเดินภายในเขตสถานี

การโดยสารไปบนรถจักร

ข้อ 173 พนักงานผู้มีตำแหน่งต่อไปนี้มีสิทธิขึ้นไปบนรถจักรหรือรถลำเลียงของรถจักรได้น้ำได้ คือ.-

(1) พนักงานขับรถและช่างไฟหรือช่างเครื่องขณะทำการตามหน้าที่

(2) พนักงานผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการสับเปลี่ยนรถ
ขณะทำการตามหน้าที่

(3) พนักงานรพ่วงขณะทำการตามหน้าที่ในเมื่อรถจักร
เดินตัวเปล่าเป็นขบวนรถ หรือเมื่อขบวนรถสินค้าเดินโดยไม่มี
รถพ่วงใช้เป็นทำการของพนักงานรักษารถ

(4) พนักงานผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถมีตำแหน่ง
ตั้งแต่ชั้นสารวัตรขึ้นไปในกรณีที่มีเหตุอันตรายเมื่อรถจักรเดินตัวเปล่า

(5) พนักงานผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถจักร การบำรุงทาง
และการสื่อสาร มีตำแหน่งตั้งแต่ชั้นนายตรวจขึ้นไปขณะทำการตามหน้าที่

ส่วนพนักงานตำแหน่งอื่น ๆ ห้ามไม่ให้ขึ้นไปบนรถจักร
หรือรถลำเลียงของรถจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่
ตั้งแต่สารวัตรรถจักรขึ้นไปเฉพาะในกรณีจำเป็น

สำหรับบุคคลภายนอกห้ามไม่ให้ขึ้นไปบนรถจักรหรือ
รถลำเลียงของรถจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้ซึ่งผู้ว่าการรถไฟ
ได้มอบอำนาจให้

ผู้ที่ขึ้นไปบนรถจักรหรือรถลำเลียงของรถจักร ใ้คน
ต้องไม่กีดขวางกิจการของพนักงานรถจักรนั้น

ห้ามอยู่ลำเขตบรรทุก

ข้อ 174 ขณะที่ขบวนรถกำลังเดินอยู่ ห้ามไม่ให้พนักงาน
รถพ่วงหรือพนักงานรถจักรอยู่ลำเขตบรรทุกออกไป เช่น ขึ้นไปอยู่
บนกองฟืนในรถลำเลียงของรถจักรหรือบนหลังการถ หรือห้อยโหน
ตามบันไดรถ ฯลฯ เพราะอาจจะเป็นอันตรายต่อชีวิตได้

ห้ามพักผ่อน

ในรถโดยสาร และ
รถสัมภาระ

ข้อ 175 ห้ามไม่ให้พนักงานใช้รถโดยสารและรถสัมภาระ
เมื่อจอดอยู่ที่สถานีเป็นที่อาศัยนอนหรือเพื่ออิริยาบถใด ๆ เว้นแต่จะ
ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

การโดยสารจะต้อง มีตัวหรือใบเบิกทาง **ข้อ 176** ห้ามไม่ให้พนักงานซึ่งไม่ได้ถือตัวหรือใบเบิกทาง โดยชอบด้วยข้อบังคับระเบียบการที่ได้กำหนดไว้ โดยสารไปกับขบวนรถ เว้นแต่พนักงานประจำขบวนรถจะทำการตามหน้าที่

หลักปลอดภัย **ข้อ 177** ที่ทางหลักและทางตันทุกแห่งมีหลักปลอดภัยปักไว้ ห้ามไม่ให้จ่อครกใด ๆ ทั้งไว้โดยให้หัวรถหรือท้ายรถล้ำหลักปลอดภัย ออกไปทางประแจ ซึ่งเป็นการกีดขวางแก่การเดินรถในทางที่ใกล้เคียง

การเดินรถในทางแยก ออกไปจากย่านสถานี **ข้อ 178** ณ สถานีทางสะดวกที่มีทางแยกออกไปจากย่านสถานี หรือแยกออกไปจากทางในดอนหรือดอนอัดโนมัตินเขตสถานีหรือนอกเขตสถานี ให้ปฏิบัติดังนี้.-

(1) นายสถานีทางสะดวกจะต้องมอบใบอนุญาตเดินรถ ในทางแยก (แบบ กรฟ.13) ให้กับพนักงานขับรถ และจะต้องจัด พนักงานทำการเป็นพนักงานรอฟังทำหน้าที่กำกับประจํารถฟ่วง และแสดงสัญญาณมือให้เดินรถเข้าไปหรือเดินกลับด้วยทุกครั้ง

การออกใบอนุญาตเดินรถในทางแยก (แบบ กรฟ.13) นายสถานี ทางสะดวกต้องออก 1 ชุด รวม 2 ฉบับ ให้พนักงานขับรถ 1 ฉบับ ส่วนอีก 1 ฉบับ ต้องเก็บไว้เป็นหลักฐานมีกำหนด 30 วัน

ตัวอย่างใบอนุญาตเดินรถในทางแยก
(แบบ กรฟ.13)

การรถไฟฯ

ใบอนุญาตเดินรถในทางแยก (แบบ กรฟ.13)

เลขที่สถานี

ถึงพนักงานขับรถจักรเลขที่

อนุญาตให้นำรถเดินจาก ถึง

และเดินกลับโดยระยะวิ่งเมื่อได้รับอนุญาตจากพนักงาน
รถพ่วง

(ลงชื่อ)นายสถานีทางสะดวก

วันที่/...../.....

เวลา น.

(ให้กรอกข้อความชุดละ 2 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียน
ที่ละฉบับ)

ก่อนที่นายสถานีทางสะดวกจะมอบใบอนุญาตเดินรถ
ในทางแยก (แบบ กรฟ.13) ให้กับพนักงานขับรถ จะต้องสอบสวน
ให้ได้ความแน่ชัดว่าไม่มีสิ่งใดกีดขวางทางนั้น และเมื่อได้อนุญาต
ให้เดินรถเข้าไปในทางแยกนั้นแล้ว ห้ามมิให้อนุญาตให้เดินรถอื่น ๆ
เข้าไปในทางนั้นอีก จนกว่ารถที่เดินเข้าไบนั้นได้กลับถึงสถานี
ทางสะดวกนั้นแล้ว

(2) ถ้าในทางแยกนั้นได้ติดตั้งโทรศัพท์สำหรับใช้ติดต่อกับ
นายสถานีทางสะดวกได้ ให้ปฏิบัติดังนี้.-

ก. เมื่อเดินรถเข้าไปถึงปลายทางครบถ้วนแล้ว
พนักงานรถพ่วงจะต้องโทรศัพท์แจ้งเวลาถึงต่อนายสถานีทางสะดวกทันที
และก่อนจะอนุญาตให้เดินรถกลับสถานีทางสะดวก พนักงานรถพ่วง

จะต้องโทรศัพท์แจ้ง และได้รับอนุญาตจากนายสถานีทางสะดวก ก่อนทุกครั้ง กับจะต้องบันทึกการอนุญาตไว้ในรายงานประจำวัน ของพนักงานขับรถไว้เป็นหลักฐาน

ข. เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้อนุญาตให้เดินรถ เข้าไปในทางแยกแล้ว ห้ามมิให้อนุญาตให้เดินรถเข้าไปในทางนั้นอีก เว้นแต่รถที่เดินเข้าไปนั้นได้เดินถึงปลายทางหรือรถที่ได้อนุญาตให้ เดินกลับนั้นได้เดินกลับถึงสถานีทางสะดวกครบถ้วนแล้ว

ค. ถ้าโทรศัพท์สำหรับใช้ติดต่อกับสถานีทางสะดวกขัดข้อง เมื่อได้อนุญาตให้เดินรถเข้าไปในทางแยกนั้นแล้ว ห้ามมิให้อนุญาต ให้เดินรถเข้าไปในทางนั้นอีก เว้นแต่จะได้รับแจ้งโดยมีหลักฐาน จากพนักงานรถพ่วง ว่ารถที่เดินเข้าไปครั้งหลังสุดนั้นได้เดินถึง ปลายทางครบถ้วน และจะไม่อนุญาตให้เดินรถกลับสถานีทางสะดวก จนกว่ารถที่นายสถานีทางสะดวกจะอนุญาตให้เดินเข้าไปอีกนั้น ได้เดินถึงปลายทางครบถ้วนแล้ว

ก่อนจะอนุญาตให้เดินรถกลับสถานีทางสะดวก พนักงานรถพ่วงจะต้องแจ้งให้พนักงานขับรถทราบว่า โทรศัพท์ขัดข้อง ติดต่อกับนายสถานีทางสะดวกไม่ได้ พร้อมกับบันทึกไว้ในรายงาน ประจำวันของพนักงานขับรถ และพนักงานขับรถจะต้องมอบ ใบอนุญาตเดินรถในทางแยก (แบบ กรฟ.13) ให้กับพนักงานรถพ่วง ยึดถือไว้ และเมื่อได้รับสัญญาณให้ไปได้ ตามข้อ 7 (1) จาก พนักงานรถพ่วงแล้ว ให้นำรถกลับสถานีทางสะดวกได้โดย ระมัดระวัง และใช้ความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ นายสถานีทางสะดวก พนักงานรถพ่วง และพนักงานขับรถต้อง รายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

การบันทึกเวลาเดินทาง
ในทางแยกลงในสมุด
จดทางสะดวก

ข้อ 179 การเดินทางเข้าและออกทางแยกตามข้อ 178 นายสถานีทางสะดวกต้องบันทึกเวลาออกและถึงสถานีทางสะดวก เวลาถึงและเวลาออกปลายทาง รวมทั้งบันทึกนามพนักงานรถไฟผู้แจ้ง เวลาถึงและเวลาออกจากปลายทางไว้ในสมุดจดทางสะดวก เป็นหลักฐานในขณะนั้นทุกครั้ง

มารยาทพนักงาน

มารยาททั่วไป

ข้อ 180 (1) พนักงานทุกคนเมื่อทำการอยู่ตามหน้าที่ ต้องเอาใจใส่ระมัดระวังกิจการงานในหน้าที่ให้เรียบร้อยเสมอ อย่าให้เกิดการบกพร่องหรือเสื่อมเสียขึ้นได้

(2) ห้ามพนักงานคนใด ทำการฝ่าฝืนข้อที่ได้ กำหนดไว้ดังต่อไปนี้:-

- ก. ไม่ให้ละทิ้งหน้าที่ที่ตนรักษาประจำอยู่
- ข. ไม่ให้ออกไปพื้นที่ซึ่งตนมีหน้าที่รักษาการ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือขึ้นไปเสียก่อน
- ค. ไม่ให้มาทำงานช้ากว่าเวลาที่กำหนดไว้
- ง. ไม่ให้กลับจากที่ทำการก่อนเวลาที่กำหนด หรือเมื่อถึงเวลาที่กำหนดแล้ว แต่หน้าที่นั้นจำเป็นต้องมีผู้มารับช่วง และผู้นั้นยังไม่ได้มารับมอบ ก็ให้ทำงานต่อไปจนกว่าจะได้มอบงาน ให้แก่ผู้รับช่วง
- จ. ไม่ให้เข้าประจำการตามหน้าที่ขณะมึนเมา หรือไม่ได้พักผ่อนเป็นเวลาอันสมควรแก่อิริยาบถ เช่น เที่ยงตรึกคิด หรือประการหนึ่งประการใดซึ่งเป็นเหตุที่จะปฏิบัติการในหน้าที่ของตน ให้เรียบร้อยไม่ได้
- ฉ. ไม่ให้จัดผู้อื่นมาทำงานแทนตน โดย ไม่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บังคับบัญชา

(3) พนักงานทุกคนต้องสุภาพเรียบร้อยต่อผู้บังคับบัญชาและประชาชน และในขณะทำการตามหน้าที่ห้ามมิให้ใช้วาจาหรือถ้อยคำหยาบคายอันไม่เป็นที่ไพเราะน่าฟัง

(4) พนักงานทุกคนต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาเหนือตนอันชอบด้วยกฎหมายและข้อบังคับระเบียบการ และต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบในเหตุการณ์ที่ผิดไปจากข้อบังคับระเบียบการหรือในเรื่องอุบัติเหตุต่าง ๆ โดยความสัตย์จริงทุกประการ

(5) ห้ามมิให้พนักงานกระทำความผิดด้วยอาการอย่างหนึ่งอย่างใดให้เป็นเหตุหรืออาจเป็นเหตุให้เกิดการเสียหายหรือเสียเวลาแก่ขบวนรถหรือการเดินรถ เว้นแต่จะมีเหตุผลอันสมควรอย่างยิ่ง

(6) ห้ามมิให้พนักงานกระทำการด้วยอาการอย่างหนึ่งอย่างใดเป็นเหตุหรืออาจเป็นเหตุให้เกิดการเสื่อมเสียหรือเป็นอันตรายต่อสินค้าสัมภาระใด ๆ ฯลฯ หรือทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(7) ห้ามมิให้พนักงานกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดให้เป็นเหตุให้เกิดภัยพิบัติ หรือเป็นที่หวาดเสียว หรือเป็นอันตรายต่อชีวิตมนุษย์เป็นอันขาด

ห้ามเสพสุราเมรัย
และของมึนเมา

ข้อ 181 ห้ามมิให้พนักงานประจำขบวนรถหรือพนักงานประจำสถานีเสพสุราเมรัยและของมึนเมาในระหว่างเวลาซึ่งอยู่ในหน้าที่เป็นอันขาด หรือจะเสพนอกเวลาทำงาน แต่มาเมึนเมาในระหว่างทำการตามหน้าที่ก็ไม่ได้เช่นเดียวกัน

ห้ามจำหน่ายของ
มีนเมาให้พนักงาน
ระหว่างเวลาซึ่งอยู่
ในหน้าที่

ข้อ 182 ห้ามพนักงานและผู้รับเหมาขายอาหารของการรถไฟ
แห่งประเทศไทยขายหรือให้สุราเมรัยหรือของมีนเมาชนิดใด ๆ
แก่พนักงานที่ประจำขบวนรถ หรือประจำสถานีภายในเขตรถไฟ
ในระหว่างเวลาซึ่งพนักงานเหล่านั้นอยู่ในหน้าที่เป็นอันขาด

การเก็บได้ซึ่ง
ทรัพย์สินตกอยู่

ข้อ 183 เมื่อพนักงานคนใดเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอยู่ในเขตสถานี
ของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือในรถใด ๆ จะต้องนำไปมอบให้แก่สถานี
ซึ่งอยู่ใกล้ที่สุดโดยมีหลักฐานทันที แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ
นายสถานีที่ได้รับมอบทรัพย์สินไว้ก็ต้องรายงานให้
ผู้บังคับบัญชาทราบเช่นเดียวกัน

ผู้ที่ละเมิดต่อข้อบังคับ
อาจได้รับโทษ

ข้อ 184 พนักงานผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับที่ได้กำหนดไว้
อาจต้องได้รับโทษฐานผิดวินัย

เมื่อพ้นจากหน้าที่
ต้องส่งคืนสิ่งของ

ข้อ 185 เมื่อพนักงานได้พ้นจากหน้าที่ซึ่งตนกระทำอยู่ ถ้ามี
สิ่งของต่าง ๆ ซึ่งเป็นสมบัติของการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ใน
ความรับผิดชอบของตน จะต้องมอบหรือส่งคืนสิ่งของเหล่านั้น
ทั้งสิ้นให้แก่ผู้ที่รับมอบหรือต่อผู้บังคับบัญชาตามแต่จะได้อำหนดไว้

นายสถานี

หน้าที่และความ
รับผิดชอบของ
นายสถานีและ
นายสถานีทางสะดวก

ข้อ 186 (1) ก. นายสถานีมีหน้าที่รักษาการงานภายในเขตสถานี
ซึ่งตนได้รับมอบไว้ และต้องรับผิดชอบทุกอย่างในกิจการที่พึงต้องกระทำ
ข. ถ้ามีสิ่งใดบกพร่องเสียหายหรือมีอุบัติเหตุ
อย่างใดเกิดขึ้นภายในเขตสถานี นายสถานีต้องรับผิดชอบในเหตุนั้น
อยู่เสมอจนกว่าจะสอบสวนได้ความว่าเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความผิด
ของผู้อื่น ไม่ใช่ความผิดของตน

ค. ต้องปฏิบัติและควบคุมการงานซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของตนให้เป็นไปตามคำสั่งและข้อบังคับระเบียบการตามที่ได้กำหนดไว้โดยเคร่งครัด

ง. ต้องตรวจและรับผิดชอบรักษาเงินทุกประเภทซึ่งตนต้องเกี่ยวข้องรับผิดชอบไว้ให้มั่นคงและปลอดภัย และต้องจัดส่งเงินนั้นไปยังเจ้าหน้าที่ตามระเบียบการซึ่งได้กำหนดไว้

จ. ต้องอบรมให้พนักงานต่าง ๆ ซึ่งทำการประจำอยู่ในความบังคับบัญชาให้มีความสามารถรอบรู้การงานในหน้าที่ซึ่งพนักงานเหล่านั้นจะต้องปฏิบัติ

(2) นายสถานีทางสะดวกมีหน้าที่เกี่ยวกับการใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ดังต่อไปนี้.-

ก. ต้องรอบรู้ชำนาญในการใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ต่าง ๆ

ข. ห้ามมิให้ผู้อื่นซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องมาแตะต้องเครื่องสัญญาณประจำที่ภายในความรับผิดชอบเป็นอันขาด

ค. เมื่อเครื่องสัญญาณประจำที่ขัดข้องต้องจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ทำการซ่อมทันที

หน้าที่และความ
รับผิดชอบของ
ผู้ช่วยนายสถานี

ข้อ 187 สถานีใดที่มีผู้ช่วยนายสถานี เมื่อนายสถานีได้มอบหมายหน้าที่การงานอย่างหนึ่งอย่างใดให้กับผู้ช่วยนายสถานีแล้ว ผู้ช่วยนายสถานีต้องปฏิบัติตามคำสั่งนั้นและมีหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบในการงานนั้นเสมือนกับนายสถานี

การมอบหน้าที่
ให้ผู้แทน

ข้อ 188 ถ้านายสถานีหรือพนักงานสัญญาณจะต้องมอบหมายหน้าที่ให้กับผู้ซึ่งมาแทนชั่วคราว จะต้องมอบบรรดาทรัพย์สินของ บัญชีต่าง ๆ ตัวโดยสาร และเงินที่อยู่ในความรับผิดชอบของตน กับคำสั่งประกาศเดินรถ คำสั่งระเบียบการอื่น ๆ

รวมทั้งข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ให้กับผู้ซึ่งมาแทนให้เรียบร้อย โดยมีหลักฐานด้วยกันทั้งสองฝ่าย

การปฏิบัติเมื่อ

นายสถานีทางสะดวก
ไม่สามารถจะอนุญาต
ให้ขบวนรถเข้าสู่
เขตสถานี

ข้อ 189 ในกรณีที่นายสถานีทางสะดวกอยู่ทำการแต่ผู้เดียว และไม่สามารถจะอนุญาตให้ขบวนรถเข้าสู่เขตสถานีทางสะดวกได้ และพนักงานรักษารถได้ทำการแทนจนขบวนรถเข้าสู่เขตสถานีทางสะดวกตามข้อ 167 (2) เรียบร้อยแล้ว พนักงานรักษารถต้องจัดให้พนักงานห้ามล้อรักษาและทำการแทนนายสถานีทางสะดวก และต้องรีบโทรศัพท์แจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบ เพื่อแจ้งต่อให้สารวัตรเดินรถในแขวงนั้นทราบทันทีเพื่อจัดคนมาแทน ทั้งนี้ ผู้เกี่ยวข้องจะต้องบันทึกการแจ้งและรับข่าวไว้เป็นหลักฐานด้วย

การจัดขบวนรถ ที่สถานีต้นทาง

ข้อ 190 ณ สถานีต้นทาง นายสถานีต้องจัดให้ทำการสับเปลี่ยนรถและลำดับรถที่มีเครื่องห้ามล้อในขบวนรถนั้น และพยายามให้เสร็จเรียบร้อยก่อนถึงกำหนดเวลาขบวนรถออกไม่น้อยกว่า 30 นาที

การปล่อยขบวนรถ ออกจากสถานี

ข้อ 191 (1) ห้ามไม่ให้นายสถานีปล่อยขบวนรถออกจากสถานีไปก่อนเวลาที่มีแจ้งอยู่ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือคำสั่งประกาศเดินรถนั้น ๆ เป็นอันขาด เว้นแต่ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถจะสั่งการเป็นอย่างอื่น

(2) ถ้าขบวนรถใดเดินถึงสถานีช้ากว่ากำหนดเวลาเมื่อได้ทำกิจใด ๆ เสร็จแล้ว ก็ให้นายสถานีรีบปล่อยขบวนรถนั้นออกไปโดยให้หยุดที่สถานีของตนน้อยกว่าเวลาที่ได้กำหนดไว้ให้หยุดเพื่อลดเวลาที่ช้าให้น้อยลง

การรับ และ
ปล่อยขบวนรถ

ข้อ 192 (1) นายสถานีทางสะดวกต้องออกมารับหรือปล่อยขบวนรถทุกขบวนที่จะเข้าสู่หรือออกจากสถานีทางสะดวกของตน และต้องมีสัญญาณมือเตรียมพร้อมไปด้วย เพื่อจะได้แสดงเมื่อมีความจำเป็น

(2) สถานีที่ไม่ใช่สถานีทางสะดวกแต่มีประแจให้นายสถานีปฏิบัติตาม (1)

(3) สถานีที่ไม่ใช่สถานีทางสะดวกและไม่มีประแจให้สารวัตรเดินรถเป็นผู้กำหนดว่า ในกรณีใดบ้างที่นายสถานีจะต้องออกมารับขบวนรถใดหรือไม่

การรักษาและทำความสะอาด
รถโดยสารโดยสาร
รวมทั้งรถ พห.

ข้อ 193 นายสถานีมีหน้าที่รับผิดชอบจัดให้ปิดประตูหน้าต่างของรถโดยสารทุกชนิดรวมทั้งรถ พห. ด้วย ที่มีสำรองหรือพักค้างคืนอยู่ที่สถานีของตน ทั้งใส่กุญแจให้เรียบร้อยและต้องรับผิดชอบให้รถเหล่านี้สะอาดเรียบร้อยที่จะนำออกใช้ได้อยู่เสมอ

การรักษารถไฟฟ้ที่สถานี

ข้อ 194 (1) นายสถานีต้องรับผิดชอบจัดให้ต่อขอรถไฟฟ้ซึ่งมีอยู่ในเขตสถานีของตนเสียให้เป็นพวง ถ้ารถเหล่านั้นมีท่ห้ามล้อด้วยแล้ว ก็จะต้องจัดต่อท่ห้ามล้อให้ติดต่อกันหรือเมื่อไม่ต้องการจะติดต่อกันแล้วก็ต้องเอาปลายท่สวมไว้กับจุกให้เรียบร้อยทุกคัน และถ้ามีเครื่องห้ามล้อมือก็ต้องลงห้ามล้อไว้ให้มั่นคง ถ้าเห็นว่าห้ามล้อที่ลงแล้วไม่เพียงพอหรือรถนั้นไม่มีห้ามล้อมือ ก็ต้องจัดหาสิ่งหนึ่งสิ่งใดจิมล้อรถไฟฟ้เพื่อป้องกันมิให้รถเลื่อนไหลได้ และอย่าให้รถจอดล้ำหลักปลอดภัย

(2) ในกรณีที่มิรถทั้งชนิดขอพวงแบบอัตโนมัติและขอพวงแบบธรรมดาจรวมกัน นายสถานีต้องรับผิดชอบ จัดให้รถซึ่งมีขอพวงแบบเดียวกันอยู่รวมเป็นพวงเดียวกันและแต่ละพวงต้องแยกไว้ให้ห่างกันพอสมควรเพื่อมิให้รถที่มีขอพวงต่างแบบกันไหลไปกระทบกันได้เมื่อมีการสับเปลี่ยนหรือเมื่อมีเหตุการณ์อื่นๆ แต่ทั้งนี้ต้องปฏิบัติตาม(1)ทุกประการ

ระฆังสถานี

ข้อ 195 (1) ณ สถานีต้นทางหรือสถานีใด ซึ่งมีกำหนดเวลาให้ขบวนรถโดยสารขบวนหนึ่งขบวนใดหยุดตั้งแต่ 10 นาทีขึ้นไป สถานีนั้นต้องมีระฆังสำหรับตีเพื่อเตือนผู้โดยสาร

(2) เมื่อขบวนรถโดยสารหยุดที่สถานีซึ่งมีระฆังตั้งแต่ 4 นาทีขึ้นไปก่อนหน้าขบวนรถจะออก 3 นาที นายสถานีต้องจัดให้ตีระฆังเตือน 2 ทีครั้งหนึ่ง และก่อนหน้าขบวนรถจะออกอีก 1 นาที ก็ให้ตีระฆัง 3 ทีอีกครั้งหนึ่ง

(3) เมื่อขบวนรถโดยสารหยุดที่สถานีซึ่งมีระฆังโดยหยุดน้อยกว่า 4 นาที ก่อนหน้าขบวนรถจะออก 1 นาที นายสถานีต้องจัดให้ตีระฆัง 3 ทีครั้งเดียว

ครอบราง

ข้อ 196 ณ สถานีที่มีครอบราง นายสถานีต้องรับผิดชอบให้ครอบรางนี้ครอบขวางปิดทางและลั่นกุญแจไว้เสมอ จะเปิดได้ต่อเมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น เช่น มีการสับเปลี่ยนรถการหลีกขบวนรถ ฯลฯ

นายสถานีเป็นผู้รับผิดชอบ ต้องรักษาลูกกุญแจไว้ และจะมอบให้ผู้อื่นไปได้ก็แต่เฉพาะพนักงานซึ่งมีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต้องการใช้เท่านั้น

ต้องปิดป้ายสิ่งของ
เกิดอันตรายไวไฟ
สิ่งของแตกง่าย

ข้อ 197 (1) นายสถานีต้องจัดให้มีป้ายปิดไว้ที่ข้างรถตามด้านยาวทั้งสองข้างแสดงลักษณะสิ่งของที่บรรทุกอยู่ในรถเหมือนกันส่งไปจากสถานีของตน เฉพาะสิ่งของดังต่อไปนี้.-

ก. รถที่บรรทุกวัตถุระเบิด ให้ปิดป้าย
“สิ่งของเกิดอันตราย”

ข. รถที่บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟ
ก๊าซหรือวัตถุไวไฟอื่น ๆ ให้ปิดป้าย “ไวไฟ”

ค. รถที่บรรทุกสิ่งของแตกง่าย ให้ปิดป้าย
“สิ่งของแตกง่าย”

(2) ถ้า ณ ที่ใดมีที่ทำการรับส่งสินค้าซึ่งมีสารวัตรรับส่งสินค้าควบคุมอยู่การปิดป้ายตาม (1) ให้เป็นหน้าที่ของสารวัตรรับส่งสินค้าจัดการให้เป็นไปโดยเรียบร้อย

(3) ถ้ารถบรรทุกสิ่งของตาม (1) คันใดที่บรรทุกมาจากทางรถไฟต่างประเทศ เมื่อถึงสถานีร่วมชายแดน และจะส่งรถนี้มาทางรถไฟไทยแล้ว นายสถานีชายแดนหรือหัวหน้าเสมียน ณ ที่นั้นต้องรับผิดชอบจัดให้มีป้ายปิดไว้ที่ข้างรถให้ถูกต้องตาม (1)

ตอบรับคำสั่ง

ข้อ 198 เมื่อนายสถานีได้รับคำสั่งประกาศเดินรถหรือคำสั่งใด ๆ จะเป็นโดยทางโทรเลข โทรศัพท์ โทรศัพท์หรือหนังสือก็ตาม ซึ่งกำหนดให้ตอบรับด้วยแล้ว นายสถานีต้องตอบรับไปยังเจ้าหน้าที่ตามที่ได้กำหนดไว้ ในคำสั่งนั้น ๆ โดยเร็ว

พนักงานรถฟ่วง

เครื่องใช้สำหรับ
พนักงานรักษารถ

ข้อ 199 พนักงานรักษารถเมื่อจะไปทำการตามหน้าที่ต้องมีเครื่องใช้ไปด้วย ดังนี้.-

ก. สิ่งที่จะต้องมียุทธภัณฑ์

(1) คำสั่งที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็น

(2) เครื่องดับเพลิง กฎข้อบังคับ และระเบียบต่าง ๆ

ที่ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถจัดหาให้

(3) หีบเวชภัณฑ์ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย
จ่ายประจำขบวนรถ

(4) ปืนและกระสุน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย
จ่ายประจำขบวนรถ

ข. สิ่งต่าง ๆ ที่พนักงานรักษารถจะต้องมี

- (1) โคมสัญญาณและหรือธงเขียวธงแดงตามความจำเป็น
- (2) นกหวีด
- (3) นาฬิกา
- (4) ป้ายกลมสีแดงท้ายขบวนรถ และหรือโคมไฟแดงท้ายขบวนรถตามความจำเป็น
- (5) โทรศัพท์ฉุกเฉิน
- (6) คำสั่งประกาศเดินรถพิเศษที่เกี่ยวข้อง
- (7) แบบพิมพ์และสิ่งต่าง ๆ ที่จะต้องใช้เกี่ยวกับหน้าที่พนักงานรักษารถ
- (8) แหวนท่อลม ที่ใช้การได้ดีตามความจำเป็น

เวลาทำงานของพนักงานรถฟ่วง **ข้อ 200** พนักงานรถฟ่วงต้องเข้าทำการรับมอบหน้าที่ ณ สถานีต้นทางก่อนกำหนดเวลาออกของขบวนรถซึ่งตนมีหน้าที่กำกับไปนั้นไม่น้อยกว่า 30 นาที

การตรวจขบวนรถของพนักงานรักษารถ **ข้อ 201** ก่อนที่ขบวนรถจะออกไปจากสถานีต้นทางและทั้งในระหว่างที่ขบวนรถเดินยังไม่ถึงสถานีปลายทาง พนักงานรักษารถต้องตรวจดูสิ่งของต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย คือ.-

- (1) รถฟ่วงในขบวนที่ตนกำกับไปนั้นมีจำนวนไม่เกินกำลังลากจูงของรถจักรที่ทำขบวนไปในทางตอนนั้น
- (2) รถและเครื่องห้ามล้อเรียงไว้เป็นลำดับถูกต้องตามที่กำหนดไว้และเครื่องห้ามล้อใช้การได้เรียบร้อย
- (3) ขอฟ่วง ท่อห้ามล้อ ฯลฯ ของรถฟ่วงในขบวนรถได้ต่อกันมั่นคงและทวารลมท่อห้ามล้อขบวนรถ ทวารลิ้นบังคับการเครื่องห้ามล้อ (ถ้ามี) อยู่ในท่าถูกต้องเรียบร้อยดีแล้ว

(4) เครื่องบอกเหตุอันตรายที่มีใช้อยู่ในขบวนรถใช้ได้ สะดวกเรียบร้อย

(5) เครื่องประกอบรถพ่วงทุก ๆ คันมีอยู่ครบถ้วนเรียบร้อย ถ้าชำรุดหรือบกพร่องต้องมีบัตรสีฟ้าหรือสีเหลืองติดอยู่พร้อมทั้งมีใบกำกับบัตรนั้นด้วย แต่ถ้ามีสิ่งชำรุดหรือบกพร่องในระหว่างทาง ต้องปฏิบัติตามข้อ 169 (2)

(6) รถพ่วงในขบวนรถต้องตรงกับใบส่งของหรือใบกำกับรถ ถ้าเป็นรถสินค้าบรรทุก ก็ต้องตรวจดูตราตะกั่วตามที่กำหนดไว้ ที่ประตูรถว่าเรียบร้อย

(7) ต้องปิดประตูรถสินค้าให้เรียบร้อย

(8) ถ้าเป็นเวลากลางคืน ต้องเปิดไฟในขบวนรถให้เรียบร้อย

(9) ต้องตรวจดูความเรียบร้อยซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารและสินค้า

การจัดพนักงานห้ามล้อ
ประจำขบวนรถ

ข้อ 202 พนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบจัดให้พนักงานห้ามล้อเข้าประจำการตามจำนวนที่ได้กำหนดไว้ โดยแบ่งหน้าที่ให้ควบคุมเครื่องห้ามล้อและรักษาความปลอดภัย เว้นแต่ขบวนรถที่ไม่มีพนักงานห้ามล้อ

บันทึกรายการ
รถในขบวน

ข้อ 203 ก่อนที่ขบวนรถจะเดินออกไปจากสถานีต้นทาง พนักงานรักษารถต้องจดจำนวนและชนิดรถ จำนวนหน่วยลากจูง และจำนวนเครื่องห้ามล้อในแบบพิมพ์ที่ได้กำหนดไว้

ถ้าในระหว่างทางมีการเปลี่ยนแปลงต้องปลดหรือเพิ่มรถในขบวนแล้ว ก็ต้องบันทึกการเปลี่ยนแปลงไว้ทุกครั้งไป

ทั้งนี้ ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อ 154 อีกด้วย

การแจ้งจำนวนรถ จำนวนหน่วยลากจูง และเครื่องห้ามล้อ ให้พนักงานขับรถทราบ	ข้อ 204 (1) ก่อนที่ขบวนรถจะออกเดินจากสถานีต้นทาง พนักงานรักษารถต้องแจ้งจำนวนรถพ่วง จำนวนหน่วยลากจูง และจำนวนเครื่องห้ามล้อในขบวนรถให้พนักงานขับรถทราบ (2) ในระหว่างทาง ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงจำนวนรถพ่วงจำนวนหน่วยลากจูง จำนวนเครื่องห้ามล้อ โดยปลดรถพ่วงในขบวนออกหรือรับรถเพิ่มเข้าอีกก็ดี พนักงานรักษารถจะต้องแจ้งให้พนักงานขับรถทราบทุกครั้ง (3) การแจ้งให้พนักงานขับรถทราบตาม (1) และ (2) ต้องบันทึกลงไว้ในรายงานประจำวันของพนักงานขับรถ และลงนามกำกับไว้เป็นหลักฐาน
ห้ามออกขบวนรถ ก่อนได้รับอนุญาต จากนายสถานี	ข้อ 205 ก่อนที่จะได้รับอนุญาตจากนายสถานี ห้ามไม่ให้พนักงานรักษารถแสดงสัญญาณอนุญาตให้พนักงานขับรถนำขบวนรถออกเดินจากสถานีไป
พนักงานรักษารถ ต้องเชื่อฟังคำสั่ง นายสถานี ขณะเมื่อ อยู่ในเขตสถานี	ข้อ 206 ขณะเมื่อพนักงานรักษารถอยู่ในเขตสถานีต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งของนายสถานีอันชอบด้วยกฎหมายและข้อบังคับระเบียบการ ถ้าพนักงานรักษารถเห็นว่าคำสั่งนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือข้อบังคับระเบียบการหรืออาจจะเกิดอันตรายต่อชีวิตมนุษย์ต่อขบวนรถ ต่อทรัพย์สินของประชาชน หรือของการรถไฟแห่งประเทศไทยก็ตาม พนักงานรักษารถจะไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่งนั้นก็ได้ แต่ต้องทักท้วงเป็นลายลักษณ์อักษรเสนอนายสถานีนั้นทันที ทั้งนี้ นายสถานีและพนักงานรักษารถต้องรายงานเหตุการณ์โดยละเอียดให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

การปลดหรือรับรถ **ข้อ 207** เพื่อความสะดวกในการปลดหรือรับรถ ณ สถานี ณ สถานีระหว่างทาง ให้นพนักงานรักษารถแจ้งให้พนักงานขับรถทราบล่วงหน้า ให้แจ้งพนักงานขับรถ ตามแต่สามารถจะบอกได้ว่าจะปลดหรือรับรถที่คันที่สถานีใดบ้าง

พนักงานรักษารถ **ข้อ 208** ขบวนรถซึ่งตามกำหนดเวลาเดินรถเดินผ่านสถานี หรือหอสัญญาณโดยไม่หยุดแต่พนักงานรักษารถมีความประสงค์ให้หยุด ต้องการให้ขบวนรถ เมื่อรถจักรผ่านเข้ามาในเขตสถานีแล้วพนักงานรักษารถต้องแสดงธงแดง หรือโคมไฟแดงยกขึ้นลงให้นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณเห็น ชัดเจน นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณจะต้องแสดงสัญญาณ ให้ขบวนรถหยุด ทั้งนี้ห้ามมิให้นายสถานีทางสะดวกมอบตัวหรือ ตราทางสะดวกให้กับพนักงานขับรถ ถ้าพนักงานขับรถไม่หยุด ขบวนรถด้วยเหตุใด ๆ ก็ดี พนักงานรักษารถต้องแสดงสัญญาณห้าม อยู่ตลอดเวลาและถ้าปรากฏว่าพนักงานขับรถยังไม่หยุดขบวนรถ พนักงานรักษารถต้องจัดการลงห้ามล้อตามที่กำหนดไว้ในข้อ 161 (4) (5)

เมื่อขบวนรถหยุดแล้ว พนักงานรักษารถต้องจัดให้ถอย ขบวนรถกลับมายังสถานีหรือหอสัญญาณนั้น โดยอนุโลมตามที่ กำหนดไว้ในข้อ 308

ห้ามไม่ให้ **ข้อ 209** ห้ามมิให้พนักงานรักษารถเปลี่ยนขบวนรถหรือ เปลี่ยนหน้าที่กันโดยพลการ ถ้ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นซึ่งจำเป็นต้องขนถ่าย สัมภาระและผู้โดยสารกันแล้ว พนักงานรักษารถของขบวนรถนั้น ๆ ต้องทำการกำกับสัมภาระและผู้โดยสารของตนต่อไป จนถึงสถานี ปลายทางที่กำหนดว่าขบวนรถนั้น ๆ จะไปถึง เว้นแต่ผู้บังคับบัญชา จะได้สั่งเป็นอย่างอื่น

รายงานประจำวัน ของพนักงานรักษารถ	ข้อ 210 พนักงานรักษารถในขณะที่กระทำหน้าที่ประจำ ขบวนรถต้องทำรายงานประจำวันตามแบบและระเบียบการซึ่งได้กำหนดไว้ และต้องบันทึกเหตุการณ์ทั้งสิ้นด้วยตนเอง พร้อมทั้งลงชื่อเป็นหลักฐาน นอกจากนี้เมื่อขบวนรถหยุดในเขตสถานี ก็ให้เป็นหน้าที่ของนายสถานีที่จะต้องลงเวลาขบวนรถ กับบันทึกเหตุการณ์ พร้อมทั้งลงชื่ออีกด้วย ก. แบบและระเบียบการดังกล่าวข้างต้นนั้น ให้ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเป็นผู้กำหนดให้ถือปฏิบัติ ข. ถ้าเหตุที่ขบวนรถเดินไม่ได้ตามเวลาที่กำหนดไว้ เนื่องมาจากกรจักร ให้พนักงานขับรถลงชื่อรับรองหรือแย้งไว้
การมอบหมายสิ่งของ และการงานของ พนักงานรักษารถ	ข้อ 211 พนักงานรักษารถจะหมดความรับผิดชอบในขบวนรถ ซึ่งตนกำกับอยู่ต่อเมื่อได้มอบหมายสิ่งของและการงานให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้อื่นตามระเบียบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว เมื่อขบวนรถถึงสถานีปลายทาง พนักงานรักษารถต้องมอบบรรดาสินค้า ห่อวัตถุสัมภาระ ถุงไปรษณีย์และไปรษณียภัณฑ์ เอกสารต่าง ๆ ฯลฯ ให้กับนายสถานีปลายทางหรือกับพนักงานผู้ใดคนหนึ่งซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่รับมอบบรรดาสิ่งของดังกล่าวแล้วนี้ให้เรียบร้อย ถ้าปรากฏว่าสิ่งของที่มอบหมายมีการบกพร่องด้วยประการใด ๆ ก็จะต้องหมายเหตุให้ไว้ต่อกันเป็นหลักฐาน แล้วทั้งสองฝ่ายรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ
ที่ทำการของ พนักงานรักษารถ	ข้อ 212 (1) พนักงานรักษารถต้องประจำอยู่ในรถซึ่งใช้เป็น ที่ทำการนั้นเสมอเพื่อจะได้ใช้เครื่องมือห้มล้อ ฯลฯ และรักษาเงินที่มีมาในรถนั้นแต่เมื่อมีกิจอื่นที่จะต้องไปทำตามหน้าที่แล้ว ต้องแจ้งให้พนักงานในบังคับบัญชาอยู่ระวังรักษาแทน ถ้าจัด

ผู้ระวังรักษาแทนไม่ได้ ก็ต้องใส่กุญแจรถนั้นไว้ให้มั่นคง และเมื่อเสร็จกิจแล้วจะต้องมาประจำอยู่ในรถนั้นตามเดิม

(2) พนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบไม่ให้ผู้หนึ่งผู้ใดเข้าไปในรถทำการของพนักงานรักษารถ นอกจากพนักงานผู้มีกิจที่จะต้องทำตามหน้าที่ หรือผู้อื่นซึ่งได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเหนือ

การจัดผู้โดยสาร
ให้อยู่ถูกต้องตามชั้น

ข้อ 213 พนักงานรักษารถและพนักงานห้ามล้อต้องรับผิดชอบตรวจสอบอย่าให้ผู้โดยสารเข้าไปอยู่ในรถซึ่งไม่ได้จัดไว้สำหรับผู้โดยสาร หรืออยู่ผิดชั้นไม่ตรงตามที่ปรากฏในตัวหรือใบเบิกทาง หรือผู้โดยสารยืนที่ชานหน้ารถ ซึ่งเป็นการกีดขวางต่อผู้โดยสารอื่นจะขึ้นหรือลงรถ หรือเห็นว่าจะไม่เป็นการปลอดภัยสำหรับผู้ใช้นั้น

หน้าที่ผู้ช่วยพนักงาน
รักษารถ

ข้อ 214 ถ้าในขบวนรถมีทั้งพนักงานรักษารถและผู้ช่วยพนักงานรักษารถ ให้ผู้ช่วยพนักงานรักษารถอยู่ในความบังคับบัญชาของพนักงานรักษารถ และมีหน้าที่รับผิดชอบแทนพนักงานรักษารถในเรื่องเกี่ยวกับสินค้า หีบห่อวัตถุสัมภาระ และตราประจำรถบรรทุก และกิจการอื่น ๆ ที่พนักงานรักษารถอาจจะมอบให้กระทำเป็นครั้งคราวในเมื่อจำเป็น

การบังคับบัญชา
พนักงานห้ามล้อ

ข้อ 215 พนักงานห้ามล้อเมื่อยังไม่ได้รับหน้าที่เข้าประจำขบวนรถใด ต้องอยู่ในความบังคับบัญชาของนายสถานี แต่ในขณะที่ทำการประจำขบวนรถต้องอยู่ในความบังคับบัญชาของพนักงานรักษารถ

พนักงานห้ามล้อ ต้องทำการต่อรถ ปลดรถและ ช่วยพนักงานรักษารถ ทดลองเครื่องห้ามล้อ	ข้อ 216 พนักงานห้ามล้อมีหน้าที่ต้องต่อหรือปลดเครื่อง พ่วง ท่อห้ามล้อเครื่องติดต่อกัน ๆ ปิดหรือเปิดทวารลมท่อห้ามล้อ (ถ้ามี) และช่วยในการทดลองเครื่องห้ามล้อในขบวนรถ ตลอดจน ใช้เครื่องห้ามล้อในการสับเปลี่ยนรถซึ่งพนักงานรักษารถจะได้ กำหนดหน้าที่ให้
การรับผิดชอบรักษา รถพ่วงในขบวน	ข้อ 217 พนักงานห้ามล้อต้องประจำอยู่ที่รถพ่วงซึ่ง พนักงานรักษารถจะกำหนดให้และต้องรับผิดชอบรักษารถพ่วง ในตอนที่พนักงานรักษารถได้มอบหมายนั้นให้เป็นที่เรียบร้อย เมื่อมีเหตุการณ์ใด ๆ เกิดขึ้นในหน้าที่ของตนจะต้องแจ้งให้ พนักงานรักษารถทราบโดยเร็ว
การแสดงสัญญาณ ของพนักงานห้ามล้อ	ข้อ 218 พนักงานห้ามล้อในขณะทำการประจำขบวนรถ มีหน้าที่แสดงสัญญาณไปยังพนักงานรักษารถ คือ- (1) สัญญาณให้ขบวนรถออกตามที่ได้กำหนดไว้ใน ข้อ 8 (2) (2) สัญญาณแลกเปลี่ยนตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 7 (3) สัญญาณให้ขบวนรถหยุดในเมื่อมีเหตุจำเป็น
พนักงานห้ามล้อต้อง ช่วยเหลือผู้โดยสาร	ข้อ 219 พนักงานห้ามล้อประจำขบวนรถโดยสาร ต้อง พยายามแนะนำและช่วยเหลือผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวก ขึ้นและลงรถให้ถูกต้องและในระหว่างทางต้องพยายามช่วยเหลือ ผู้โดยสารเท่าที่สามารถจะทำได้
การปิดหน้าต่าง รถโดยสารที่ว่าง	ข้อ 220 รถโดยสารคันใดที่อยู่ในขบวนเป็นรถว่างเปล่า ไม่มีผู้โดยสาร พนักงานห้ามล้อต้องจัดการปิดหน้าต่างให้เรียบร้อย

- พนักงานห้ามล้อต้อง** **ข้อ 221** เมื่อขบวนรถเดินถึงสถานีปลายทาง หรือต้องเปลี่ยนพนักงานกันก่อนถึงสถานีปลายทาง พนักงานห้ามล้อต้องมอบหมายหน้าที่และสรรพสิ่งของซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของตนให้กับผู้รับมอบให้เป็นที่เรียบร้อย การมอบหมายนี้พนักงานห้ามล้อผู้มอบต้องไปด้วยกับผู้รับมอบเสมอ เมื่อมีสิ่งใดบกพร่องต้องแจ้งให้พนักงานรักษารถทราบทันที เพื่อจัดการต่อไป
- เมื่อพนักงานห้ามล้อหมดหน้าที่ประจำขบวนรถ ต้องได้รับอนุญาตจากนายสถานีเสียก่อน แล้วจึงกลับที่พักได้

พนักงานรถจักร

- การอ่านคำสั่งประจำวัน** **ข้อ 222** ก่อนที่พนักงานขับรถจะไปทำการและหลังจากที่ได้ทำการตามหน้าที่แล้ว ต้องอ่านคำสั่งประจำวันซึ่งติดอยู่ ณ ที่ที่ได้กำหนดไว้ว่าจะมีการงานนอกเหนือที่ตนจะต้องทำเป็นพิเศษอย่างใดบ้าง
- การตรวจรถจักร** **ข้อ 223** พนักงานขับรถต้องรับผิดชอบตรวจสอบและเครื่องอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถจักรซึ่งตนได้รับมอบไว้ว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยใช้การได้เสมอ เมื่อพบเห็นสิ่งหนึ่งสิ่งใดชำรุดหรือบกพร่องต้องรีบจัดการซ่อมเท่าที่สามารถจะทำได้ทันที และรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ
- เครื่องใช้สำหรับพนักงานขับรถ** **ข้อ 224** เมื่อพนักงานขับรถไปทำการตามหน้าที่ ต้องมีเครื่องใช้ไปด้วย ดังนี้.-
- ก. สิ่งที่จะต้องประจำขบวนรถ
 - (1) ขอบังคับระเบียบการเดินรถ พร้อมใบแทรก
 - (2) สมุดกำหนดเวลาเดินรถ พร้อมใบแทรก

(3) เครื่องมือเครื่องใช้และอุปกรณ์บางอย่างประจำรถจักรตามที่กำหนดไว้

(4) เครื่องดับเพลิง

ข. สิ่งต่าง ๆ ที่พนักงานรถจักรจะต้องมี

(1) นาฬิกา

(2) คำสั่งประกาศเดินรถพิเศษที่เกี่ยวข้อง

(3) โคมสัญญาณและหรือธงเขียวธงแดงตามความจำเป็น

(4) แบบพิมพ์และสิ่งต่าง ๆ ที่ต้องใช้เกี่ยวกับหน้าที่

พนักงานขับรถ

การฟังคำสั่งเมื่อรถจักร
อยู่ในบริเวณที่เก็บ
รถจักร

ข้อ 225 เมื่อรถจักรอยู่ในบริเวณที่เก็บรถจักร ณ สถานีซึ่งไม่มีเจ้าหน้าที่ตั้งแต่ชั้นผู้ช่วยสารวัตรรถจักรขึ้นไปประจำอยู่ พนักงานขับรถต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งของนายสถานีอันเกี่ยวกับการเดินรถ ถ้าพนักงานขับรถเห็นว่าคำสั่งนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือข้อบังคับระเบียบการ หรืออาจจะเกิดอันตราย ต่อชีวิตมนุษย์ ต่อขบวนรถ ต่อทรัพย์สินของประชาชน หรือของการรถไฟแห่งประเทศไทยก็ตาม พนักงานขับรถจะไม่ยอมปฏิบัติตามคำสั่งนั้นก็ได้ แต่ต้องทักท้วงเป็นลายลักษณ์อักษรเสนอต่อ นายสถานีนั้นทันที

ทั้งนี้ นายสถานีและพนักงานขับรถต้องรายงานเหตุการณ์โดยละเอียดให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

การฟังคำสั่งเมื่อรถจักร
อยู่นอกบริเวณที่เก็บ
รถจักร

ข้อ 226 (1) เมื่อรถจักรออกไปทำการนอกบริเวณที่เก็บรถจักร นายสถานีมีอำนาจที่จะจัดให้รถจักรนั้นไปทำการใด ๆ ได้ภายในเขตสถานี พนักงานขับรถต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

(2) สถานีใดที่มีเจ้าหน้าที่ตั้งแต่ชั้นผู้ช่วยสารวัตรรถจักรขึ้นไปประจำอยู่ ถ้าพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต้องการจัดให้รถจักรนั้นทำขบวนออกไปนอกเขตสถานีซึ่งเป็นการ

นอกเหนือไปจากคำสั่งที่พนักงานขับรถได้รับจากผู้บังคับบัญชาโดยตรงไว้แล้ว จะต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ตั้งแต่ชั้นผู้ช่วยสารวัตรรถจักรขึ้นไปเสียก่อน

(3) สำหรับสถานีนอกจากที่ได้กล่าวใน (2) พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงมีอำนาจที่จะจัดรถจักรไปทำการใด ๆ นอกเขตสถานีได้ แต่เมื่อได้จัดไปแล้วต้องแจ้งให้สารวัตรรถจักรหรือสารวัตรรถฟ่วงซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาโดยตรงของพนักงานขับรถทราบ เฉพาะกรณีที่เป็นกรณีการนอกเหนือไปจากคำสั่งที่พนักงานขับรถได้รับไว้แต่เดิม

(4) เมื่อรถจักรอยู่นอกเขตสถานี พนักงานขับรถต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานรักษารถ

การรักษารถจักร
เมื่ออยู่นอกและใน
บริเวณที่เก็บรถจักร

ข้อ 227 (1) รถจักรคันใดซึ่งยังมีกำลังพอที่จะใช้เครื่องเดินได้ และอยู่นอกบริเวณที่เก็บรถจักร จะต้องมีพนักงานรถจักรกำกับอยู่ด้วย อย่างน้อย 1 คน

(2) เมื่อรถจักรคันใดอยู่ในบริเวณที่เก็บรถจักรซึ่งมีเจ้าหน้าที่ตั้งแต่ชั้นผู้ช่วยสารวัตรรถจักรขึ้นไปประจำอยู่ ให้เป็นหน้าที่ของผู้นั้นจัดการรักษารถจักรให้เรียบร้อย

รถจักรเคลื่อนที่ต้อง
มีพนักงานประจำอยู่
และต้องเปิดหวีด
สัญญาณ

ข้อ 228 (1) การเคลื่อนรถจักรต้องมีเจ้าหน้าที่ตั้งแต่ชั้นพนักงานขับรถขึ้นไปประจำอยู่บนรถจักร กับช่างไฟหรือช่างเครื่องทำการตามหน้าที่

(2) ก่อนเคลื่อนรถจักร พนักงานขับรถต้องเปิดหวีดสัญญาณตามข้อ 35 (5) ทุกครั้ง

ขบวนรถที่มีรถจักร
ทำการมากกว่า 1 คัน

ข้อ 229 ขบวนรถที่มีรถจักรทำการมากกว่า 1 คัน อยู่ใน
ขบวนเดียวกัน พนักงานขับรถจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

(1) เมื่อพนักงานขับรถจักรคันนำจะเคลื่อนขบวนรถออกเดิน
จะต้องเปิดหวีดตามที่กำหนดไว้ในข้อ 35 (5) ก่อนและเมื่อพนักงาน
ขับรถจักรคันตามได้เปิดหวีดตอบรับอย่างเดียวกันแล้ว พนักงาน
ขับรถจักรคันนำจึงจะใช้กำลังเพื่อเคลื่อนขบวนรถได้

(2) ถ้าวรจักรคันนำยังไม่ได้ใช้กำลังเคลื่อนขบวนรถ ห้ามไม่ให้
รถจักรคันตามใช้กำลังก่อน

(3) พนักงานขับรถจักรคันนำต้องรับผิดชอบคอยระมัดระวัง
สังเกตเหตุการณ์และสัญญาณต่าง ๆ ตลอดจนการลงห้ามล้อ ส่วน
พนักงานขับรถจักรคันตามมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือพนักงานขับรถคันนำ
กับต้องช่วยสังเกตสัญญาณและต้องช่วยลงห้ามล้อในเมื่อมีเหตุอันตราย
และทั้งต้องรับผิดชอบร่วมกับพนักงานขับรถคันนำตามแต่กรณี
ในเมื่อมีเหตุเกิดขึ้น

พนักงานขับรถ
ต้องดูสัญญาณ

ข้อ 230 พนักงานขับรถต้องดูสัญญาณต่าง ๆ และต้อง
ปฏิบัติตามสัญญาณที่แสดงโดยเคร่งครัด ไม่ว่าสัญญาณนั้นจะแสดง
ด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม โดยอนุโลมตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้
แต่ทั้งนี้พนักงานขับรถต้องระมัดระวังและสอดส่องเพื่อป้องกันมิให้
เกิดอันตรายอย่างใด ๆ ด้วย

ก่อนเคลื่อนขบวนรถ
ออกต้องได้รับ
สัญญาณถูกต้อง

ข้อ 231 ก่อนที่จะเคลื่อนขบวนรถ พนักงานขับรถต้องได้รับ
สัญญาณถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ กับต้องสังเกตดู
ทางข้างหน้าว่าเรียบร้อยและไม่มีสิ่งกีดขวาง

- การเคลื่อนขบวนรถ** **ข้อ 232** ห้ามไม่ให้พนักงานขับรถนำขบวนรถเคลื่อนออกจากสถานีทางสะดวกไปโดยมิได้รับอนุญาต ตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อบังคับนี้ (เช่น ไม่ได้รับตัวหรือตราทางสะดวกหรือสัญญาณออกยังแสดงท่า “ห้าม” เป็นต้น) ทั้งนี้ พนักงานขับรถจะต้องได้รับสัญญาณมือแสดงท่าอนุญาตจากพนักงานรักษารถเสียก่อนด้วย
- การเคลื่อนรถจักร** **ข้อ 233** ขณะที่รถจักรอยู่นอกบริเวณที่เก็บรถจักรภายในเขตสถานี ห้ามไม่ให้พนักงานขับรถเคลื่อนรถจักรตัวเปล่าหรือมีรถอื่นพ่วงอยู่ด้วย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากนายสถานีหรือพนักงานสัญญาณหรือผู้ทำการสับเปลี่ยนรถ
- พนักงานรถจักร** **ข้อ 234** (1) เมื่อขบวนรถเดินใกล้จะเข้าสู่เขตสถานี พนักงานขับรถและช่างไฟหรือช่างเครื่อง ต้องระมัดระวังอย่างเคร่งครัด ช่วยกันสังเกตสัญญาณประจำที่และสัญญาณมือที่แสดงและให้เตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติตามสัญญาณนั้น ๆ โดยไม่ต้องกังวลทำกิจอื่น ๆ
- ต้องสังเกตสัญญาณและประแจ**
- (2) เมื่อขบวนรถเดินใกล้จะถึงประแจสถานีที่มีเฉพาะหลักเขตสถานี พนักงานขับรถต้องพยายามสังเกตให้เป็นที่แน่ใจว่าประแจนั้นได้เปิดไว้ถูกต้องกับทางที่ขบวนรถซึ่งตนนำมานั้นจะเดินผ่าน
- (3) ช่างไฟหรือช่างเครื่อง เมื่อได้เห็นสัญญาณอย่างใดปรากฏขึ้นในขณะที่ขบวนรถกำลังเดินอยู่ ต้องแจ้งให้พนักงานขับรถทราบว่าสัญญาณข้างหน้านั้นแสดงอยู่ในลักษณะอย่างใด

- ต้องขับรถให้เดิน** **ข้อ 235** (1) พนักงานขับรถต้องพยายามให้ขบวนรถเดินตรงตามกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถและห้ามมิให้น้ำขบวนรถเข้ามาหยุดที่สถานีก่อนเวลาที่กำหนดไว้
- (2) ถ้าขบวนรถไถ่ล่าช้ากว่ากำหนดเวลาแล้ว ก้อนุญาตให้พนักงานขับรถเพิ่มความเร็วขึ้นได้ แต่ไม่ให้ความเร็วเกินกว่าพิกัดที่ได้กำหนดไว้
- การรับรถพ่วงเข้าขบวน** **ข้อ 236** พนักงานขับรถต้องรับรถพ่วงเข้าขบวนรถจนเต็มอัตราลากจูงที่ได้กำหนดไว้ แต่ถ้ามีเหตุผิดปกติ เช่น พายุจัด ฯลฯ ซึ่งไม่สามารถจะลากจูงรถพ่วงให้เต็มอัตราได้ พนักงานขับรถจะขอลดจำนวนรถพ่วงในขบวนให้น้อยกว่าอัตราได้ตามสมควร และต้องบันทึกเหตุการณ์นี้ไว้ในรายงานประจำวัน
- ส่วนพนักงานรักษารถก็ต้องบันทึกเหตุการณ์นี้ไว้ในรายงานประจำวันเช่นเดียวกัน แล้วให้พนักงานขับรถลงชื่อกำกับไว้เป็นหลักฐาน
- พนักงานขับรถต้องทำการแทนพนักงานรักษารถ** **ข้อ 237** บรรดาข้อความในข้อบังคับและคำสั่งระเบียบการซึ่งกำหนดหน้าที่ให้พนักงานรักษารถต้องปฏิบัตินั้น ให้พนักงานขับรถปฏิบัติด้วยในเมื่อรถจักรตัวเปล่าเดินเป็นขบวนรถโดยไม่มีพนักงานรักษารถกำกับไปด้วย
- การบันทึกเวลาและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น** **ข้อ 238** พนักงานขับรถต้องจดเวลาที่ขบวนรถถึงและออกจากสถานี หอสัญญาณและที่หยุดรถไฟให้ตรงตามเวลาอันแท้จริงลงไว้ในรายงานประจำวันด้วยตนเอง

ถ้ามีเหตุการณ์ใด ๆ เกิดขึ้นกระทำให้ขบวนรถต้องเสียเวลา หรือหยุด ณ ที่ซึ่งไม่ได้กำหนดไว้ พนักงานขับรถต้องบันทึกเวลา และเหตุการณ์นั้นไว้ในรายงานประจำวันทุกครั้ง

การจัดพนักงานขับรถ
นำทาง

ข้อ 239 พนักงานขับรถซึ่งจะต้องนำขบวนรถเดินในทางตอนใด ซึ่งตนยังไม่เคยทำการขับรถในทางตอนนั้นเลย หรือถ้าเคยทำการขับในทางตอนนั้น แต่มิได้ทำการขับรถในทางตอนนั้นแล้วมากกว่า 1 ปีแล้ว พนักงานขับรถผู้นั้นต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ชั้นผู้ช่วยสารวัตรรถจักรขึ้นไป เพื่อจัดให้มีพนักงานขับรถนำทาง พนักงานขับรถผู้นำทางต้องรับผิดชอบในการนำขบวนรถเดินในทางตอนนั้นให้เป็นที่ยอมรับทุกประการ

การระวังไม่ให้
รถกระชากหรือ
กระแทกกัน

ข้อ 240 ในการใช้กำลังรถจักรออกเดินหรือขณะทำขบวน หรือจะหยุดก็ดี พนักงานขับรถต้องใช้ความระมัดระวังอย่าให้รถกระชากหรือกระทบกัน

การลากจูงรถจักรซึ่ง
ไม่ใช่กำลังเครื่องเดิน

ข้อ 241 เมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องลากจูงรถจักรคันใด ซึ่งไม่ใช่กำลังเครื่องเดิน เจ้าหน้าที่ตั้งแต่ชั้นผู้ช่วยสารวัตรรถจักรขึ้นไป ต้องจัดพนักงานรถจักรอย่างน้อย 1 คน ขึ้นไปประจำอยู่บนรถจักร ซึ่งถูกลากจูงนั้น เพื่อดูแลความเรียบร้อยตลอดเวลา

การเปิดโคมไฟที่รถจักร
เวลากลางคืน

ข้อ 242 เวลากลางคืนพนักงานขับรถต้องจัดโคมไฟที่รถจักรให้มีแสงสว่างเห็นโดยชัดเจนถูกต้องตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ 37

การจอดรถจักร
เมื่อทำการเสร็จแล้ว

ข้อ 243 เมื่อรถจักรคันใดได้ทำการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จอดอยู่กับที่ พนักงานขับรถต้องรับผิดชอบจัดการลงห้ามล้อมือที่รถจักรนั้นไว้ให้เรียบร้อย อย่าให้เลื่อนไหลได้ แต่ก่อนที่จะลงห้ามล้อมือต้องดับเครื่องยนต์

การควบคุมและ
อบรมช่างไฟหรือ
ช่างเครื่อง

ข้อ 244 พนักงานขับรถต้องควบคุมดูแลช่างไฟหรือช่างเครื่อง ซึ่งอยู่ในความบังคับบัญชา ให้ปฏิบัติการงานและรักษาหน้าที่ให้ถูกต้องตามข้อบังคับระเบียบการ และต้องอบรมช่างไฟหรือช่างเครื่องให้รอบรู้การทำงานในหน้าที่ซึ่งจะต้องปฏิบัติ

ช่างไฟหรือช่างเครื่อง
ต้องฟังคำสั่งพนักงาน
ขับรถ

ข้อ 245 ช่างไฟหรือช่างเครื่องมีหน้าที่ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานขับรถทุกประการ และต้องรับผิดชอบร่วมกับพนักงานขับรถในกิจการต่าง ๆ ซึ่งตนมีหน้าที่ต้องปฏิบัติ

กรณีที่ห้ามและ
อนุญาตให้ช่างไฟ
หรือช่างเครื่อง
ทำการขับรถ

ข้อ 246 (1) ห้ามมิให้ช่างไฟที่ 2 หรือสำรองช่างเครื่องทำการขับรถจักรเป็นอันตราย

(2) ห้ามมิให้ช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่องซึ่งยังไม่ได้รับตำแหน่งเป็นสำรองพนักงานขับรถทำการขับรถจักร เว้นไว้แต่ในกรณีดังจะกล่าวต่อไปนี้.-

ก. ทำการขับรถในความรับผิดชอบของพนักงานขับรถ เพื่อเป็นการฝึกหัดและอบรม และในขณะที่ทำการขับรถจักรอยู่นั้น พนักงานขับรถต้องควบคุมอยู่ ณ ที่นั้นด้วยตลอดเวลา

ข. ได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาโดยตรง ตั้งแต่ชั้นสารวัตรรถจักรขึ้นไป

ค. เมื่อพนักงานขับรถของรถจักรคันที่ตนประจำอยู่หมดความสามารถโดยประการใด ๆ ซึ่งในขณะนั้น

ขบวนรถอยู่ในระหว่างทาง เช่น ประสบอุบัติเหตุและไม่มีพนักงานขับรถ
ผู้อื่นมาทำการขับแทนได้ ในกรณีเช่นนี้ช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่อง
จะต้องทำการขับรถภายในเงื่อนไขดังที่ได้กำหนดไว้ใน ข้อ 247

การปฏิบัติเมื่อ
พนักงานขับรถ
หมดความสามารถ
ที่จะขับรถ
ในระหว่างทาง

ข้อ 247 เมื่อพนักงานขับรถของรถจักรคันใดหมดความสามารถ
ที่จะขับรถต่อไปซึ่งในขณะนั้นขบวนรถยังอยู่ระหว่างทาง และไม่มี
พนักงานขับรถอื่นทำการขับทดแทนได้ ให้ช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่อง
ของรถจักรคันนั้นปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

(1) ถ้าเหตุเกิดขึ้นในขณะที่ขบวนรถยังเดินอยู่ในระหว่าง
สถานีทางสะดวกให้ช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่องหยุดขบวนรถทันที
แล้วแจ้งให้พนักงานรักษารถทราบ และถ้าจำเป็นต้องแจ้งให้
พนักงานรักษารถจัดพนักงานรถฟ่วงขึ้นช่วยทำการในหน้าที่ช่างไฟที่ 2
หรือช่างเครื่องหนึ่งนาย แล้วให้ทำการขับรถต่อไปโดยระมัดระวัง
จนถึงสถานีทางสะดวกถัดไป

เมื่อขบวนรถถึงสถานีทางสะดวกถัดไปนั้นแล้ว ให้ช่างไฟที่ 1
หรือช่างเครื่องซึ่งทำการขับรถนั้นแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกทราบ
โดยมีบันทึกเป็นหลักฐานและทั้งต้องแจ้งความประสงค์ ของตนให้
ชัดเจนเพื่อให้ นายสถานีทางสะดวกโทรศัพท์ติดต่อแจ้งพนักงาน
ควบคุมการเดินรถแขวงเพื่อแจ้งเหตุไปยังสารวัตรรถจักร สารวัตร
รถฟ่วงหรือผู้ช่วยสารวัตรรถจักรซึ่งอยู่ใกล้ที่สุดทราบโดยด่วน
การบันทึกแจ้งเหตุต่อนายสถานีนี้จะต้องมีสำเนาให้สารวัตรรถจักร
หรือสารวัตรรถฟ่วงซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาของตนทราบด้วย

(2) ถ้าเกิดเหตุขึ้น ณ สถานีทางสะดวกให้ช่างไฟที่ 1 หรือ
ช่างเครื่องแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกปฏิบัติโดยอนุโลมตาม (1)

(3) เมื่อได้ปฏิบัติตาม (1) หรือ (2) แล้ว

ก. ช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่องเป็นผู้ซึ่งมีตำแหน่งเป็น
สำรองพนักงานขับรถหรือเป็นผู้ซึ่งสารวัตรรถจักรผู้บังคับบัญชาโดยตรง

ได้รับรองโดยมีหลักฐานว่ามีความสามารถทำการขับรถนำขบวนรถต่อไปโดยระมัดระวัง จนกว่าจะถึงสถานีปลายทางหรือจนกว่าได้รับคำสั่งเปลี่ยนแปลงจากผู้บังคับบัญชา แต่ทั้งนี้ช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่องต้องขอ และนายสถานีได้จัดคนการจากสถานีนั้น ทำการในหน้าที่ช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่องให้แล้ว คนการนี้จะต้องทำงานในหน้าที่ที่ระบุไว้จนกว่าช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่องจะได้ผู้อื่นที่สมควรแทนหน้าที่ยิ่งกว่ามาทำงานแทน

ข. ถ้าช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่องไม่ใช่ผู้ซึ่งมีตำแหน่งเป็นตำรวจพนักงานขับรถ หรือไม่ใช่ผู้ซึ่งสารวัตรรถจักรผู้บังคับบัญชาโดยตรงได้รับรองว่ามีความสามารถทำการขับรถในทางตอนนั้นได้แล้ว ช่างไฟที่ 1 หรือช่างเครื่องต้องหยุดขบวนรถรอคอยรับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชา ณ สถานีทางสะดวกนั้น แต่ถ้าสถานีทางสะดวกนั้นไม่มีทางหลัก ก็ให้นำขบวนรถเดินต่อไปโดยระมัดระวังอย่างยิ่ง จนถึงสถานีทางสะดวกซึ่งมีทางหลักถัดไป จึงให้หยุดขบวนรถเพื่อรอคอยรับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาต่อไป

พนักงานตรวจรถ

การตรวจรถ

ณ สถานีต้นทาง

ข้อ 248 (1) ณ สถานีต้นทางซึ่งมีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ ก่อนที่จะนำรถเข้าฟ่วงในขบวน หรือก่อนที่ขบวนรถจะออกเดินจากสถานี พนักงานตรวจรถต้องตรวจดูรถฟ่วงทุกคันทั้งภายในและภายนอกสำหรับรถสินค้าการตรวจภายในควรตรวจก่อนทำการบรรจุทุก และสำหรับรถโดยสารควรตรวจก่อนผู้โดยสารขึ้นรถ

(2) ถ้าพบสิ่งใดชำรุดซึ่งเห็นว่าถ้านำรถคันนั้นออกใช้จะเป็นการไม่ปลอดภัย พนักงานตรวจรถต้องติดบัตร “สีแดง” (แบบ กรฟ.9) แล้วจัดการซ่อมสิ่งที่ชำรุด แต่ถ้าไม่สามารถซ่อมสิ่งที่ชำรุดให้เรียบร้อยจนรถนั้นใช้การได้โดยปลอดภัยแล้ว พนักงานตรวจรถต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว เพื่อจัดการต่อไป

การตรวจรถ ณ สถานีระหว่างทาง	ข้อ 249 (1) ขบวนรถทุกขบวนที่หยุด ณ สถานีระหว่างทาง ซึ่งมีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ พนักงานตรวจรถจะต้องหาสิ่งที่ชำรุดของรถพ่วงในขบวนรถนั้นโดยละเอียดแต่ไม่ต้องตรวจภายในรถ (2) ถ้าพนักงานตรวจรถพบสิ่งชำรุดของรถพ่วงคันใด ซึ่งจะไม่เป็นการปลอดภัยต่อการใช้รถคันนั้นแล้ว ก็ให้พนักงานตรวจรถปฏิบัติตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 248 (2)
การตรวจรถ ณ สถานีปลายทาง	ข้อ 250 ณ สถานีปลายทางซึ่งมีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ พนักงานตรวจรถต้องตรวจรถพ่วงทุก ๆ คันที่มาถึงขบวนรถโดยถี่ถ้วนทั้งภายในและภายนอก ถ้าปรากฏว่ารถพ่วงคันใดมีสิ่งชำรุดซึ่งไม่เป็นการปลอดภัยต่อการใช้รถนั้นแล้ว ก็ให้ปฏิบัติตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 248 (2)
การตรวจรถที่จอด สำรองอยู่ภายใน เขตสถานี	ข้อ 251 สถานีใดที่มีรถพ่วงจอดสำรองอยู่ภายในเขตสถานี ถ้าสถานีนั้นมีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานตรวจรถต้องตรวจรถพ่วงนั้นโดยถี่ถ้วนทั้งภายในและภายนอก ถ้าพบสิ่งชำรุดซึ่งเห็นว่าเป็นการไม่ปลอดภัยต่อการใช้รถนั้นแล้ว ก็ให้พนักงานตรวจรถปฏิบัติตามที่ได้กล่าวไว้ใน ข้อ 248 (2)
วิธีปฏิบัติต่อรถชำรุด ซึ่งยังพอจะเดินทาง ไปได้	ข้อ 252 ในการตรวจรถ ถ้าปรากฏว่าความชำรุดของรถนั้นไม่ถึงกับจะต้องติดบัตร “สีแดง” (แบบ กรฟ.9) พนักงานตรวจรถต้องพยายามทำการซ่อมให้ใช้การได้โดยเร็ว แต่ถ้าไม่สามารถจะซ่อมได้ ณ ที่นั้น ก็ให้ติดบัตร “สีเหลือง” (แบบ กรฟ.10) หรือ “สีฟ้า” (แบบ กรฟ.11) แล้วแต่กรณีดังต่อไปนี้.- (1) ถ้าสิ่งชำรุดนั้นมาก และพนักงานตรวจรถเห็นว่าควรส่งรถคันนั้นไปยังสารวัตรรถจักรหรือสารวัตรรถพ่วงโดยเร็วแล้ว

ก็ให้พนักงานตรวจรถติดบัตร “สีเหลือง” (แบบ กรฟ.10) ไว้ที่รถคันนั้น และต้องแสดงรายการสิ่งที่ยึดไว้ใบบัตรนั้นด้วย

(2) ถ้าสิ่งที่ยึดไว้เพียงเล็กน้อย ไม่จำเป็นต้องซ่อมโดยด่วน ก็ให้พนักงานตรวจรถติดบัตร “สีฟ้า” (แบบ กรฟ.11) ไว้ที่รถคันนั้น และต้องแสดงรายการสิ่งที่ยึดไว้ใบบัตรนั้นด้วย

ใบกำกับบัตร

ข้อ 253 ในการติดบัตร “สีแดง” (แบบ กรฟ.9) “สีเหลือง” (แบบ กรฟ.10) และ “สีฟ้า” (แบบ กรฟ.11) พนักงานตรวจรถต้องทำใบกำกับบัตร (แบบ กรฟ.8) สำหรับบัตร “สีแดง” 1 ชุด รวม 3 ฉบับ สำหรับบัตร “สีเหลือง” และ “สีฟ้า” 1 ชุด รวม 4 ฉบับ โดยต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

(1) สำหรับใบกำกับบัตรสีแดง (แบบ กรฟ.9) ฉบับที่ 1 ต้องมอบให้นายสถานีนั้นรักษาไว้จนกว่าจะซ่อมเสร็จ เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ทำการซ่อมเสร็จแล้ว ต้องไปขอใบกำกับบัตรจากนายสถานีเพื่อกรอกข้อความพร้อมทั้งลงชื่อแล้วนายสถานีจึงลงชื่อรับทราบเสร็จแล้วให้เจ้าหน้าที่ผู้ซ่อมส่งใบกำกับบัตรนี้พร้อมด้วยฉบับที่ 2 ไปยังผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว ส่วนฉบับที่ 3 ให้พนักงานตรวจรถเก็บไว้เป็นหลักฐาน

(2) สำหรับใบกำกับบัตรสีเหลือง (แบบ กรฟ.10) หรือ สีฟ้า (แบบ กรฟ.11) ฉบับที่ 1 นั้น ถ้ารถที่ยึดหรือบกพร่องยังไม่ได้พ่วงเข้าในขบวนรถ ก็ให้มอบแก่นายสถานี แต่ถ้านั้นได้พ่วงอยู่ในขบวนรถ ก็ให้มอบแก่พนักงานรักษารถของขบวนรถนั้น โดยให้นายสถานีลงชื่อรับทราบไว้ นายสถานี พนักงานรักษารถจะต้องส่งใบกำกับบัตรนี้ตามไปกับรถจนกว่าจะถึงสถานีที่ปรากฏในใบกำกับบัตร เพื่อซ่อมแล้วมอบแก่เจ้าหน้าที่ผู้ซ่อมต่อไป

เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ทำการซ่อมเสร็จแล้ว ต้องกรอกข้อความพร้อมทั้งลงชื่อแล้วนายสถานีหรือพนักงานรักษารถจึงลงชื่อ

รับทราบ เสร็จแล้วให้เจ้าหน้าที่ผู้ซ่อมส่งใบกำกับบัตรนี้ไปยัง
ผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว

ฉบับที่ 2 และที่ 3 ให้พนักงานตรวจรถส่งไปยัง
ผู้บังคับบัญชาของตนพร้อมทั้งรายงานเหตุการณ์ประกอบไปด้วย
โดยละเอียด ส่วนฉบับที่ 4 ให้พนักงานตรวจรถเก็บไว้เป็นหลักฐาน

ตัวอย่างใบกำกับบัตร (แบบ กรฟ.8)

การรถไฟฯ

(แบบ กรฟ.8)

ใบกำกับบัตร สีแดง
 สีเหลือง (ให้ขีดคำที่ไม่ใช่ออกเสีย)
 สีฟ้า

รถชนิดเลขที่
 ตรวจพบที่สถานี ขบวนรถ
 วันที่/...../..... เวลาน.
 ความชำรุดหรือบกพร่องของรถ คือ

(เฉพาะใบกำกับบัตรสีเหลืองหรือสีฟ้า ให้ส่งรถคันนี้
 ไปยัง ที่ เพื่อทำการซ่อม)

ลงชื่อผู้ตรวจ
 ตำแหน่ง

ได้ทำการซ่อมรถคันนี้เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่/...../.....

(ลงชื่อ) ผู้ซ่อม
 ตำแหน่ง

ทราบแล้ว เมื่อวันที่/...../..... เวลาน.

(ลงชื่อ) นายสถานี
 หรือพนักงานรักษารถ

(ให้กรอกข้อความชุดละ 3 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ)

ตัวอย่างบัตรสีแดง (แบบ กรฟ.๑)

ด้านหน้า

(แบบ กรฟ.๑)

การไฟฟ้า

ห้ามมิให้ผู้ที่ไม่ใช่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องลักหรือปลดบัตร
นี้ออกจากกรอ

ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนอาจถูกลงโทษตามกฎหมาย

ห้ามพ่วงไปกับขบวนรถ

ชนิดรถ เลขที่

ตรวจพบ ณ สถานี

ขบวนรถ เมื่อวันที่

เวลา น.

(ลงชื่อ) ผู้ตรวจ

ตำแหน่ง

(เมื่อซ่อมเสร็จแล้วให้ปลดบัตรนี้ออก)

ด้านหลัง

ความชำรุดหรือบกพร่องของรถ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ตัวอย่างบัตรสี่เหลี่ยม (แบบ กรฟ.10)

ด้านหน้า

(แบบ กรฟ.10)	
การรถไฟฯ	
ห้ามมิให้ผู้ที่ไม่มีความจำเป็นต้องใช้บัตรโดยสารขึ้นหรือลงรถไฟโดยไม่จ่ายค่าโดยสาร	
ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนอาจถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย	
ต้องซ่อมโดยเร็ว	
ชนิดรถ	 เลขที่
ตรวจพบ ณ สถานี	 ขบวนรถ
เมื่อวันที่	 เวลา
ให้ส่งไปยัง	 ที่
เพื่อซ่อมเมื่อรถคันนี้ว่างเปล่า	
(ลงชื่อ)	ผู้ตรวจ
ตำแหน่ง	
(เมื่อซ่อมเสร็จแล้วให้ปลดบัตรนี้ออก)	

ด้านหลัง

ความชำรุดหรือบกพร่องของรถ
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

ตัวอย่างบัตรไฟฟ้า (แบบ กรฟ.11)

ด้านหน้า

ด้านหลัง

(แบบ กรฟ.11)

การรถไฟฯ

ห้ามมิให้ผู้ที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องจักรหรืออุปกรณ์
ออกจากกริด

ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนอาจถูกลงโทษตามกฎหมาย

ชำรุดหรือบกพร่องเล็กน้อย

ชนิดรถ เลขที่

ตรวจพบ ณ สถานี ขบวนรถ

เมื่อวันที่/...../.....

เวลา น. ให้ส่งไปยัง เพื่อซ่อม
ที่

(ลงชื่อ) ผู้ตรวจ

ตำแหน่ง

(เมื่อซ่อมเสร็จแล้วให้ปลดบัตรนี้ออก)

ความชำรุดหรือบกพร่องของรถ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

รถที่ติดบัตร “สีแดง”

ข้อ 254 รถพ่วงคันใดที่ติดบัตร “สีแดง” (แบบ กรฟ.9) แล้วห้ามไม่ให้พ่วงไปกับขบวนรถเป็นอันตราย และให้เจ้าหน้าที่จัดการซ่อมโดยเร็ว

รถที่ติดบัตร “สีเหลือง”

ข้อ 255 รถพ่วงคันใดที่ติดบัตร “สีเหลือง” (แบบ กรฟ.10) แล้วเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติดังนี้.-

(1) ถ้าเป็นรถที่ว่างเปล่า ห้ามไม่ให้ใช้รถคันนั้นบรรทุกผู้โดยสารหรือสินค้าเป็นอันตราย และให้นายสถานีจัดส่งรถคันนั้นไปยังสถานีที่ปรากฏในใบกำกับบัตร (แบบ กรฟ.8) เพื่อซ่อมโดยเร็ว

(2) ถ้ารถคันนั้นมีผู้โดยสารหรือสินค้าบรรทุกอยู่ ต้องส่งไปยังสถานีปลายทางของรถคันนั้นเสียก่อน เมื่อผู้โดยสารหรือสินค้าลงจากรถเรียบร้อยแล้ว ห้ามไม่ให้ใช้รถคันนั้นบรรทุกผู้โดยสารหรือสินค้า และให้นายสถานีจัดส่งรถคันนั้นไปยังสถานีที่ปรากฏในใบกำกับบัตร (แบบ กรฟ.8) เพื่อซ่อมโดยเร็ว

รถที่ติดบัตร “สีฟ้า”

ข้อ 256 รถพ่วงคันใดที่มีบัตร “สีฟ้า” (แบบ กรฟ.11) ติดอยู่ แสดงว่ารถคันนั้นชำรุดเล็กน้อย ให้ใช้พ่วงไปกับขบวนรถได้ตามปกติ และพนักงานตรวจรถผู้ที่ตรวจพบรถคันที่มีบัตร “สีฟ้า” (แบบ กรฟ.11) ติดอยู่นี้ต้องพยายามซ่อมโดยเร็ว

การป้องกันรถ
ระหว่างซ่อม

ข้อ 257 ในการตรวจหรือซ่อมรถซึ่งจำเป็นมิให้รถนั้นเคลื่อนที่เพราะอาจเป็นอันตรายต่อผู้ทำการตรวจซ่อมหรือขัดข้องต่อการตรวจซ่อมต้องจัดการป้องกันข้างใดข้างหนึ่งหรือทั้งสองข้าง หัวท้ายรถนั้นตามความจำเป็น คือ เวลากลางวัน ให้ปักธงแดงหรือป้ายแดง เวลากลางคืน จัดให้มีโคมไฟแดงไว้ระหว่างรางในระยะห่างจากหัวหรือท้ายรถตามสมควรแก่ความปลอดภัย

ก่อนที่จะลงมือทำการตรวจซ่อมรถ พนักงานผู้ทำการ
ต้องรับผิดชอบตรวจดูว่าได้จัดให้มีสัญญาณป้องกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

การส่งรถชำรุด

เข้าโรงงานมักกะสัน

ข้อ 258 การส่งรถชำรุดไปยังโรงงานมักกะสัน ให้เป็นหน้าที่
ของสารวัตรรถจักรหรือสารวัตรรถฟ่วงจัดการติดบัตร “สีเหลือง”
(แบบ กรฟ.10) และทำใบกำกับบัตร 1 ชุด รวม 3 ฉบับ ฉบับที่ 1
มอบให้นายสถานีเพื่อส่งตามไปกับรถ ฉบับที่ 2 ส่งไปยังผู้บังคับบัญชา
ของตน ฉบับที่ 3 เก็บไว้เป็นหลักฐาน

ถนนผ่านเสมอระดับทาง

ชนิดของเครื่องกั้นถนน

ผ่านเสมอระดับทาง

ข้อ 259 เครื่องกั้นถนนผ่านเสมอระดับทางนั้น มีดังนี้.-

(1) เครื่องกั้นถนนชนิดมีพนักงานกั้นถนน เครื่องกั้นถนน
ชนิดนี้เมื่ออยู่ในท่าห้ามการจราจรทางถนนที่คันหรือแผงที่มองเห็นได้
จากถนนทั้ง 2 ด้าน ทาสีแดงและสีขาวสลับกัน (หรือสีอื่นที่เจ้าพนักงาน
จราจรกำหนด) ในเวลากลางคืนมีโคมไฟสีแดงติดอยู่ เครื่องกั้นถนน
ชนิดนี้อาจจะมีหรือไม่มีสัญญาณไฟวาบสีแดงทางด้านถนน และ
สัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ 13 (1) ฉ

(2) เครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนน เครื่องกั้นถนน
ชนิดนี้ เมื่ออยู่ในท่าห้ามการจราจรทางถนน ที่บนเสาทางด้านซ้าย
ของถนนทั้ง 2 ด้าน มีสัญญาณไฟวาบสีแดงทั้งทางด้านหน้าและ
ด้านหลังมีเสียงสัญญาณดังเป็นจังหวะด้านทางรถไฟมีสัญญาณผ่าน
ถนนเสมอระดับทางตามข้อ 13 (1) ฉ ทั้ง 2 ด้าน ถ้าเป็นชนิดมีคัน
ปิดครึ่งถนนอยู่ด้วยบนถนนที่มองเห็นได้จากถนนทั้ง 2 ด้าน ทาสีแดง
และสีขาวสลับกัน (หรือสีอื่นที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด) ในเวลา
กลางคืนมีโคมไฟสีแดงติดอยู่

การปิดเครื่องกันถนน
และการนำขบวนรถ
ผ่านถนนผ่านเสมอ
ระดับทาง

ข้อ 260 ถ้าที่แห่งใดมีพนักงานประจำอยู่กับเครื่องกันถนนผ่านเสมอระดับทาง เมื่อมีขบวนรถจะผ่าน พนักงานกันถนนต้องเตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณ “ห้าม” ขบวนรถที่จะเดินมานั้นเสียก่อน และจะแสดงสัญญาณ “อนุญาต” ได้ต่อเมื่อได้ตรวจสอบแล้วว่าไม่มีสิ่งกีดขวางและได้ปิดเครื่องกันถนนเรียบร้อยแล้ว เว้นแต่ถนนที่ติดตั้งสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ 13 (1) ณ เมื่อสัญญาณนั้นแสดงท่า “อนุญาต” แล้ว พนักงานกันถนนไม่ต้องแสดงสัญญาณ “อนุญาต”

ถ้าเครื่องกันถนนหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ 13 (1) ณ ชำรุด พนักงานกันถนนต้องรีบแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกทราบทันที

ก่อนที่พนักงานขับรถจะนำขบวนรถผ่านถนนเสมอระดับทาง ซึ่งมีเครื่องกันถนนจะต้องได้รับสัญญาณ “อนุญาต” ก่อนทุกครั้งไป ถ้าไม่เห็นสัญญาณ “อนุญาต” ต้องหยุดขบวนรถโดยไม่ล่าช้าจนเกินไป เมื่อแน่ใจว่าไม่มีสิ่งใดกีดขวางทางแล้ว ก็ให้นำขบวนรถผ่านไปได้อย่างระมัดระวัง

เมื่อพบว่าเครื่องกันถนนชนิดไม่มีพนักงานกันถนนชำรุดหรือขัดข้อง ให้พนักงานรักษารถประจำขบวนรถหรือพนักงานขับรถประจำรถจักรตัวเปล่า แจ้งเหตุการณ์ต่อนายสถานีทางสะดวกแรกถึงเพื่อรายงานให้ผู้เกี่ยวข้องจัดการแก้ไขต่อไปและบันทึกเหตุการณ์ลงในรายงานประจำวัน แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบทุกครั้ง

วิธีปฏิบัติเมื่อ
เครื่องกันถนนหรือ
สัญญาณผ่านถนน
เสมอระดับทางชำรุด

ข้อ 261 เมื่อเครื่องกันถนนและหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ 13 (1) ณ ชำรุด นายสถานีทางสะดวกต้องดำเนินการดังนี้ คือ

(1) ประกาศใช้เครื่องกั้นถนนและหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางนั้น และเมื่อเครื่องกั้นถนนและหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางสิ้นดีแล้วต้องประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ

(2) ถ้าเป็นเครื่องกั้นถนนชนิดมีพนักงานกั้นถนน ให้ใช้เครื่องกั้นถนนแบบแผงเงินแทน

(3) ถ้าเป็นเครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนนให้แจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสาร หรือเจ้าหน้าที่บำรุงทางที่ใกล้ที่สุดนำเครื่องกั้นถนนแบบแผงเงินไปให้ใช้แทนและต้องจัดพนักงานกั้นถนนไปทำการปิดกั้นถนนโดยเร็วที่สุด

พนักงานกั้นถนน
ต้องมีธงและ
โคมสัญญาณ

ข้อ 262 พนักงานกั้นถนนต้องมีธงเขียวธงแดงและโคมสัญญาณและต้องรักษาไว้ให้ใช้ได้ตลอดเวลา กับทั้งต้องรอบรู้การแสดงสัญญาณมืออันเกี่ยวข้อง

ความรับผิดชอบของ
พนักงานกั้นถนน

ข้อ 263 พนักงานกั้นถนนต้องตรวจตราดังต่อไปนี้.-

(1) ต้องคอยแะและคู่ขร่งซึ่งอยู่ระหว่างรางกับสิ่งซึ่งกันกริบลื้อ อย่าให้มีสิ่งใดมาแทรกหรืออุดก่อนที่ขบวนรถจะเดินผ่านทุกครั้งไป

(2) ต้องสังเกตขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีป้ายกลมสีแดงหรือโคมไฟท้ายขบวนรถครบถ้วนหรือไม่ ถ้าปรากฏว่าขบวนรถใดไม่มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถแล้วจะต้องเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นขวางถนนอีก เพราะอาจจะมิดพ่วงหลุดออกจากขบวนรถนั้น และไหลตามหลังมา

(3) เมื่อผู้ควบคุมรถบำรุงทางร้องขอให้ทำการปิดกั้นถนนเพื่อนำรถบำรุงทางผ่านถนนผ่านเสมอระดับทาง พนักงานกั้นถนนต้องปฏิบัติตาม

หมวด 5

การบำรุงทางและรถบำรุงทาง

สาระสำคัญ ของการบำรุงทาง	ข้อ 264 ในการบำรุงรักษาทางและสถานที่ พนักงานบำรุงทางต้องปฏิบัติงานซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยของขบวนรถก่อนงานอื่น และต้องพยายามอย่าให้ขบวนรถเสียเวลาเกินกว่าจำเป็น
การปักป้าย ลดความเร็วในการ ซ่อมทางธรรมดา	ข้อ 265 ในการซ่อมทางตามธรรมดาต้องกระทำโดยพยายามที่จะไม่ต้องใช้ป้ายลดความเร็วปักกำกับในขณะทำงานนั้น ทั้งนี้เพื่อให้ขบวนรถผ่านไปมาตามความเร็วที่ได้กำหนดไว้ สำหรับทางนั้นเสมอ

งานบำรุงทางซึ่งต้องปิดทาง

งานบำรุงทาง นอกเขตสถานี ทางสะดวก ซึ่งต้องปิดทาง	ข้อ 266 เมื่อจำเป็นต้องปิดทางเพื่อทำงานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวกซึ่งไม่ใช่เป็นการฉุกเฉินจะสามารถเตรียมการล่วงหน้าไว้ได้ เจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปต้องแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบ และถ้าไม่มีการขัดข้องอย่างใด พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต้องจัดการประกาศปิดทางตอนนั้น และแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ ก่อนที่เจ้าหน้าที่บำรุงทางจะลงมือทำงานนั้น จะต้องได้รับหลักฐานจากนายสถานีทางสะดวกข้างใดข้างหนึ่งของทางตอนนั้นว่าได้ปิดทางเรียบร้อยแล้ว และทั้งต้องจัดการปักป้ายแดงตามข้อ 36 อีกด้วย ก่อนที่จะประกาศเปิดทางตอนนี้ ผู้ประกาศต้องได้รับหลักฐานจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่ชั้นนายตรวจทางขึ้นไปอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านได้แล้ว
--	--

งานบำรุงทาง
นอกเขตสถานี
ทางสะดวก
ซึ่งต้องปิดทาง
และต้องทำโดยฉุกเฉิน

ข้อ 267 งานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวก ซึ่งต้องปิดทางและต้องกระทำโดยฉุกเฉิน ไม่สามารถจะประกาศล่วงหน้าได้ เจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องจัดพนักงานไปคอยแสดงสัญญาณ “ห้าม” ให้แก่ขบวนรถที่จะเข้าสู่ทางนั้นเป็นระยะไม่น้อยกว่า 1,000 เมตร จากที่ซึ่งทำงานนั้นอยู่ตลอดเวลาและถ้ามีป้ายแดงก็ให้จัดปักกำกับไว้อีกด้วย กับทั้งต้องรีบแจ้งเหตุให้นายสถานีทางสะดวกซึ่งอยู่ใกล้ที่สุดทราบโดยเร็ว

ทั้งนี้ ให้นายสถานีทางสะดวกนั้นประกาศปิดทางตอนนั้นทันที และจะประกาศเปิดทางได้ก็ต่อเมื่อได้รับหลักฐานจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางที่ทำงานนั้น ตั้งแต่ชั้นนายตรวจทางขึ้นไปอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านที่นั้นได้ และทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถกีดขวางอยู่ในทางตอนนั้น

เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้ประกาศปิดหรือเปิดทางแล้ว ให้รีบแจ้งพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบโดยเร็วอีกด้วย

งานบำรุงทาง
ในเขตสถานี
ทางสะดวก
ซึ่งต้องปิดทาง

ข้อ 268 เมื่อจำเป็นต้องปิดทางเพื่อทำงานบำรุงทางภายในเขตสถานีทางสะดวกซึ่งไม่ใช่เป็นการฉุกเฉิน สามารถจะเตรียมการล่วงหน้าไว้ได้ เจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่สารวัตรขึ้นไป ต้องแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบ และถ้าไม่มีการขัดข้องอย่างใด ผู้เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติดังนี้.-

(1) ในกรณีซึ่งไม่มีทางอื่นที่ขบวนรถจะเดินผ่านสถานีทางสะดวกไปมาได้

ก. ถ้าที่ซึ่งทำงานนั้นอยู่ในตอนใด ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจัดการประกาศปิดทางตอนนั้น และถ้าที่ซึ่งจะทำงานนั้นไม่อยู่ในตอน ก็ไม่ต้องประกาศปิดทาง แต่จะต้องประกาศให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อให้ขบวนรถที่เดินเข้ามาสู่สถานีทางสะดวกนั้นหยุดอยู่นอกเขตสถานี

ข. ก่อนที่เจ้าหน้าที่บำรุงทางจะลงมือทำงานนั้นจะต้องได้รับหลักฐานจากนายสถานีทางสะดวกนั้นว่า ได้มีการประกาศตาม ก. แล้ว และทั้งต้องจัดการปักป้ายแดงตามข้อ 36 อีกด้วย

ค. ก่อนที่จะประกาศยกเลิกข้อความที่ได้ประกาศไว้ตาม ก. ผู้ประกาศจะต้องได้รับหลักฐานจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่ชั้นนายตรวจทางขึ้นไปอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านได้แล้ว

(2) ในกรณีซึ่งมีทางอื่นที่ขบวนรถจะเดินผ่านสถานีทางสะดวกไปมาได้

ก. พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต้องประกาศปิดทางที่จะทำงานนั้นให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อใช้ความระมัดระวังตามความจำเป็นในการให้ขบวนรถเดินผ่านสถานีทางสะดวกไปมา

ข. ก่อนที่เจ้าหน้าที่บำรุงทางจะลงมือทำงานนั้นจะต้องได้รับหลักฐานจากนายสถานีทางสะดวกนั้นว่า ได้มีการประกาศตาม ก. แล้ว

ค. ในกรณีนี้เจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องจัดการป้องกันอันตรายโดยปักป้ายแดงกำกับระหว่างรางก่อนถึงที่ทำงานนั้นทุก ๆ ทาง และต้องระวังมิให้ป้ายแดงที่ปักกีดขวางล้อเข้าไปในเขตโครงสร้างทางอื่น ซึ่งเปิดใช้ให้เดินรถผ่านไปมาในขณะที่ทำงานนั้นอยู่ การปักป้ายแดงนี้ให้ปักห่างจากที่ทำงานตามระยะซึ่งเห็นสมควร โดยให้เป็นการกีดขวางการเดินรถน้อยที่สุด

ง. ก่อนที่จะประกาศยกเลิกข้อความที่ได้ประกาศไว้ตาม ก. ผู้ประกาศจะต้องได้รับหลักฐานจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางผู้ควบคุมงานตั้งแต่ชั้นนายตรวจทางขึ้นไปอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านที่นั้นได้แล้ว

งานบำรุงทาง
ในเขตสถานี
ทางสะดวก
ซึ่งต้องปิดทาง
และต้องทำโดยฉุกเฉิน

ข้อ 269 งานบำรุงทางในเขตสถานีทางสะดวกซึ่งต้องปิดทาง และต้องกระทำโดยฉุกเฉินไม่สามารถจะประกาศล่วงหน้าได้ เจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องจัดพนักงานแสดงสัญญาณ “ห้าม” ให้แก่ขบวนรถที่จะเข้ามาสู่ทางนั้น เป็นระยะไม่น้อยกว่า 1,000 เมตร จากที่ซึ่งจะทำงานนั้น และถ้ามีป้ายแดงก็ให้จัดปักกำกับไว้อีกด้วย กับทั้งต้องรีบแจ้งเหตุให้นายสถานีทางสะดวกนั้นทราบโดยเร็ว

(1) ในกรณีซึ่งไม่มีทางอื่นที่ขบวนรถจะเดินผ่านสถานีทางสะดวกไปมาได้ ถ้าที่ซึ่งทำงานนั้นอยู่ในตอนใดให้นายสถานีทางสะดวกจัดการประกาศปิดทางตอนนั้นทันทีและถ้าที่ซึ่งทำงานนั้นไม่อยู่ในตอนก็ไม่ต้องประกาศปิดทาง แต่จะต้องประกาศให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อให้ขบวนรถที่เดินเข้ามาสู่สถานีทางสะดวกนั้นหยุดอยู่นอกเขตสถานี

ก่อนที่จะประกาศยกเลิกข้อความที่ได้ประกาศไว้ นั้น นายสถานีทางสะดวกจะต้องได้รับหลักฐานจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางที่ทำงานนั้น ตั้งแต่ชั้นนายตรวจทางขึ้นไปอนุญาตให้ขบวนรถผ่านที่นั้นได้ และทราบแน่ชัดว่าไม่มีสิ่งกีดขวางอยู่ในตอนที่ทำงานนั้น

(2) ในกรณีซึ่งมีทางอื่นที่ขบวนรถจะเดินผ่านสถานีทางสะดวกไปมาได้ นายสถานีทางสะดวกต้องประกาศปิดทางที่ทำงานนั้นให้ผู้เกี่ยวข้องทราบทันที เพื่อใช้ความระมัดระวังตามความจำเป็นในการให้ขบวนรถเดินผ่านสถานีทางสะดวกไปมา

ในกรณีนี้ให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางปักป้ายแดงตามข้อ 268 (2) ก. ก่อนที่จะประกาศยกเลิกข้อความที่ได้ประกาศไว้ นั้น นายสถานีทางสะดวกจะต้องได้รับหลักฐานจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางผู้ควบคุมงาน ตั้งแต่ชั้นนายตรวจทางขึ้นไปอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านที่นั้นได้แล้ว

เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้ประกาศปิดหรือเปิดทางแล้ว ให้รีบแจ้งพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบโดยเร็วอีกด้วย

งานบำรุงทางซึ่งขบวนรถต้องลดความเร็ว

งานบำรุงทาง
นอกเขตสถานี
ทางสะดวก
ซึ่งต้องลดความเร็ว
ของขบวนรถ เหลือ
ตั้งแต่ 15 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมงลงมา

ข้อ 270 งานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวกซึ่งไม่ใช่เป็นการฉุกเฉินสามารถจะเตรียมการล่วงหน้าไว้ได้และขบวนรถยังคงเดินผ่านได้ แต่จำเป็นต้องลดความเร็วเหลือตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติดังนี้.-

เจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่ชั้นสารวัตรขึ้นไป ต้องแจ้งล่วงหน้าให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบเพื่อประกาศให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ

ก่อนลงมือทำงาน เจ้าหน้าที่บำรุงทางจะต้องได้รับทราบจากนายสถานีทางสะดวกข้างใดข้างหนึ่งของทางตอนนั้นว่าได้มีการประกาศให้ขบวนรถลดความเร็วแล้วเจ้าหน้าที่บำรุงทางจึงจัดการปักป้ายสัญญาณตามที่กำหนดไว้ในข้อ 36 และต้องจัดให้มีพนักงานบำรุงทางเฝ้าอยู่ตลอดเวลาเพื่อแสดงสัญญาณมือให้ขบวนรถทุกขบวนไปได้โดยระมัดระวังตามข้อ 4 ณ ที่ทำงานนั้นจนกว่าท้ายขบวนรถจะได้ผ่านพ้นที่นั้นไปแล้ว จึงให้เปลี่ยนสัญญาณมือเป็นท่า “อนุญาต” ตามข้อ 5 แต่ถ้ามีเหตุจำเป็นจะให้ขบวนรถหยุด หรือจะต้องให้ขบวนรถเดินช้ากว่าความเร็วที่ได้กำหนดไว้ด้วยป้ายลดความเร็ว ให้แสดงสัญญาณมือให้ขบวนรถหยุด แล้วแจ้งให้พนักงานขับรถทราบเพื่อปฏิบัติต่อไป

สำหรับงานซ่อมหรือสร้างสะพานซึ่งดำเนินการโดยกองผลิตและซ่อมสร้างสะพาน ให้ผู้ควบคุมหน่วยงานจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณมือ

เมื่อได้ทำงานเสร็จเรียบร้อยแล้วให้ขบวนรถเดินผ่านได้ตามปกติแล้ว เจ้าหน้าที่บำรุงทางผู้ควบคุมงานตั้งแต่ชั้นนายตรวจทางขึ้นไป ต้องแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกทราบโดยมีหลักฐาน แล้วให้นายสถานีทางสะดวกนั้นประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ

งานบำรุงทางนอกเขต
สถานีทางสะดวกซึ่ง
ต้องทำโดยฉุกเฉินและ
ต้องลดความเร็วของ
ขบวนรถเหลือตั้งแต่
15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ลงมา

ข้อ 271 งานบำรุงทางโดยฉุกเฉินนอกเขตสถานีทางสะดวก ซึ่งขบวนรถยังคงเดินผ่านได้ แต่จำเป็นต้องลดความเร็วของขบวนรถเหลือตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมาและไม่สามารถจะแจ้งล่วงหน้าได้ก่อนลงมือทำงานให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางจัดพนักงานไปคอยแสดงสัญญาณ “ห้าม” ห่างจากที่ทำงานในทางที่ขบวนรถจะเดินเข้ามาสู่ทุกด้าน ๆ ละอย่างน้อย 1,000 เมตร ตลอดเวลา เพื่อให้ขบวนรถหยุดแล้วแจ้งให้พนักงานขับรถทราบเพื่อนำขบวนรถเดินผ่านทางตอนทำงานนั้นโดยระมัดระวัง และใช้ความเร็วตามแต่เจ้าหน้าที่บำรุงทางจะได้จำกัดให้ นอกจากนี้ยังต้องจัดให้มีพนักงานบำรุงทางเฝ้าอยู่ตลอดเวลาเพื่อแสดง สัญญาณมือให้ขบวนรถหยุดเมื่อจำเป็นหรือไปได้โดยระมัดระวังตามข้อ 4 ณ ที่ทำงานนั้นจนกว่าท้ายขบวนรถจะได้ผ่านพ้นที่นั้นไปแล้วจึงให้เปลี่ยนสัญญาณมือเป็นท่า “อนุญาต” ตามข้อ 5

ทั้งนี้ พนักงานขับรถ พนักงานรักษารถ และเจ้าหน้าที่บำรุงทางผู้เกี่ยวข้องต้องรายงานเหตุการณ์ต่อผู้บังคับบัญชาของตนโดยเร็ว

ถ้างานนี้จะเป็นเหตุให้ขบวนรถต้องล่าช้าหลายขบวน เจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องรีบแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกซึ่งอยู่ใกล้ที่สุดทราบ เพื่อประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ เมื่อได้มีการประกาศและเจ้าหน้าที่บำรุงทางได้จัดการปักป้ายสัญญาณตามข้อ 36 แล้วให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติตามข้อ 270 ต่อไป

งานบำรุงทางในเขต
สถานีทางสะดวก
ซึ่งต้องลดความเร็ว
ของขบวนรถเหลือ
ตั้งแต่ 15 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมงลงมา

ข้อ 272 งานบำรุงทางภายในเขตสถานีทางสะดวก ซึ่งไม่ใช่เป็นการฉุกเฉินสามารถจะเตรียมการล่วงหน้าไว้ได้และขบวนรถยังคงเดินผ่านได้ แต่จำเป็นต้องลดความเร็วเหลือตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา ให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติดังนี้-

เจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่สารวัตรขึ้นไป ต้องแจ้งล่วงหน้าให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบ เพื่อจะได้แจ้งหรือประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องใช้ความระมัดระวังตามความจำเป็น

ก่อนลงมือทำงาน เจ้าหน้าที่บำรุงทางจะต้องได้รับทราบจากนายสถานีทางสะดวกนั้นว่าได้มีการแจ้งหรือประกาศแล้ว เจ้าหน้าที่บำรุงทางจึงจัดการปักป้ายสัญญาณตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ 36

อนึ่ง ต้องจัดให้มีพนักงานบำรุงทางเฝ้าอยู่ตลอดเวลาเพื่อแสดงสัญญาณมือให้ขบวนรถไปได้โดยระมัดระวังตามข้อ 4 ณ ที่ทำงานนั้น จนกว่าท้ายขบวนรถจะได้ผ่านพื้นที่นั้นไปแล้ว จึงให้เปลี่ยนสัญญาณมือเป็นท่า “อนุญาต” ตามข้อ 5 แต่ถ้ามีเหตุจำเป็นจะให้ขบวนรถหยุด หรือจะต้องให้ขบวนรถเดินช้ากว่าความเร็วที่ได้กำหนดไว้ด้วยป้ายลดความเร็ว ให้แสดงสัญญาณมือให้ขบวนรถหยุด แล้วแจ้งให้พนักงานขับรถทราบเพื่อปฏิบัติต่อไป

เมื่อเจ้าหน้าที่บำรุงทางได้ทำงานเสร็จเรียบร้อยแล้วให้ขบวนรถเดินผ่านได้ตามปกติแล้ว ต้องแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกทราบโดยมีหลักฐานและให้นายสถานีทางสะดวกนั้นประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ

สำหรับงานซ่อมหรือสร้างสะพานซึ่งดำเนินการโดยกองผลิตและซ่อมสร้างสะพาน ให้ผู้ควบคุมหน่วยงานจัดเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณมือ

งานบำรุงทางในเขต
สถานีทางสะดวกซึ่ง
ต้องทำโดยฉุกเฉิน
และต้องลดความเร็ว
ของขบวนรถเหลือ
ตั้งแต่ 15 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมงลงมา

ข้อ 273 งานบำรุงทางโดยฉุกเฉินภายในเขตสถานีทางสะดวก ซึ่งขบวนรถยังคงเดินผ่านได้ แต่จำเป็นต้องลดความเร็วเหลือตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา และไม่สามารถจะแจ้งล่วงหน้าได้ ก่อนลงมือทำงานให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางจัดพนักงานบำรุงทางไปคอยแสดงสัญญาณ “ห้าม” ห่างจากที่ทำงานในทางที่ขบวนรถจะต้องเดินมาสู่ทุกด้าน ๆ ละอย่างน้อย 1,000 เมตรตลอดเวลา เพื่อให้ขบวนรถหยุดแล้วแจ้งให้พนักงานขับรถทราบเพื่อนำขบวนรถผ่านทางตอนที่ทำงานนั้นโดยระมัดระวัง และใช้ความเร็วตามแต่เจ้าหน้าที่บำรุงทางจะได้จำกัดให้ นอกจากนี้ยังต้องจัดให้มีพนักงาน

บำรุงทางเฝ้าอยู่ ตลอดเวลาเพื่อแสดงสัญญาณมือให้ขบวนรถหยุดเมื่อจำเป็นหรือไปได้โดยระมัดระวังตามข้อ 4 ณ ที่ทำงานนั้นตลอดเวลา จนกว่าท้ายขบวนรถจะได้ผ่านพื้นที่นั้นไปแล้ว จึงให้เปลี่ยนสัญญาณมือเป็นท่า “อนุญาต” ตามข้อ 5

นอกจากกล่าวมาแล้ว เจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกนั้นทราบหลังจากได้จัดพนักงานไปคอยแสดงสัญญาณ “ห้าม” ทันทีอีกด้วย ทั้งนี้เพื่อให้นายสถานีทางสะดวกประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ เมื่อได้มีประกาศและเจ้าหน้าที่บำรุงทางได้จัดการปักป้ายสัญญาณตามข้อ 36 แล้วให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติตามข้อ 272 ต่อไป

งานบำรุงทางนอกเขต
สถานีทางสะดวกซึ่ง
ต้องลดความเร็วของ
ขบวนรถเหลือ
มากกว่า 15 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมงขึ้นไป

ข้อ 274 งานบำรุงทางนอกเขตสถานีทางสะดวก ซึ่งขบวนรถยังคงเดินผ่านได้โดยลดความเร็วเหลือมากกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไปก่อนลงมือทำงาน เจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องจัดการปักป้ายสัญญาณตามที่กำหนดไว้ในข้อ 36 แต่ถ้าในขณะที่ทำงานอยู่นั้นมีเหตุจำเป็นจะให้ขบวนรถหยุดหรือจะให้ขบวนรถเดินช้าตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมาก็ให้ปฏิบัติตามข้อ 271

งานบำรุงทางในเขต
สถานีทางสะดวก
ซึ่งต้องลดความเร็ว
ของขบวนรถเหลือ
มากกว่า 15 กิโลเมตร
ต่อชั่วโมงขึ้นไป

ข้อ 275 งานบำรุงทางภายในเขตสถานีทางสะดวก ซึ่งขบวนรถยังคงเดินผ่านได้แต่จำเป็นต้องลดความเร็วเหลือมากกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป ก่อนลงมือทำงานเจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องจัดการแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกนั้นทราบ และต้องปักป้ายสัญญาณตามที่กำหนดไว้ในข้อ 36 แต่ถ้าในขณะที่ทำงานอยู่นั้นมีเหตุจำเป็นจะให้ขบวนรถหยุดหรือจะต้องให้ขบวนรถเดินช้าตั้งแต่ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลงมา ก็ให้ปฏิบัติตามข้อ 273

ทั่วไป

- งานบำรุงทาง
ซึ่งอาจเป็นเหตุ
ให้เกิดอันตราย
แก่ขบวนรถ
ต้องได้รับอนุญาต
จากวิศวกรบำรุงทาง
ก่อนจึงจะทำได้
- ข้อ 276** (1) งานบำรุงทางซึ่งอาจจะเป็นเหตุให้เกิดอันตราย
แก่ขบวนรถได้ต้องได้รับอนุญาตจากวิศวกรบำรุงทางก่อนจึงจะทำได้
ในการทำงานนี้ เจ้าหน้าที่บำรุงทางชั้นสารวัตรต้องพยายามควบคุม
ด้วยตนเอง และต้องรับผิดชอบจัดให้มีป้ายสัญญาณตามที่กำหนดไว้
และสัญญาณมือตามความจำเป็น
- (2) ถ้าเป็นงานฉุกเฉินซึ่งจำเป็นต้องรีบทำโดยด่วน
ให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางชั้นสารวัตรหรือชั้นนายตรวจ จัดทำไปก่อน
ได้รับอนุญาตจากวิศวกรบำรุงทางได้ โดยต้องรับผิดชอบจัดให้มี
ป้ายสัญญาณตามที่กำหนดไว้และสัญญาณมือตามความจำเป็น
- งานบำรุงทางซึ่งต้องมี
สัญญาณ “ห้าม” กำกับ
- ข้อ 277** งานบำรุงทางซึ่งขบวนรถจะเดินผ่านไม่ได้ในขณะที่
กระทำอยู่นั้น เจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องจัดให้มีสัญญาณ “ห้าม” แสดง
ตามที่ได้กำหนดไว้ตลอดเวลาจนกว่าขบวนรถจะเดินผ่านได้
- การป้องกัน
ทางที่ไม่ปลอดภัย
- ข้อ 278** เมื่อเจ้าหน้าที่บำรุงทางชั้นนายตรวจ หรือหัวหน้า
คนงานเห็นว่าทางตอนใดอยู่ในลักษณะไม่ปลอดภัย ต้องรีบ
จัดการให้มีป้ายสัญญาณแสดงตามที่กำหนดไว้กับต้องแสดง
สัญญาณมือตามความจำเป็น และถ้าไม่สามารถจะจัดการซ่อมแก้ไข
ให้เป็นที่เรียบร้อยได้แล้ว ต้องรายงานต่อผู้บังคับบัญชาโดยเร็วที่สุด
- ห้ามใช้สัญญาณประจำที่
แทนป้ายสัญญาณ
- ข้อ 279** ในการทำงานบำรุงทาง ห้ามมิให้ใช้สัญญาณประจำที่
เป็นเครื่องหมายแสดงเพื่อป้องกันอันตรายแทนป้ายสัญญาณเป็นอันขาด

การป้องกัน
รักษาทาง
เมื่อน้ำท่วม

ข้อ 280 ถ้าเกิดน้ำท่วมผิดปกติ เจ้าหน้าที่บำรุงทางชั้นนายตรวจ และหัวหน้าคนงาน ต้องตรวจสอบการของน้ำที่ไหลตามร่องระบายน้ำต่าง ๆ ถ้าเห็นว่าน้ำที่ไหลอาจจะทำอันตรายแก่ทางได้ต้องปักป้ายสัญญาณ หรือแสดงสัญญาณมือตามที่กำหนดไว้ ณ ที่นั้นทันที และต้องจัดให้มีพนักงานเฝ้าระวังเพื่อความปลอดภัยแก่ขบวนรถ แล้วให้จัดการแจ้งเหตุแก่นายสถานีทางสะดวกทราบ เพื่อแจ้งให้พนักงานขับรถที่เกี่ยวข้องใช้ความระมัดระวังเพื่อนำขบวนรถมาในทางตอนนั้น ถ้าแม้ต้องการขอความช่วยเหลืออย่างใด ก็ให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางชั้นนายตรวจ ติดต่อผู้เกี่ยวข้องเพื่อแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่บำรุงทางชั้นสารวัตรทราบ

การตรวจทางเวลา
ฝนตกหนักและ
อากาศร้อนผิดปกติ

ข้อ 281 เมื่อมีฝนตกหนักผิดปกติหรือน้ำไหลบ่ามามาก จะเป็นอันตรายต่อทางหรืออากาศร้อนผิดปกติเป็นที่น่ากลัวว่ารางในทางจะคด เจ้าหน้าที่ต้องจัดพนักงานออกตรวจทางตามความจำเป็น

การวางและถอนทาง
หรือประแจ

ข้อ 282 (1) ห้ามมิให้วางทาง หรือประแจขึ้นใหม่ หรือถอนของเดิมที่มีอยู่ออกจากทางโดยมิได้รับอนุญาตจากวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธาเป็นลายลักษณ์อักษร

(2) เมื่อได้จัดการวางทางหรือประแจเสร็จเรียบร้อยแล้วต้องแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกฝ่ายการเดินรถทราบโดยเร็ว เพื่อจัดการประกาศใช้ต่อไป

ส่วนการถอนทางหรือประแจของเดิมที่มีอยู่ออกจากทางนั้น ก่อนลงมือทำการเจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องได้รับประกาศของเจ้าหน้าที่เดินรถให้เลิกใช้ทางหรือประแจนั้นแล้ว

(3) ในกรณีฉุกเฉินหากจำเป็นจะต้องวางทางหรือประแจหรือถอนของเดิมออกชั่วคราว ให้สารวัตรบำรุงทางจัดทำไปก่อนได้ แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

- ห้ามทำงานในเวลา** **ข้อ 283** ในขณะที่อากาศวิปริต เช่น มีหมอก พายุหรือ
อากาศวิปริต ฝนตกผิดปกติแล้ว ห้ามมิให้ทำงานบำรุงทางที่จำเป็นจะต้องลดความเร็ว
 ของขบวนรถหรือจะต้องหยุดขบวนรถ เว้นไว้แต่จะเป็นงานด่วน
 ซึ่งจำเป็นต้องรีบทำในทันทีทันใด
- การรื้อถอนที่ดินรถไฟ** **ข้อ 284** เจ้าหน้าที่บำรุงทางต้องระมัดระวังดูแลไม่ให้
 ผู้หนึ่งผู้ใดมาปลูกสร้างโรงเรือนและสิ่งต่าง ๆ รื้อถอนในเขตที่ดินรถไฟ
 ถ้าพบต้องจัดการห้ามและว่ากล่าวให้รื้อถอนออกไป เมื่อขัดขืนก็ให้
 รายงานต่อผู้บังคับบัญชาทราบ
- เขตโครงสร้าง** **ข้อ 285** ห้ามมิให้ปลูกต้นไม้บนบ่าทางที่จะบังสัญญาณ
 หรือกองสิ่งของ หรือปลูกสร้างลำเข้าไปในเขตโครงสร้าง
- ห้ามทำการระเบิด** **ข้อ 286** ห้ามมิให้ทำการระเบิดภายในเขตรถไฟซึ่งอาจจะ
ซึ่งอาจเป็นอันตราย เป็นอันตรายต่อการเดินรถ นอกจากจะได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษร
ต่อการเดินรถ จากวิศวกรบำรุงทางก่อน และเมื่อเห็นจำเป็นวิศวกรบำรุงทางจะต้อง
 จัดการให้ปิดทางในขณะที่ทำการระเบิดนั้น
- การระงับอัคคีภัย** **ข้อ 287** เมื่อเกิดเพลิงไหม้ขึ้นในเขตรถไฟหรือนอกเขต
 รถไฟซึ่งอาจจะลุกลามเข้ามาในเขตรถไฟได้ พนักงานบำรุงทาง
 ซึ่งอยู่ใกล้เคียงกับที่เกิดเหตุนั้น และไม่มีกิจสำคัญกว่าที่ต้องปฏิบัติอยู่
 ต้องช่วยกันจัดการดับเพลิงทันที และให้สืบสวนถึงสาเหตุที่เพลิงเกิดขึ้น
 แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบตามลำดับโดยเร็ว

หน้าที่นายตรวจทาง
และนายตรวจสะพาน
และอาคาร

ข้อ 288 (1) นายตรวจทางมีหน้าที่ดังต่อไปนี้.-

ก. ต้องจัดบำรุงรักษาทางรถไฟ และสถานีที่อื่น ๆ โดยทั่วไป
ซึ่งอยู่ในเขตที่ได้กำหนดให้ และต้องตรวจรักษาให้เป็นการเรียบร้อย
และปลอดภัยแก่ขบวนรถ

ข. เมื่อเวลาไปตรวจทางต้องมี

- 1) นาฬิกา
- 2) สมุดกำหนดเวลาเดินรถพร้อมใบแทรก
- 3) คำสั่งประกาศเดินรถพิเศษที่เกี่ยวข้อง
- 4) สมุดรับคำสั่ง
- 5) ธงเขียว ธงแดงหรือโคมสัญญาณ
- 6) เครื่องมืออื่น ๆ ที่ฝ่ายการช่างโยธากำหนด

ค. โดยปกติต้องพยายามเดิน หรือใช้จักรยานตรวจการณ
เพื่อตรวจทางและงานอื่น ๆ ตลอดเขตของตนทุก ๆ วัน

ง. เมื่อมีงานพิเศษใด ๆ หรือการซ่อมทางหรือการซ่อม
อื่น ๆ ก็ดี ต้องตรวจตราดูแลป้องกันมิให้มีอันตรายใด ๆ เกิดขึ้น
แก่ขบวนรถ

จ. ต้องควบคุมดูแลอบรมผู้ที่อยู่ในบังคับบัญชาของตนให้
ปฏิบัติการทำงาน และรักษาหน้าที่ให้ถูกต้องตามข้อบังคับนี้ ตลอดจน
ให้เข้าใจสัญญาณที่ใช้ในการเดินรถและการใช้รถบำรุงทาง ฯลฯ
ตามความจำเป็น

ฉ. ต้องรับผิดชอบดูแลรักษาประแจและส่วนประกอบ
ซึ่งอยู่ในหน้าที่ของตนให้มีสภาพเรียบร้อย

ช. ต้องรับผิดชอบเก็บรักษาไม้หมอน ราง เครื่องประกอบราง
และอื่น ๆ ซึ่งได้จัดให้มีสำรองในเขตของตนไว้ให้ครบถ้วน เพื่อ
จัดการเปลี่ยนสิ่งที่ชำรุดได้ทันที

ซ. ต้องจัดให้คนงานบำรุงทางออกตรวจทาง และมีเครื่องมือตรวจทางพร้อมธงเขียว ธงแดง หรือโคมสัญญาณตามที่ฝ่ายการช่างโยธากำหนด

(2) นายตรวจสะพานและอาคาร มีหน้าที่บำรุงรักษาโครงสร้างที่รองรับทางรถไฟดังต่อไปนี้.-

ก. ต้องจัดบำรุงรักษาโครงสร้างที่รองรับทางรถไฟ เช่น สะพาน ช่อหน้า และอุโมงค์ ฯลฯ ซึ่งอยู่ในเขตที่ได้กำหนดให้และต้องตรวจรักษาให้เป็นการเรียบร้อยและปลอดภัยแก่ขบวนรถ

ข. เมื่อเวลาไปตรวจสะพานต้องมี

- 1) นาฬิกา
- 2) สมุดกำหนดเวลาเดินรถพร้อมใบแทรก
- 3) คำสั่งประกาศเดินรถพิเศษที่เกี่ยวข้อง
- 4) สมุดรับคำสั่ง
- 5) ธงเขียว ธงแดงหรือโคมสัญญาณ
- 6) เครื่องมืออื่น ๆ ที่ฝ่ายการช่างโยธากำหนด

ค. เมื่อมีงานพิเศษใด ๆ หรือการซ่อมสร้างโครงสร้างที่รองรับทางรถไฟ ต้องตรวจตราดูแลป้องกันมิให้มีอันตรายใด ๆ เกิดขึ้นแก่ขบวนรถ

ง. ต้องควบคุมดูแลอบรมผู้ที่อยู่ในบังคับบัญชาของตน ให้ปฏิบัติการทำงาน และรักษาหน้าที่ให้ถูกต้องตามข้อบังคับนี้ ตลอดจนให้เข้าใจสัญญาณที่ใช้ในการเดินรถ และการใช้รถบำรุงทาง ฯลฯ ตามความจำเป็น

จ. ต้องระวางอย่าให้หญ้า เถาไม้ ไยเมงมูม และอื่นๆ ขึ้นเตะพัน และต้นไม้กิ่งไม้ล้มทับหรือพาดเสา และสายโทรเลข โทรศัพท สายของสัญญาณหรือประแจ ฯลฯ และถ้าพบสายโทรเลข โทรศัพท ฯลฯ ขาดเตะสายอื่น ต้นไม้หรือดิน ให้รีบส่งข่าวให้นายตรวจสายทราบ

หน้าที่หัวหน้าคนงาน

ข้อ 289 ตามหมู่คนงานบำรุงทางทุก ๆ หมู่ ต้องมีหัวหน้าประจำอยู่คนหนึ่ง หัวหน้านี้อยู่ในความบังคับบัญชาของนายตรวจทางโดยตรง และมีหน้าที่ดังต่อไปนี้.-

(1) ต้องตรวจและบำรุงรักษาทางในเขตของตนให้ปราศจากสิ่งกีดขวางและอันตราย เพื่อความปลอดภัยแก่ขบวนรถ

(2) เมื่อมีอุบัติเหตุใด ๆ เกิดขึ้นในเขตของตน ต้องรีบรายงานต่อนายตรวจทางทันที

(3) บรรดาเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ที่ได้จ่ายให้สำหรับหมู่ของตน ต้องระวังรักษาให้ใช้การได้คืออยู่เสมอ เมื่อเลิกงานแล้วต้องนำเก็บไว้ยังที่פקให้มั่นคงเรียบร้อย

(4) ต้องดูแลจัดการให้ราง ไม้หมอน หิน ฯลฯ อยู่พ้นแนวทาง

(5) เมื่อพบปศุสัตว์หรือสัตว์พาหนะใด ๆ อยู่บนทาง ต้องขับไล่ออกไปให้พ้น

(6) ต้องจัดให้คนงานพักอาศัย ณ ที่ที่ทางการจัดไว้ให้ หากคนงานไปพักอาศัย ณ ที่อื่นเป็นครั้งคราว หัวหน้าคนงานอนุญาตได้ แต่ตนต้องทราบว่าคนงานผู้นั้นพักอาศัยที่แห่งใด เพื่อสะดวกในการที่จะเรียกตัวได้ในเวลาฉุกเฉิน

(7) ต้องแจ้งให้คนงานเข้าใจและระวังว่า เมื่อมีขบวนรถหรือรถอื่น ๆ เดินมาใกล้จะถึงที่ที่คนงานทำงานอยู่ คนงานต้องออกไปให้พ้นทาง และต้องระวังดูแลอย่าให้มีเครื่องมือเครื่องใช้หรือสิ่งใด ๆ กีดขวางทาง

(8) ต้องระวังอย่าให้หญ้า เถาไม้ ใบแมงมุม และอื่น ๆ ขึ้นเตะพัน และต้นไม้กิ่งไม้ล้มทับหรือพาดสายโทรเลข โทรศัพท์สายของเสาสัญญาณหรือประแจ ฯลฯ และถ้าพบสายโทรเลข โทรศัพท์ ฯลฯ ขาดเตะสายอื่น ต้นไม้หรือดิน ให้จัดการแยกหรือยกสายนั้นให้พ้น แล้วรีบส่งข่าวให้นายตรวจสายทราบ

หน้าที่นายตรวจสอบ

ข้อ 290 นายตรวจสอบมีหน้าที่ดังต่อไปนี้.-

(1) ต้องจัดตั้งเครื่อง ช่อมเครื่อง และบำรุงรักษาเครื่องโทรเลข โทรศัพท์ หม้อไฟฟ้า เสา สาย และเครื่องประกอบต่าง ๆ ทั้งเครื่องสัญญาณประจำที่ เครื่องทางสะดวก ฯลฯ ตามที่ได้มอบหมายไว้ให้มีสภาพมั่นคงและเรียบร้อยใช้การได้สะดวกดีอยู่ตลอดเวลา ถ้ามีสิ่งใดชำรุดเสียหาย หรือมีเหตุอันตรายใด ๆ เกิดขึ้นต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบทันที

(2) เมื่อเวลาไปตรวจงานต้องมี

ก. นาฬิกา

ข. สมุดกำหนดเวลาเดินรถพร้อมใบแทรก

ค. คำสั่งประกาศเดินรถพิเศษที่เกี่ยวข้อง

ง. เครื่องมือประจำตัว

(3) โดยปกติต้องออกตรวจงานทุกวัน และต้องพยายามไปตรวจตลอดเขตของตนเนื่อง ๆ

(4) เมื่อมีงานพิเศษใด ๆ ก็ดี หรือการซ่อมแซมสิ่งใด ๆ ซึ่งอาจเกิดอันตรายแก่การเดินรถหรือต้องกระทำให้การเดินรถล่าช้า นายตรวจสอบต้องดูแลป้องกันมิให้มีอันตรายใด ๆ เกิดขึ้นแก่ขบวนรถ และพยายามกระทำการซ่อมหรือเปลี่ยนให้เสร็จเรียบร้อยใช้การได้โดยเร็วที่สุด

(5) ต้องควบคุมและอบรมผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาของตนให้ปฏิบัติงาน และรักษาหน้าที่ให้ถูกต้องตามข้อบังคับตลอดจนให้เข้าใจสัญญาณที่ใช้การเดินรถและการใช้รถบำรุงทาง ฯลฯ ตามความจำเป็น

รถบำรุงทาง

การใช้รถบำรุงทาง

ข้อ 291 การใช้รถบำรุงทางให้พึงใช้ได้เฉพาะในงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น ห้ามมิให้นำไปใช้ในการอื่น ๆ หรือให้บุคคลซึ่งไม่ใช่พนักงานโดยสารไปกับรถบำรุงทาง เว้นแต่มีเหตุจำเป็นอย่างยิ่ง และได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากเจ้าหน้าที่บำรุงทางตั้งแต่ชั้นสารวัตรขึ้นไปและเมื่อได้อนุญาตแล้วต้องรายงานให้วิศวกรบำรุงทางทราบโดยเร็วทุกครั้ง

เจ้าหน้าที่ผู้อนุญาตต้องปฏิบัติตามข้อ 295 และจะต้องแจ้งให้ผู้ได้รับอนุญาตทราบโดยมีหลักฐานว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่รับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ อันพึงเกิดจากการใช้รถบำรุงทางนี้

ผู้มีสิทธิใช้และ
อนุญาตให้ใช้
รถบำรุงทาง

ข้อ 292 (1) พนักงานผู้มีสิทธิใช้รถบำรุงทางได้นั้นต้องได้รับอนุมัติจากผู้ว่าการ โดยออกเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(2) ในกรณีที่มีกิจจำเป็นพนักงานผู้มีสิทธิใช้รถบำรุงทางตั้งแต่สารวัตรขึ้นไป มีอำนาจที่จะอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรให้พนักงานอื่น ๆ ใช้รถบำรุงทางได้ และต้องปฏิบัติตามข้อ 295 ด้วย

หน้าที่ผู้ควบคุม
รถบำรุงทาง

ข้อ 293 ในการใช้รถบำรุงทาง ผู้ควบคุมต้องระมัดระวังป้องกันมิให้มีอันตรายเกิดขึ้น ทั้งต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อบังคับและคำสั่งพิเศษอื่น ๆ ทุกประการ

เครื่องใช้สำหรับ
รถบำรุงทาง

ข้อ 294 ผู้ควบคุมไปในรถบำรุงทาง ต้องมี

- (1) นาฬิกา
- (2) สมุดกำหนดเวลาเดินรถพร้อมใบแทรก
- (3) คำสั่งประกาศเดินรถพิเศษที่เกี่ยวข้อง
- (4) ธงแดงหรือโคมไฟแดงประจำรถ
- (5) โซ่และกุญแจสำหรับล่ามรถ

(6) เฉพาะรถบำรุงทางบรรทุกจะต้องมีธงแดง 2 ธง หรือ โคมสัญญาณ 2 โคมเพิ่มขึ้นอีกด้วย แต่ไม่จำเป็นต้องมีสมุดกำหนดเวลาเดินรถ และคำสั่งประกาศเดินรถพิเศษ

การควบคุมและ
เครื่องสัญญาณ
ประจำรถบำรุงทาง

ข้อ 295 การนำรถบำรุงทางออกใช้ จะต้องมีการแจ้งเจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิใช้ควบคุมไปด้วย แต่ถ้าเจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิใช้จะควบคุมด้วยตนเองไม่ได้ ก็ต้องจัดพนักงานผู้ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิใช้ตั้งแต่นั้นสารวัตรขึ้นไปรับรองว่ามีความสามารถที่จะควบคุมการใช้รถบำรุงทางได้ควบคุมแทน

อนึ่ง รถบำรุงทางที่จะนำออกใช้ ต้องมีเครื่องสัญญาณที่รถคือ ในเวลากลางวันต้องปักธงแดงให้ยอดธงสูงจากระดับสันรางอย่างน้อย 2.50 เมตร ในเวลากลางคืนต้องมีโคมไฟแดงแสดงให้เห็นได้จากข้างหน้าและข้างหลัง

การใช้รถบำรุงทาง
บรรทุก ต้องได้รับ
หลักฐานจาก
นายสถานีทางสะดวก

ข้อ 296 (1) ก่อนที่จะนำรถบำรุงทางบรรทุกออกใช้ ผู้ควบคุมต้องกรอกแบบ กรฟ.12 หนึ่งชุด รวม 3 ฉบับ แล้วนำไปให้นายสถานีทางสะดวกกรอกกำหนดเวลาของขบวนรถที่ออกจากสถานีทางสะดวกทั้ง 2 ข้าง เข้าไปในตอนที่จะใช้รถบำรุงทางบรรทุกทำงาน พร้อมทั้งลงชื่อรับรองทั้ง 3 ฉบับ แล้วให้นายสถานีทางสะดวกเก็บไว้ 2 ฉบับ ส่วนอีกฉบับหนึ่งตนต้องนำไปกับรถบำรุงทางบรรทุก

(2) เมื่อจัดการตาม (1) แล้ว นายสถานีทางสะดวก จะต้องส่งแบบ กรฟ.12 ที่ได้กรอกกำหนดเวลาไว้ให้กับนายสถานีทางสะดวกอีกข้างหนึ่งของทางตอนนั้นทราบล่วงหน้าโดยรถขบวนแรก ซึ่งกำหนดให้หยุด ณ สถานีทางสะดวกทั้ง 2 แห่งนั้น แต่ถ้าไม่สามารถส่งแบบ กรฟ.12 ให้กับสถานีทางสะดวกอีกข้างหนึ่งของทางตอนนั้นได้ ก็ให้โทรศัพท์แจ้งวันและเวลาที่รถบำรุงทางบรรทุกที่จะใช้ทำงานและขบวนรถที่ได้กรอกไว้ในแบบ กรฟ.12 ให้ทราบ เมื่อนายสถานีทางสะดวกอีกข้างหนึ่งได้รับแบบ กรฟ.12 หรือได้รับแจ้งทางโทรศัพท์ที่ดี จะต้องตรวจสอบว่าได้กรอกจำนวนขบวนรถในแบบ กรฟ.12 ซึ่งออกจากสถานีทางสะดวกทั้ง 2 ข้างไว้ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ ถ้าขาดตกบกพร่องก็ให้ทักท้วงและปฏิบัติตาม (3)

(3) ขบวนรถทุกขบวนที่ไม่ได้กรอกลงในแบบ กรฟ.12 เมื่อจะเดินเข้าสู่ทางตอนนั้นในระหว่างเวลาที่กำหนดให้ใช้รถบำรุงทางบรรทุกทำงาน นายสถานีทางสะดวกต้นตอน จะต้องแจ้งให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถทราบโดยมีหลักฐานว่า มีรถบำรุงทางบรรทุกทำงานอยู่ในทางตอนนั้น และผู้ควบคุมไม่ทราบว่าจะมีขบวนรถนั้นเดิน ซึ่งพนักงานขับรถต้องใช้ความระมัดระวัง

ถ้าวางขบวนนั้นกำหนดไม่หยุดที่สถานีของตนและมีเวลาพอ ก็ให้นายสถานีทางสะดวกต้นตอนโทรศัพท์แจ้งไปยังพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงเพื่อแจ้งต่อให้พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถที่สถานีที่ขบวนรถนั้นกำหนดให้หยุดก่อนถึงสถานีของตน ถ้าไม่มีเวลาพอที่จะทำเช่นนี้ได้ นายสถานีทางสะดวกต้นตอนต้องหยุดขบวนรถที่สถานีของตน

(4) ข้อความตาม (1) (2) และ (3) มิให้ใช้บังคับกับการใช้รถบำรุงทางบรรทุกในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง ทั้งนี้ผู้ควบคุมต้องระมัดระวังป้องกันมิให้มีอันตรายเกิดขึ้น

ตัวอย่างใบนำใช้รถบำรุงทาง (แบบ กรฟ.12)

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ใบนำใช้รถบำรุงทางบรรทุก (แบบ กรฟ.12)

สถานี

ข้าพเจ้า

ตำแหน่ง มีความประสงค์

จะนำรถบำรุงทางบรรทุก ออกใช้ระหว่างเสาโทรเลขที่

ถึงเสาโทรเลขที่ ระหว่างสถานี

กับสถานี ในวันที่

ตั้งแต่เวลา น. ถึงเวลา น.

ลงชื่อ

วันที่ / /

สถานี

ในระหว่างที่นำรถบำรุงทางบรรทุกออกใช้ในทางตอนนี้มีขบวนรถ

เดินตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถ ดังนี้:-

ขบวนรถ ออกจากสถานี เวลา น.

ถึงสถานี เวลา น. ขณะนี้ช้า นาที

ขบวนรถ ออกจากสถานี เวลา น.

ถึงสถานี เวลา น. ขณะนี้ช้า นาที

ขบวนรถ ออกจากสถานี เวลา น.

ถึงสถานี เวลา น. ขณะนี้ช้า นาที

ขบวนรถ ออกจากสถานี เวลา น.

ถึงสถานี เวลา น. ขณะนี้ช้า นาที

ลงชื่อ นายสถานี

วันที่ / / เวลา น.

(ให้กรอกข้อความชุดละ 3 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ)

การป้องกัน
รถบำรุงทาง
บรรทุก

ข้อ 297 (1) เมื่อนำรถบำรุงทางบรรทุกออกใช้งาน ผู้ควบคุมรถบำรุงทางบรรทุกต้องจัดคนที่จะไปกับรถบำรุงทางนั้น ทำหน้าที่ดูขบวนรถในทิศทางข้างหน้าและข้างหลังด้วย หากมีขบวนรถปรากฏขึ้น ผู้ควบคุมจะต้องรีบยกรถบำรุงทางบรรทุกลงจากทางตามข้อ 298 ทันที

(2) เมื่อปรากฏว่าขบวนรถที่กรอกลงในแบบกรฟ.12 ไม่มาตามที่กำหนดไว้ และมีความจำเป็นต้องใช้รถบำรุงทางบรรทุกในทางตอนที่ยังมองไปทางข้างใดข้างหนึ่งหรือทั้งสองข้างเห็นไม่ได้ไกลกว่า 1,000 เมตร ให้ผู้ควบคุมรถบำรุงทางบรรทุกใช้โทรศัพท์มือถือหรือเครื่องมือสื่อสารอื่น ๆ เช่น เครื่องรับ-ส่งวิทยุ โทรศัพท์เคลื่อนที่ ฯลฯ (ถ้ามี) รับฟังข่าวความเคลื่อนไหวของขบวนรถหรือสอบถามเวลาเดินรถจากพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงให้แน่ชัดเสียก่อน หากเห็นว่าเป็นการปลอดภัยขบวนรถแน่นอนแล้วจึงใช้รถบำรุงทางบรรทุกต่อไปได้

การยกรถบำรุงทาง
ออกจากทาง

ข้อ 298 รถบำรุงทางขนาดเบาและรถบำรุงทางบรรทุกที่ออกไปทำงานตามทางต้องมีจำนวนพนักงานให้พอที่จะยกรถออกจากทางได้ และต้องยกรถออกจากทางให้พ้นเขตโครงสร้างก่อนที่ขบวนรถจะมาถึง

ห้ามพ่วงรถบำรุงทาง
ไปกับขบวนรถ

ข้อ 299 ห้ามมิให้พ่วงรถบำรุงทางไปกับขบวนรถเป็นอันตราย

การบรรทุกรถบำรุงทาง
ไปกับขบวนรถ

ข้อ 300 ก่อนที่จะบรรทุกรถบำรุงทางไปกับขบวนรถ จะต้องได้รับความตกลงจากพนักงานรักษารถว่าจะบรรทุกที่ใด ทั้งนี้ต้องจัดการบรรทุกและตรวจตราให้รถบำรุงทางอยู่มั่นคงตลอดจนการขนลงต้องใช้ความระมัดระวังอย่าให้เกิดการเสียหายแก่สัมภาระ และหีบห่อวัตถุ

ความเร็วสูงสุด
ของรถที่ใช้ในการ
บำรุงทาง

เว้นแต่จะมีคำสั่งของการรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดไว้
เป็นอย่างอื่น

หมวด 6

เหตุอันตราย

หน้าที่รักษา
ความปลอดภัย

ข้อ 303 (1) พนักงานทุกคนต้อง

ก. ระมัดระวังให้กิจการเดินรถเป็นไปด้วย
ความปลอดภัยแก่ประชาชน

ข. รายงานเหตุการณ์อันใดซึ่งผิดระเบียบหรือ
อาจจะเป็นอันตรายแก่การเดินรถต่อผู้บังคับบัญชาทันที

ค. จัดการช่วยเหลือเมื่อจำเป็นอย่างเต็มความสามารถ
ในกรณีที่เกิดเหตุอันตรายหรืออุบัติเหตุใด ๆ

(2) พนักงานทุกคนเมื่อได้รับทราบหรือเห็นว่า

ก. สัญญาณประจำที่ใด ๆ ชำรุดใช้การไม่ได้

ข. ทางชำรุดหรือมีเหตุที่อาจทำให้ทางชำรุด

ค. มีสิ่งหนึ่งสิ่งใดบกพร่องในขบวนรถ

ง. มีเหตุการณ์ใด ๆ ผิดปกติ ซึ่งเกรงว่า
จะไม่เป็นการปลอดภัยต่อขบวนรถหรือประชาชน

จะต้องจัดการป้องกันทันที มิให้เกิดเหตุอันตราย
เท่าที่สามารถจะทำได้ ทั้งนี้ ถ้าจำเป็นต้องแจ้งเหตุให้นายสถานี
ทางสะดวกทราบโดยเร็วที่สุดด้วย

ต้องสืบสวนเมื่อ

ขบวนรถเข้าตามทาง

ข้อ 304 ถ้าปรากฏว่า ขบวนรถไปเสียเวลาช้ายู่ตามทาง ในตอนใดจนผิดสังเกต นายสถานีทางสะดวกทั้งสองข้างต้องจัดการสืบสวนโดยวิธีใด ๆ เพื่อให้ได้ความว่าขบวนรถนั้นช้ายู่ ณ ที่ใด เพราะเหตุอย่างไร

ในการทั้งนี้ ให้นายสถานีทางสะดวกขอความช่วยเหลือจากพนักงานบำรุงทางซึ่งอยู่ใกล้เคียงได้

ขบวนรถต้อง

เสียเวลาในตอน

ไม่ว่ากรณีใด ๆ

เกินกว่า 15 นาที

ข้อ 305 ในกรณีที่ขบวนรถเสียเวลาและต้องหยุดในตอนไม่ว่ากรณีใด ๆ เกินกว่า 15 นาที ให้พนักงานรักษารถใช้โทรศัพท์ฉุกเฉินประจำขบวนรถแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบถึงสถานที่และเหตุที่เกิดขึ้นเพื่อดำเนินการต่อไป

เมื่อได้แจ้งเหตุให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบตามวรรค 1 แล้ว แต่ภายหลังได้แก้ไขให้ขบวนรถสามารถที่จะเดินไปสู่สถานีทางสะดวกข้างใดข้างหนึ่งได้ก็ให้พนักงานรักษารถติดต่อโดยทางโทรศัพท์ฉุกเฉิน แจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบเพื่อส่งการต่อไปอีกครั้งหนึ่ง

ในกรณีโทรศัพท์ฉุกเฉินใช้การไม่ได้ ให้พนักงานรักษารถใช้ดุลยพินิจแก้ไขเหตุการณ์ในการแจ้งข่าวให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ

ขบวนรถถูกตัดในตอน

พระรถจักรลากไม่ไหว

ข้อ 306 เมื่อขบวนรถต้องหยุดตามทางในตอนนอกเขตสถานีเนื่องด้วยรถจักรไม่สามารถลากรถพ่วงทั้งขบวนไปได้ ให้พนักงานขับรถปรึกษากับพนักงานรักษารถว่าจะนำขบวนรถเดินต่อไปข้างหน้าหรือจะถอยขบวนรถกลับไปยังสถานีทางสะดวกต้นตอน ถ้าตกลงจะถอยขบวนรถกลับยังสถานีทางสะดวกต้นตอนให้ปฏิบัติตามข้อ 308 โดยอนุโลม แต่ถ้าตกลงว่าจะเดินไปข้างหน้าให้ปฏิบัติตามข้อนี้-

(1) ให้พนักงานขับรถแจ้งแก่พนักงานรักษารถว่ารถจักรจะสามารถลากรถพ่วงต่อไปอย่างมากที่สุด เพื่อตัดรถและจัดการป้องกันรถพ่วงที่ตัดไว้ตลอดจนการนำรถไปถึงสถานีทางสะดวกข้างหน้า โดยอนุโลมตามข้อ 307

(2) ถ้าปรากฏว่ารถจักรสามารถเดินกลับไปปรับรถพ่วงที่ตัดไว้ได้ ให้นายสถานีทางสะดวกสั่งการไปทันที และการเดินรถจักรกลับเข้าไปในทางตอนนี้องค์ปฏิบัติตามข้อ 314

ขบวนรถถูกตัดในตอน
เพราะรถพ่วงชำรุด
หรือตกราง

ข้อ 307 เมื่อขบวนรถต้องหยุดตามทางในตอนนอกเขตสถานีเนื่องด้วยรถพ่วงชำรุดหรือตกรางไม่สามารถจะลากรถพ่วงที่ชำรุดหรือตกรางไปได้ ให้ปฏิบัติดังนี้.-

(1) พนักงานรักษารถต้องจัดการลงห้ามล้อรถพ่วงตอนที่ตัดไว้โดยสวมปลายท่อห้ามล้อทั้ง 2 ข้าง ขึ้นห้ามล้อมือและลงห้ามล้อข้าง (ถ้ามี) พร้อมทั้งใส่สลักและถ่านในทางราบให้สลักจิมล้อด้านหัวและท้ายรถที่ตัดไว้ ถ้าในทางลาดให้สลักจิมล้ออยู่ด้านทางลาดลงไว้ด้านเดียว 4 ล้อ กับให้ดำเนินการตามข้อ 305 แล้วคนต้องกำกับส่วนของขบวนรถที่จะเดินต่อไป แต่ถ้าหากไม่มีพนักงานห้ามล้อประจำขบวนรถให้พนักงานรักษารถรออยู่ควบคุมรถพ่วงตอนที่ตัดไว้แล้วให้พนักงานขับรถกำกับส่วนของขบวนรถแทนพนักงานรักษารถอีกตำแหน่งหนึ่งด้วย

(2) เฉพาะทางตอนที่ใช้เครื่องทางสะดวกสัมพันธ์กับสัญญาณประจำที่ หากใช้โทรศัพท์ฉุกเฉินแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบตามข้อ 305 ไม่ได้ ส่วนของขบวนรถซึ่งรถจักรลากจูงไปนี้ ต้องหยุดที่สัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตในเมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก แล้วให้พนักงานรักษารถหรือผู้แทนไปแจ้งเหตุให้นายสถานีทางสะดวกนั้นทราบก่อนจะนำขบวนรถเข้าสู่สถานีทางสะดวก

(3) เฉพาะทางตอนที่ใช้ตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวก พนักงานขับรถต้องมอบตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวกโดยมีหลักฐานให้แก่พนักงานซึ่งอยู่ควบคุมรถพ่วงตอนที่ตัดไว้ ตัวทางสะดวกหรือตราทางสะดวกนี้จะมอบให้นายสถานีทางสะดวกปลายทางตอนต่อไปเมื่อได้หลักฐานแน่ชัดว่า รถที่ตัดทิ้งไว้ได้มาถึงสถานีทางสะดวกครบถ้วนแล้ว

(4) ส่วนของขบวนรถซึ่งรถจักรลากจูงนี้ ห้ามมิให้แขวนป้ายกลมสีแดงหรือโคมไฟท้ายรถ และเมื่อถึงสถานีทางสะดวกข้างหน้าแล้ว พนักงานรักษารถหรือผู้แทนต้องแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกนั้นทราบเหตุทันทีโดยมีหลักฐาน เพื่อจัดการป้องกันอันตรายและขอความช่วยเหลือต่อไป

ขบวนรถต้องหยุดในตอน
แล้วถอยหลังกลับ
เพราะทางข้างหน้า
ชำรุดหรือเหตุอื่นใด

ข้อ 308 (1) เมื่อขบวนรถต้องหยุดตามทางในตอนนอกเขตสถานีโดยทางข้างหน้าชำรุดหรือเหตุอื่นใด จะเดินรถผ่านไปไม่ได้ พนักงานรักษารถต้องใช้โทรศัพท์ทักเตือนประจำขบวนรถ แจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแจ้งทราบ ถ้าขบวนรถนั้นต้องเดินถอยหลังไปยังสถานีทางสะดวกต้นตอน การถอยขบวนรถนี้พนักงานรักษารถหรือพนักงานห้ามล้อคนใดคนหนึ่งต้องอยู่ที่รถคันหน้าสุด ซึ่งอาจอยู่ได้เพื่อดูทางข้างหน้าและต้องแสดงสัญญาณแก่พนักงานขับรถ ๆ ต้องปฏิบัติตามสัญญาณนั้นโดยเคร่งครัด

(2) ความเร็วของขบวนรถในการถอยกลับเพราะทางข้างหน้าชำรุดหรือเหตุอื่นใดนี้ต้องไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

(3) เมื่อถึงหลักเขตสถานีหรือสัญญาณเข้าเขตนอกหรือสัญญาณเข้าเขตใน ในกรณีที่ไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอกของสถานีทางสะดวกต้นตอน ขบวนรถต้องหยุดจนกว่าจะได้รับสัญญาณจากนายสถานีทางสะดวกอนุญาตให้เดินเข้าไปได้ เมื่อขบวนรถเข้าสู่สถานีทางสะดวกให้พนักงานรักษารถแจ้งเหตุแก่นายสถานี

ทางสะดวก ๆ ต้องจัดการป้องกันอันตราย และแจ้งให้เจ้าหน้าที่บำรุงทางจัดการซ่อมแซมทันที

(4) ในขณะที่ขบวนรถถอยหลังมานั้น ถ้าพนักงานบำรุงทางก็ให้พนักงานรักษารถแจ้งเหตุเสียด้วย เพื่อจัดการป้องกันอันตรายและซ่อมแซมเท่าที่สามารถจะทำได้

ขบวนรถต้องหยุดในตอน
เพราะทางข้างหน้า
และข้างหลังชำรุด
หรือเหตุอื่นใด

ข้อ 309 เมื่อขบวนรถต้องถอยหลังเพราะทางข้างหน้าชำรุดหรือเหตุอื่นใดตามข้อ 308 และก่อนที่ขบวนรถจะถึงสถานีทางสะดวก ต้นตอนก็ปรากฏว่ามีทางชำรุดหรือเหตุอื่นใดขวางอยู่อีก ให้หยุดขบวนรถและจัดการป้องกันอันตรายและปฏิบัติตามข้อ 305

ขบวนรถต้องหยุด
ในเขตสถานี
เพราะอุบัติเหตุ

ข้อ 310 เมื่อขบวนรถต้องหยุดในเขตสถานีเพราะรถชำรุดหรือเพราะอุบัติเหตุใด ๆ พนักงานรักษารถต้องแจ้งให้นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณประจำหอสัญญาณอิสระทราบทันที และพนักงานประจำขบวนรถต้องตรวจดูว่าขบวนรถจะเดินต่อไปได้หรือไม่ ถ้าปรากฏว่าขบวนรถไม่สามารถจะเดินต่อไปได้ ให้นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณประจำหอสัญญาณอิสระแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแจ้งทราบทันทีเพื่อสั่งการต่อไป นายสถานีหรือพนักงานสัญญาณประจำหอสัญญาณอิสระต้องจัดการป้องกันอันตรายต่อขบวนรถขณะที่อยู่ภายในเขตสถานีนั้น และส่งข่าวขอความช่วยเหลือเมื่อจำเป็นไปยังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว

การปิดทางในตอน
ที่มีอุบัติเหตุ

ข้อ 311 เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้รับข่าวอุบัติเหตุซึ่งกระทำให้ขบวนรถเดินผ่านไปไม่ได้ในทางตอนที่เกิดเหตุขึ้น ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

- (1) ถ้าผู้รับข่าวเป็นนายสถานีทางสะดวกต้นตอนหรือปลายตอนนั้น ให้ประกาศปิดทางตอนนั้นทันที แต่ถ้าเป็นนายสถานีทางสะดวกอื่นแล้ว จะต้องแจ้งเหตุให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบเพื่อสั่งการ
- (2) แจ้งเหตุอันตรายพร้อมทั้งขอความช่วยเหลือตามที่จำเป็น ไปยังเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องโดยเร็วที่สุด

จัดรถจักรของขบวนอื่น
ทำการแทนรถจักร
ที่ชำรุด

ข้อ 312 ในกรณีที่รถจักรของขบวนรถเกิดชำรุดจะทำขบวนต่อไปไม่ได้ และในขณะนั้นมีขบวนรถงานหรือขบวนรถสินค้าอยู่ที่สถานีทางสะดวกใกล้กับสถานีที่เกิดเหตุเมื่อพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงนั้นได้ทราบข่าว ก็ให้จัดการส่งตัดรถพ่วงออกจากขบวนรถงานหรือขบวนรถสินค้าไว้ในทางหลักของสถานีทางสะดวกแห่งใดแห่งหนึ่ง แล้วส่งรถจักรไปทำการแทนรถจักรที่ชำรุดนั้น ถ้าไม่มีขบวนรถงานหรือขบวนรถสินค้า แต่มีขบวนรถอื่นอยู่ใกล้กับสถานีที่เกิดเหตุให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงพิจารณาว่าจะใช้รถจักรของขบวนรถใดหยุดเวียนสับกันให้ได้ประโยชน์แล้ว ก็ให้สั่งการต่อไป ทั้งนี้ให้ปฏิบัติตามข้อ 226 (3) ด้วย

การขอรถจักรช่วย
จากสถานีซึ่งมี
รถจักรประจำ

ข้อ 313 ในกรณีที่ไม่สามารถจะจัดรถจักรของขบวนรถใดมาทำการแทนรถจักรที่ชำรุด หรือเมื่อจำเป็นต้องส่งรถจักรจากสถานีที่มีรถจักรประจำมาทำขบวนซึ่งถูกตัดไว้เพราะได้ส่งรถจักรของขบวนรถนั้นไปทำการแทนรถจักรที่ชำรุดเสียแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ส่งข่าวไปยังสถานีที่มีรถจักรประจำซึ่งอยู่ใกล้ที่สุด เพื่อขอรถจักรมาช่วยทันที

การส่งข่าวนี้ต้องสำเนาให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องและสถานีที่มีรถจักรประจำใกล้ที่สุดอีกด้านหนึ่งของสถานีที่เกิดเหตุ

การอนุญาตให้
ขบวนรถเดินในทาง
ตอนที่เกิดเหตุ

ข้อ 314 (1) การอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปในทางตอนที่เกิดเหตุ ให้ปฏิบัติตามระเบียบการใช้ตัวไม้ได้ทางสะดวก โดยอนุโลม และนายสถานีทางสะดวกต้นตอนออกตัวไม้ได้ทางสะดวก โดยหมายเหตุให้ชัดเจนว่าทางตอนที่ให้ขบวนรถเข้าไบนั้น มีเหตุขัดขวางอยู่ที่ใด พนักงานขับรถต้องเปิดหวีดเนื่อง ๆ และเดินโดยใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่ง ถ้าแห่งใดมองไปข้างหน้าไม่เห็นทางถนัดก็ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ นายสถานีทางสะดวกต้นตอนต้องแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกปลายทางทราบไว้ด้วยทุกครั้งที่ยขบวนรถจะเข้าไปหรือได้ออกมาแล้ว ถ้าหากโทรศัพท์หรือเครื่องสื่อสารอื่นใช้การไม่ได้ นายสถานีทางสะดวกต้นตอนต้องบันทึกเหตุนี้ไว้ในตัวไม้ได้ทางสะดวกด้วย เพื่อให้พนักงานขับรถระวังยิ่งขึ้น

(2) เมื่อจำเป็นต้องส่งขบวนรถเข้าไปทั้ง 2 ข้าง นายสถานีทางสะดวกต้นตอนทั้ง 2 ข้าง ต้องแจ้งให้ทราบ ซึ่งกันและกัน และปฏิบัติตาม (1) โดยอนุโลม

(3) ขบวนรถซึ่งเดินถอยกลับจากสถานที่ที่เกิดเหตุ ให้ปฏิบัติตามข้อ 308 (1) (2) (3) โดยอนุโลม และเมื่อถึงสถานีทางสะดวกต้นตอน พนักงานขับรถต้องส่งตัวไม้ได้ทางสะดวกคืนให้นายสถานีทางสะดวก 1 ฉบับ

(4) ในกรณีที่ได้จัดตั้งโทรศัพท์ ณ ที่เกิดเหตุ และส่งข่าวติดต่อกับพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงได้แล้ว ก่อนที่จะอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปในทางตอนที่เกิดเหตุ พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเหตุการณ์ ณ ที่เกิดเหตุก่อนทุกครั้ง แล้วพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจึงสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกต้นตอนออกตัวไม้ได้ทางสะดวกให้พนักงานขับรถได้ และก่อนที่จะอนุญาตให้ขบวนรถออกจากที่ที่เกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเหตุการณ์ต้อง

ได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงก่อนทุกครั้ง และพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจะต้องแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกด้านนั้นทราบด้วย ในการอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปหรือออกจากที่เกิดเหตุ นายสถานีทางสะดวกต้นตอนหรือเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุม ณ ที่เกิดเหตุต้องหมายเหตุข้อความที่พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงสั่งการลงในตั๋วไม่ได้ทางสะดวกด้วย

การประกาศเปิดทาง
ตอนที่ได้ประกาศ
ปิดไว้เพราะมีอุบัติเหตุ

ข้อ 315 การประกาศเปิดทางตอนที่มีเหตุเกิดขึ้น ซึ่งได้ประกาศปิดทางไว้แล้วนั้นจะกระทำได้อีกเมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ว่าได้จัดการแก้ไขเหตุขัดข้องเสร็จเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งไม่มีขบวนรถหรือสิ่งกีดขวางใด ๆ ในทางตอนนั้น

ผู้มีหน้าที่ควบคุม
สั่งการเมื่อมีเหตุ
อันตราย

ข้อ 316 เมื่อมีเหตุอันตรายใด ๆ เกิดขึ้น เช่นรถตกราง ฯลฯ ให้หัวหน้าหน่วยงานประจำท้องถิ่นในฝ่ายการเดินรถ ฝ่ายการช่างกล และฝ่ายการช่างโยธา ร่วมมือและรับผิดชอบดำเนินงาน ให้ขบวนรถผ่านไปได้อย่างเร็วที่สุด โดยปฏิบัติการให้เป็นไปตามข้อบังคับและระเบียบการ ในกรณีหัวหน้าหน่วยงานประจำท้องถิ่นยังไม่ถึง ณ ที่เกิดเหตุ ให้พนักงานในสังกัดฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด 3 ฝ่ายที่กล่าวข้างต้นซึ่งมีอาวุโส ณ ที่นั้น เป็นผู้ควบคุมสั่งการและรับผิดชอบดูแลให้พนักงานผู้น้อยปฏิบัติการให้เป็นไปตามข้อบังคับและระเบียบการ จนทุกประการ จนกว่าเจ้าหน้าที่ประจำท้องถิ่นจะไปถึง

การแจ้งเหตุอันตราย
แก่นายสถานี
ทางสะดวก

ข้อ 317 ถ้ามีเหตุอันตรายประการใด ๆ เกิดขึ้นแก่การเดินรถ พนักงานทุกคนที่รู้เห็นต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายอันจะพึงเกิดขึ้นอีก และแจ้งให้นายสถานีทางสะดวก ซึ่งอยู่ใกล้ที่สุดทราบโดยวิธีเร็วที่สุด ข้อความที่ต้องแจ้งแก่นายสถานีทางสะดวกมีดังต่อไปนี้.-

- (1) สถานที่เกิดเหตุใกล้กับเสาโทรเลขที่เท่าใด ระหว่างสถานีใด
- (2) วันและเวลาที่เกิดเหตุ
- (3) สาเหตุที่เกิดขึ้น
- (4) มีสิ่งใดเสียหายบ้าง
- (5) ต้องเสียเวลาการเดินรถประมาณเท่าใด
- (6) ต้องการความช่วยเหลืออย่างไรบ้าง
- (7) ต้องแจ้งจำนวนบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บและแยกประเภทว่าเป็นผู้โดยสาร พนักงาน หรือบุคคลภายนอก
- (8) ต้องแจ้งว่าบาดเจ็บนั้นสาหัสเพียงใด และต้องการความช่วยเหลือของนายแพทย์หรือไม่
- (9) ในกรณีที่รถดครงต้องแจ้งชนิดรถและจำนวนล้อรถที่ตกรางหรือชำรุดและต้องการความช่วยเหลือเกี่ยวกับรถปั่นจั่นและการขนถ่ายสินค้าหรือไม่

เหตุอันตรายฉุกเฉิน **ข้อ 318** ถ้ามีเหตุอันตรายฉุกเฉินเกิดขึ้นแก่บุคคลหรือต้องแจ้งเจ้าพนักงาน ทรัพย์สิน หรือมีผู้เจตนาประทุษร้ายเอาสิ่งใดสิ่งหนึ่งวางกีดขวางทางหรือทำประการใด ๆ เพื่อให้ขบวนรถเป็นอันตราย นอกจากจะต้องแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่รถไฟโดยมีหลักฐานแล้วให้นายสถานีทางสะดวกจัดการแจ้งไปให้เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองท้องที่ที่เกิดเหตุทราบเรื่องทันทีด้วย

ประเภทของอุบัติเหตุ **ข้อ 319** เมื่อมีเหตุอันตรายหรืออุบัติเหตุดังต่อไปนี้เกิดขึ้น ให้นายสถานีทางสะดวกแจ้งเหตุไปยังเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง
ที่นายสถานีต้อง เกิดขึ้น ให้นายสถานีทางสะดวกแจ้งเหตุไปยังเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง
แจ้งเหตุโดยมีหลักฐาน โดยมีหลักฐาน

- (1) อุบัติเหตุแก่บุคคล

ก. อุบัติเหตุซึ่งมีบุคคลได้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสในเขตรถไฟ

ข. อุบัติเหตุซึ่งมีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ

(2) อุบัติเหตุต่อขบวนรถ

ก. มีผู้พยายามทำให้ขบวนรถตกราง โดยนำสิ่งกีดขวางมาวางไว้บนทาง

ข. รถจักร รถพ่วงชนกันหรือเบียดกัน ทำให้เกิดความเสียหายต่อขบวนรถหรือทรัพย์สินอื่น ๆ

ค. รถจักร รถพ่วงตกราง

ง. รถจักร รถพ่วงหลุดหรือไหลจากสถานีหรือตามทางในตอน

จ. ขบวนรถซึ่งเดินออกจากสถานีโดยไม่ได้รับอนุญาตตามระเบียบ

ฉ. รถจักร รถพ่วงหรือรถซึ่งเดินบนถนนชนเครื่องกั้นถนนของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ช. รถจักร รถพ่วงโดนสิ่งกีดขวางหรือสัตว์มีชีวิตจนเป็นเหตุให้เครื่องประกอบรถหรือทางเสียหาย

(3) อุบัติเหตุต่อรถจักร รถพ่วง ทาง สถานี โทรเลข โทรศัพท์ และเครื่องสัญญาณประจำที่

ก. ทางชำรุดซึ่งขบวนรถจะเดินผ่านไปไม่ได้ เช่น น้ำท่วม ดินพัง สะพานชำรุด ฯลฯ

ข. เครื่องและสายโทรเลข โทรศัพท์ เครื่องทางสะดวก เครื่องสัญญาณประจำที่ และเครื่องประแจชำรุดใช้การไม่ได้

ค. รถจักร รถพ่วงของขบวนรถชำรุด ไม่สามารถจะเดินต่อไปได้

(4) อุบัติเหตุอื่น ๆ

ก. ไฟไหม้ในเขตรถไฟซึ่งกระทำหรืออาจกระทำให้ทรัพย์สินข้างเคียงเสียหาย

ข. ไฟไหม้รถ สะพาน หรือสถานที่ของรถไฟ

ค. การชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ การพยายามจะปล้นทรัพย์ บนขบวนรถหรือสถานที่รถไฟ

ง. คนตายในขบวนรถ

จ. พบศพในเขตของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ฉ. เหตุการณ์อื่น ๆ ซึ่งได้ระบุไว้ว่าต้องแจ้งโดยมีหลักฐานตามข้อบังคับ

บุคคลที่ต้องอันตราย

ข้อ 320 (1) บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ พนักงานประจำขบวนรถ ต้องทำการปฐมพยาบาลก่อน ถ้าหากมีอาการสาหัส ซึ่งต้องการความช่วยเหลือจากนายแพทย์ทันทีก็ให้รีบจัดการส่งโดยยานใด ๆ สุดแต่จะจัดได้สะดวกไปยังสถานที่พยาบาล

(2) บุคคลที่ได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิต ให้พนักงานรักษารถบันทึกเหตุการณ์ร่วมกับพนักงานขับรถแล้วแจ้งให้นายสถานีแรกถึงข้างหน้าทราบ เพื่อแจ้งต่อเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองท้องที่เกิดเหตุไปทำการชันสูตรพลิกศพต่อไป ส่วนศพคงปล่อยไว้ ณ ที่เกิดเหตุโดยไม่ต้องนำไปกับขบวนรถ

สำหรับขบวนรถที่ไปพบศพวางทางอยู่ ถ้าขบวนรถจะผ่านไปได้โดยไม่ทำให้ศพต้องถูกทำลายหรือเปลี่ยนสภาพไปแล้ว ก็ให้นำขบวนรถผ่านไปโดยไม่แตะต้องศพนั้นแต่อย่างใด แต่ถ้าศพนั้นกีดขวางทาง ถ้านำขบวนรถผ่านจะต้องทับศพนั้นและทำให้สภาพศพเปลี่ยนแปลงไป ก็เพียงแต่ยกศพออกเสียให้พ้นการกีดขวางโดยไม่ต้องนำศพไปกับขบวนรถ ในกรณีดังกล่าวนี้ ให้พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถบันทึกเหตุการณ์ร่วมกันไว้ แล้วแจ้งให้นายสถานี

แรกถึงข้างหน้าทราบเพื่อแจ้งต่อเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองท้องถิ่นที่เกิดเหตุ
ไปทำการชันสูตรพลิกศพต่อไป

(3) ในรายงานละเอียด ต้องแจ้งข้อความต่อไปนี้-

ชื่อผู้ถูกบาดเจ็บ เพศ อายุ ตำบลที่อยู่ อาชีพ
เป็นพนักงานหรือผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอก สาเหตุที่เกิดขึ้น
บาดเจ็บเล็กน้อยเพียงใด ได้จัดการไปแล้วอย่างไร

รถพ่วงชำรุดตัดไว้
ที่สถานี

ข้อ 321 (1) รถพ่วงคันใดเกิดชำรุด (รวมทั้งเพลาร้อน)
ต้องตัดไว้ ณ สถานีที่มีทางหลัก ถ้าสถานีนั้นมีพนักงานตรวจรถ
ประจำอยู่ ก็ให้นายสถานีแจ้งให้พนักงานตรวจรถทราบเพื่อจัดการซ่อม
ถ้าเป็นสถานีที่ไม่มีพนักงานตรวจรถประจำอยู่ ก็ให้นายสถานี
โทรศัพท์แจ้งพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงให้ทราบเพื่อแจ้งไปยัง
สารวัตรรถจักรหรือสารวัตรรถพ่วงใกล้ที่สุดทราบโดยมีหลักฐาน
เพื่อจัดการซ่อม

(2) ถ้าเป็นรถบรรทุกสัตว์มีชีวิตหรือสินค้า
ที่เสียหายได้ง่าย นายสถานีต้องจัดการรถพ่วงที่ใช้แทนกันได้
มารับช่วงขนถ่าย แล้วจัดส่งต่อไป โดยหมายเหตุในบัญชีสินค้า
ให้ชัดเจนตลอดจนเหตุที่เกิดชำรุด

การตรวจรถพ่วง
ที่ตกราง

ข้อ 322 (1) รถพ่วงในขบวนรถที่ได้ตกรางในตอนนอกเขต
สถานีและยกขึ้นได้แล้ว พนักงานขับรถต้องตรวจดู เมื่อเห็นว่า
สมควรจะลากจูงต่อไปได้ ก็ให้ลากจูงไปตัดไว้ ณ สถานีที่มีทางหลัก
ข้างหน้า

(2) ห้ามส่งรถพ่วงที่ได้ตกรางแล้ว และตัดไว้ที่
สถานีตาม (1) ไปกับขบวนรถ จนกว่าเจ้าหน้าที่ชั้นสารวัตรหรือ
ผู้แทนจะได้ตรวจและอนุญาตให้ส่งต่อไป

รถพ่วงหูลหรือไหล
ออกจากสถานี
ทางสะดวก

ข้อ 323 (1) เมื่อมีรถพ่วงคันใดหูลหรือไหลออกจาก
สถานีทางสะดวก นายสถานีทางสะดวกต้องรีบโทรศัพท์แจ้ง
พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงปิดทางตอนนั้นและทางตอนต่อไป
อีกตอนหนึ่งด้วย

(2) นายสถานีทางสะดวกปลายทางตอนต้องจัดการ
เตรียมหยุดรถที่หูลหรือไหลออกมานั้นโดยวิธีใดวิธีหนึ่ง ซึ่งจะม
การเสียหายน้อยที่สุดดังนี้

ก. เปิดประแจเป็นทางหลักหรือเป็นทางตัน

ข. ถ้ามีเหล็กห้ามล้อรางให้วางดักไว้

ค. ถ้าเห็นว่าจะหยุดโดยวิธีใดไม่ได้แล้ว

ให้ทำให้รถตกรางในทางหลักหรือทางตัน โดยพยายามมิให้กีดขวาง
แก่การเดินรถ

(3) เมื่อนายสถานีทางสะดวกต้นตอนได้แจ้งเรื่อง
รถหูลหรือไหลออกจากสถานีแก่นายสถานีทางสะดวกปลายทางตอนแล้ว
ให้นายสถานีทางสะดวกทั้งสองข้างของทางตอนนั้น พยายามสืบสวนว่า
รถพ่วงหยุดอยู่ที่ใดแน่

ก. ถ้าหยุดอยู่ใกล้สถานีทางสะดวกใดและ
พอจะขึ้นมาโดยแรงคนได้แล้ว ก็ให้เงินเข้ามาที่สถานีทางสะดวกนั้น

ข. ถ้าเงินรถนั้นมายังสถานีทางสะดวก
ด้วยแรงคนไม่ไหวนายสถานีทางสะดวกผู้ทราบว่ารถหยุดอยู่ที่ใด
ต้องแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกอีกข้างหนึ่งของทางตอนนั้นทราบ
ทั้งนี้นายสถานีทางสะดวกผู้เกี่ยวข้องต้องประกาศเปิดทางตอนที่
ไม่มีรถหยุดอยู่ ซึ่งได้ประกาศปิดทางไว้แล้วตาม (1)

เมื่อมีขบวนรถใดมาถึงสถานีทางสะดวกข้างใด
ของตอนที่รถหยุดอยู่ให้นายสถานีทางสะดวกนั้นแจ้งให้นายสถานี
ทางสะดวกอีกข้างหนึ่งทราบว่าส่งรถจักรไปปรับรถซึ่งหยุดอยู่
ในตอนนั้นมายังสถานีทางสะดวกที่ส่งรถจักรเข้าไป

ค. ถ้าไม่ทราบว่ารถหยุดอยู่ที่ใดในตอนนั้น ห้ามไม่ให้ส่งรถจักรเข้าไปปรับรถที่หลุดนับจากเวลาที่รถพ่วงได้หลุดหรือไหลไปเป็นเวลาเท่ากับเวลาซึ่งกำหนดไว้สำหรับขบวนรถที่เดินช้าที่สุดในทางตอนนั้นบวกด้วย 30 นาที (ตัวอย่างสมมุติว่ากำหนดเวลาขบวนรถซึ่งเดินช้าที่สุดในทางตอนที่รถหลุดเข้าไปเท่ากับ 20 นาที ห้ามไม่ให้ส่งรถจักรเข้าไปปรับรถที่หลุดจนกว่าเวลาจะได้ล่วงเลยไปแล้ว 50 นาที นับจากเวลาที่รถหลุด) การประกาศเปิดทางและการที่จะส่งรถจักรเข้าไปปรับรถที่หลุดให้ปฏิบัติโดยอนุโลมตาม ข.

ง. การให้รถจักรเดินเข้าไปปรับรถที่หลุดในตอนตาม ข. และ ค. ผู้เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติโดยอนุโลมตามข้อ 314 (1) และ (2) และถ้าปรากฏว่าเมื่อรถจักรไปใกล้รถพ่วงที่หลุด รถพ่วงนั้นยังไม่หยุดนิ่ง พนักงานรักษารถต้องจัดการให้ รถพ่วงหยุดนิ่งเสียก่อนแล้วจึงแสดงสัญญาณให้รถจักรเข้าไปติดต่อ

รถพ่วงหลุดออกจาก
ขบวนรถในตอน

ข้อ 324 เมื่อรถหลุดออกจากขบวนรถที่กำลังเดินอยู่ในตอน

(1) พนักงานขับรถจะต้องใช้ความระมัดระวังบังคับให้รถตอนหน้ารีบเคลื่อนที่ไปจนกว่ารถตอนหลังจะหลุดนิ่งเพื่อป้องกันมิให้รถชนกันได้

(2) พนักงานซึ่งประจำอยู่ในรถตอนหลังจะต้องจัดการหยุดรถแล้วลงห้ามล้อตามข้อ 307 (1)

(3) เมื่อรถตอนหลังหยุดแล้ว ให้พนักงานขับรถออกรถตอนหน้ามาโดยรับสัญญาณจากพนักงานรักษารถเพื่อติดต่อดังเดิมแล้วจึงทำการต่อไป แต่ถ้าพนักงานขับรถทราบเหตุต่อเมื่อมองไม่เห็นรถตอนที่หลุดแล้วก็นำรถตอนหน้าเดินต่อไปจนถึงสถานีทางสะดวกข้างหน้า และแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกนั้นทราบเหตุพร้อมทั้งมอบตัวหรือตราทางสะดวกโดยมีหลักฐาน

การประกาศปิดทาง การป้องกันอันตราย และการส่งรถจักรเข้าไปปรับรถที่หลุด ให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติโดยอนุโลมตามข้อ 323

ขบวนรถ 2 ขบวน
พบกันในตอน

ข้อ 325 ถ้าขบวนรถ 2 ขบวนพบกันในทางตอนใดในกรณี
นอกเหนือไปจากที่ระบุไว้ในข้อ 314 ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

(1) ให้ติดต่อกันเป็นขบวนเดียวกัน แล้วเดินไปสู่สถานี
ทางสะดวกแห่งใดแห่งหนึ่งที่ใกล้หรือสะดวกที่สุด โดยอนุโลมตามข้อ 308

(2) ถ้าไม่สามารถเดินรวมเป็นขบวนเดียวกันไปได้แล้ว
ให้ตัดรพ่วงของขบวนใดขบวนหนึ่งไว้ การตัดรพ่วงไว้ในตอน
ให้ปฏิบัติตามข้อ 307 (1) และให้รถจักร 2 คันช่วยทำการอีกขบวนหนึ่ง
ไปยังสถานีทางสะดวกแห่งใดแห่งหนึ่งที่ใกล้หรือสะดวกที่สุด แล้ว
ให้นายสถานีทางสะดวกนั้นจัดรถจักรมารับรถที่ถูกตัดไว้ในตอน

(3) ถ้าไม่สามารถจะจัดการให้เป็นไปดังที่กล่าวไว้ใน (1) และ

(2) ให้ส่งข่าวขอความช่วยเหลือไปยังพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง
โดยทางโทรศัพท์ฉุกเฉิน

(4) พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถต้องรายงานเหตุการณ์
ไปยังผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว

อภิลักขณ์

ข้อ 326 ถ้าเกิดอภิลักขณ์ซึ่งอาจจะทำให้ทรัพย์สินของ
การรถไฟแห่งประเทศไทยเสียหาย พนักงานผู้พบเห็นจะต้องจัดการ
ป้องกันเพื่อมิให้ทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยเสียหาย
และแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกที่อยู่ใกล้ที่สุดทราบและถ้าเกิด
อภิลักขณ์ในขบวนรถขณะที่เดินอยู่ ต้องหยุดขบวนรถทำการดับไฟ
ถ้าหากเป็นขบวนรถโดยสารพนักงานประจำขบวนรถต้องช่วยเหลือ
ให้ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยก่อน แล้วจึงจัดการป้องกัน
ทรัพย์สินอื่น ๆ ต่อไป ถ้าหากเป็นเหตุร้ายแรงซึ่งอาจลุกลามไปไหม้
รถคันอื่นได้ ให้ปลดขอตัดรถคันที่ไฟไหม้ออกให้ห่างจากรถอื่น
ทั้งสองข้างให้พ้นอันตราย แล้วจึงทำการดับไฟต่อไป

หมวด 7

การควบคุมการเดินรถโดย เครื่องโทรคมนาคม

พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง

หน้าที่และ
ความรับผิดชอบ

ข้อ 327 พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง มีอำนาจหน้าที่

(1) ควบคุม ติดตาม สั่งการและเร่งรัดการเดินรถแต่ละขบวนไปยังสถานีทางสะดวก เพื่อให้เป็นไปตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถ โดยการใช้เครื่องโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถและจัดทำผังควบคุมการเดินรถทุกขบวนประจำวันนั้น ๆ

(2) มีอำนาจหน้าที่สั่ง เปลี่ยนหลักขบวนรถต่าง ๆ แต่ผู้เดียวในเมื่อปรากฏล่าช้าหรือสั่งกักขบวนรถตามความเหมาะสมเมื่อจำเป็นเฉพาะในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงของตน

(3) เมื่อขบวนรถออกจากแขวงควบคุมการเดินรถของตนแล้ว ต้องรีบแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงที่ถัดไปทราบตามข้อความดังต่อไปนี้.-

- เลขที่ขบวนรถ
- ชนิดและเลขที่ของรถจักรที่ทำขบวน รวมทั้งรถจักรช่วยหรือติดต่อ (ถ้ามี)
- ชนิดและเลขที่ของรถพ่วง เป็นรถภาระ เหมาะกันสินค้าชนิดใด เปล่า ชำรุด จำนวนหน่วยลากจูง ความยาวของขบวนรถพร้อมทั้งแจ้งว่าส่งจากสถานีต้นทางถึงปลายทางสถานีใดด้วย
- นามพนักงานรถจักรและพนักงานรถพ่วงพร้อมนามสกุล

- เวลาที่แท้จริง เมื่อขบวนรถออกจากสถานีปลายทาง
ควบคุมการเดินรถของตน

(4) แจ้งข่าวการล่าช้าให้นายสถานี สารวัตรรถจักรและ
ผู้เกี่ยวข้องทราบถึงการล่าช้าของขบวนรถเมื่อมีความจำเป็น

(5) ประสานงานกับพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงข้างเคียง
อย่างใกล้ชิดอยู่ตลอดเวลา

(6) เมื่อได้ทราบว่าเหตุอันตรายเป็นเหตุขึ้น ต้องประสานงาน
กับสารวัตรเดินรถ สารวัตรรถจักร สารวัตรบำรุงทางและผู้เกี่ยวข้อง
เพื่อสั่งงานเกี่ยวกับการเดินรถและอื่น ๆ ตามความจำเป็นทันที

(7) สั่งจ่าย ปลด และพ่วงรถโดยสาร และหรือรถสินค้า
ตามสถานีปลายทางตามคำสั่งและหรือใบสั่งการของผู้อำนวยการ
ฝ่ายการเดินรถ หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้

(8) มีอำนาจสั่งขบวนรถสินค้า ขบวนรถพิเศษสินค้า
ขบวนรถงานหรือขบวนรถซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถอนุญาตให้
รับรถเปล่าหรือรถบรรทุกไปทำการขนขึ้นหรือขนลง ตามทางในตอน
ระหว่างสถานีทางสะดวกซึ่งใช้เวลาทำการไม่เกิน 15 นาที

(9) ประกาศขยายเวลาหรือลดเวลาขบวนรถงาน ในเมื่อ
ขบวนรถงานนั้นทำการยังไม่เสร็จหรือทำการเสร็จก่อนเวลา
ได้ตามความเหมาะสม

(10) ต้องรับผิดชอบต่อคำสั่งใด ๆ ตามที่ได้สั่งการไปแล้ว

(11) ต้องมารับมอบหมายหน้าที่ก่อนเวลาไม่น้อยกว่า
10 นาที และเมื่อหมดหน้าที่แล้วต้องทำกิจต่าง ๆ ให้เสร็จเสียก่อน
จึงกลับได้

(12) การรับส่งมอบหมายหน้าที่ระหว่างพนักงานควบคุม
การเดินรถด้วยกันนั้นต้องบันทึกงานที่ยังไม่เสร็จหรือเพิ่งเริ่มแต่ยังไม่
มีการสั่งงานให้ทราบไว้เพื่อเป็นเป็นหลักฐานในการดำเนินงานต่อไป

(13) ให้ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถมีอำนาจแก้ไขหรือเพิ่มเติมวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงดังกล่าวได้ตามความเหมาะสม

นายสถานี

หน้าที่และ
ความรับผิดชอบ

ข้อ 328 (1) ต้องเชื่อฟังคำสั่งของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงที่สั่งการและปฏิบัติตามโดยเคร่งครัดทันที

(2) ร่วมมืออย่างใกล้ชิดและให้ข้อความเกี่ยวกับการเดินรถต่อพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง เพื่อมิให้ขบวนรถต้องล่าช้า

(3) เมื่อมีการเปลี่ยนผลัด ผู้ที่มารับมอบหน้าที่ต้องแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบทุกครั้ง

(4) ก. ถ้าเป็นนายสถานีต้นทาง ต้องโทรศัพท์แจ้งพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบล่วงหน้าก่อนขบวนรถออก 10 นาที ตามข้อความดังต่อไปนี้.-

- เลขที่ขบวนรถ
- ชนิดและเลขที่ของรถจักรที่ทำขบวนรวมทั้งรถจักรช่วยหรือติดต่อ (ถ้ามี)
- ชนิดและเลขที่ของรถพ่วง เป็นรถภาระเหมาหลังสินค้าชนิดใด เปล่า หรือชำรุด จำนวนหน่วยลากจูงความยาวของขบวนรถ พร้อมทั้งแจ้งว่าส่งจากสถานีต้นทางถึงปลายทางสถานีใดด้วย
- นามพนักงานรถจักรและพนักงานรถพ่วง พร้อมนามสกุล
- เมื่อขบวนรถนั้นออกจากสถานีไปแล้ว ให้รีบโทรศัพท์แจ้งเลขที่ขบวนรถและเวลาออกตามเวลาที่แท้จริง พร้อมทั้งสาเหตุที่ช้า (ถ้ามี) ด้วยทันที

ข. ถ้าเป็นนายสถานีทางสะดวกสายทางต้องโทรศัพท์แจ้งเลขที่ขบวนรถ เวลาถึง ออก หรือผ่าน รวมทั้งสาเหตุและเวลาที่เข้าและถ้ามีการรับรถปลดรถต้องแจ้งชนิดและเลขที่เป็นรถภาระ เหมาลงสินค้าชนิดใด เปลาหรือชำรุดพร้อมทั้งแจ้งว่าส่งจากสถานีต้นทางถึงปลายทางสถานีใดด้วย

ถ้าขบวนรถหยุดไม่เกิน 2 นาที ให้แจ้งเวลาถึงและออกพร้อมกันได้

ค. ถ้าเป็นนายสถานีปลายทางให้โทรศัพท์แจ้งเฉพาะเลขที่ขบวนรถเวลาถึงและจำนวนรถพ่วงในขบวนเพื่อเป็นการตรวจสอบ

(5) ให้ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถมีอำนาจแก้ไขวิธีปฏิบัติตาม (4) ได้ตามความเหมาะสม

(6) เมื่อได้ประสบเหตุการณ์ในกรณีมีเหตุอันตรายนอกจากที่ต้องปฏิบัติตามข้อ 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 319, 323, 324 และ 325 แล้ว ต้องรีบโทรศัพท์แจ้งพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบทันทีด้วย

(7) การปฏิบัติงานอย่างอื่นใดนอกเหนือไปจากที่ได้กล่าวแล้วนี้คงต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถเช่นเดิมทุกประการ

(8) แจ้งข้อมูลและสถิติต่าง ๆ ตามที่ทางการจะกำหนด

ระเบียบการควบคุมการเดินรถ

การใช้โทรศัพท์
ควบคุมการเดินรถ

ข้อ 329 (1) โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถใช้สำหรับติดต่อสอบถามการเคลื่อนไหวของขบวนรถ รถพ่วง ตลอดจนทั้งข้อมูลและสถิติกับเทียบเวลา โดยเฉพาะระหว่างพนักงานควบคุมการเดินรถ

แขวงกับนายสถานีทางสะดวกในพื้นที่ควบคุมการเดินรถ และผู้ที่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวกฝ่ายการเดินรถ

(2) ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดที่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวกฝ่ายการเดินรถหรือพนักงานซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในที่ทำกรควบคุมการเดินรถ

(3) ห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ นอกจากพนักงานควบคุมการเดินรถ นายสถานี นายสถานีทางสะดวก และผู้ที่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวกฝ่ายการเดินรถ

(4) ข้อความที่พูดต้องพยายามให้สั้นที่สุด

การใช้และเก็บรักษา
ผังควบคุมการเดินรถ

ข้อ 330 (1) พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต้องบันทึกการเคลื่อนไหวของขบวนรถไว้ในผังควบคุมการเดินรถ โดยเขียนด้วยดินสอเป็นเส้นกราฟตลอด 24 ชั่วโมงเป็นวัน ๆ ไป ด้วยการรับฟังรายงานหรือสอบถามการเคลื่อนไหวของขบวนรถต่าง ๆ จากนายสถานีในพื้นที่ควบคุมของตน

(2) ผังควบคุมการเดินรถที่บันทึกแล้วของแต่ละวันให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงผลิตสุดท้ายรวบรวมส่งไปยังเจ้าหน้าที่ ตามที่ผู้อำนวยความสะดวกฝ่ายการเดินรถจะกำหนด โดยขบวนรถเที่ยวแรกในวันรุ่งขึ้น

(3) ผังควบคุมการเดินรถที่บันทึกแล้วให้เก็บรักษาไว้มีกำหนด 12 เดือน

การเปลี่ยนหลัก

ข้อ 331 (1) เมื่อขบวนรถล่าช้าซึ่งต้องแก้ไขการหลักขบวนรถโดยการเปลี่ยนหลักใหม่ การสั่งเปลี่ยนหลักจะสมบูรณ์ได้ต่อเมื่อนายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิม นายสถานีทางสะดวกที่พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงกำหนดให้มอบ

ใบเปลี่ยนหลักได้รับทราบและทวนคำสั่งกับพนักงานควบคุมการเดินรถแล้ว

(2) เป็นหน้าที่ของนายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลีกเลี่ยงแต่เดิมกับนายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลีกเลี่ยงใหม่ จะต้องตอบรับทราบการสั่งเปลี่ยนหลักต่อกันทุกครั้ง

(3) เป็นหน้าที่ของพนักงานควบคุมการเดินรถจะต้องตรวจสอบการตอบรับทราบของนายสถานีทางสะดวกตามข้อ (1) และ (2) พร้อมสั่งการให้มอบใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถ ดังนี้.-

ก. ต้องโทรศัพท์สั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดจะต้องหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนจะถึงสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลีกเลี่ยงแต่เดิมและสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลีกเลี่ยงใหม่ มอบใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถโดยมีหลักฐาน และนายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดให้หยุดเป็นครั้งสุดท้ายนี้ จะต้องแจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลักนี้กลับไปให้พนักงานควบคุมการเดินรถแล้วทราบ

ข. ถ้าพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักตามที่กำหนดไว้ใน ก. ด้วยเหตุใด ๆ ก็ดี ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานควบคุมการเดินรถแจ้งโทรศัพท์สั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลีกเลี่ยงแต่เดิมออกใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถซึ่งจะต้องทำขบวนรถต่อไป กับให้พนักงานควบคุมการเดินรถแจ้งโทรศัพท์สั่งการให้นายสถานีทางสะดวกแรกก่อนที่ขบวนรถจะถูกกักไว้หลัก ออกใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถของขบวนรถที่จะถูกกักไว้หลัก เพื่อทราบล่วงหน้า (ยกเว้นเฉพาะ

สถานีที่ขบวนรถติดทางลาดชัน หากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงใด ๆ จะต้องทำเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทย) แล้วให้นายสถานีทางสะดวกที่รับการสั่งการแจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลักนี้กลับไปให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบ

ค. ถ้าปรากฏว่าพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักตาม ก. หรือ ข. ด้วยเหตุใด ๆ ก็ดี ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงรีบโทรศัพท์สั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลัก จัดการป้องกันอันตรายโดยส่งพนักงานพร้อมด้วยธงแดงหรือโคมไฟแดงออกไปแสดงที่หลักเขตสถานี หรือสัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตใน (เมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก) ทางด้านที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่เพื่อมอบใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานขับรถโดยมีหลักฐาน นอกจากนี้แล้วยังจะต้องหยุดขบวนรถที่สถานี เพื่อมอบใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถ โดยมีหลักฐานอีกด้วย

(4) ในการออกใบเปลี่ยนหลัก นายสถานีทางสะดวกต้องออกใบเปลี่ยนหลักสีขาวหรือสีเหลืองขอบแดง ชุดแต่กรณี 1 ชุด รวม 3 ฉบับ มอบให้แก่พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถโดยมีหลักฐานคนละ 1 ฉบับ อีก 1 ฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐาน

(5) เป็นหน้าที่ของนายสถานีทางสะดวกที่เกี่ยวข้องในการเปลี่ยนหลักต้องบันทึกสั่งการเปลี่ยนหลักนั้นลงในสมุดบันทึกการสั่งเปลี่ยนหลักทันที และเก็บไว้เป็นหลักฐานที่สถานี และให้เป็นหน้าที่ของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงบันทึกการสั่งเปลี่ยนหลักกับผู้เกี่ยวข้องโดยมีหลักฐานเช่นเดียวกัน

ตัวอย่างวิธีปฏิบัติ

ข้อ 332 (1) ตัวอย่างวิธีปฏิบัติการควบคุมการเดินรถ

วันที่ 10 เมษายน 2521 ขบวน 257 ซึ่งหยุดทุกสถานี ออกกรุงเทพ 13.40 น. (ตามเวลา) ถึงสระบุรี 17.53 น. (ตามเวลา) มีการสับเปลี่ยนรับรถ ขต. เหมาลัง 2 คัน ออกช้า 10 นาที ถึงแก่งคอย 18.25 น. ช้า 10 นาที

ก. 1) นายสถานีกรุงเทพ ซึ่งเป็นนายสถานีต้นทาง ก่อนขบวนรถ 257 ออก 10 นาที ต้องโทรศัพท์แจ้งให้พนักงาน ควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพทราบ ดังนี้.-

“วันนี้ 257 รถจักรดีเซล 580 มี 1 บพห. 13, 3 บขส. 127, 99, 160, 1 บอท. 25, 3 ตย. 4021, 4123, 4278, 1 รส. 116 ภาระประจำขบวน, 2 ตย. 2321, 2147 เหมาลังซีเมนต์ กรุงเทพ – แก่งคอย, 1 ขส. 122 เปล่า กรุงเทพ – แก่งคอย นายถนอม รักดี พชร., นายชาญ เชี่ยวงาน ชค., นายเพียร ชื้อสตัย พชร., นายขยัน เพียรชอบ, นายคล่อง อ่อนโยน พหล.”

และเมื่อขบวน 257 ออกไปแล้ว จะต้องโทรศัพท์ แจ้งอีกครั้งว่า “257 ออก 13.40 น. ตามเวลา”

2) นายสถานีทางสะดวกปลายทางทุกสถานี เมื่อขบวน 257 ถึงแล้ว ต้องโทรศัพท์แจ้งให้พนักงานควบคุม การเดินรถแขวงของตนทราบเวลาถึง และเมื่อขบวน 257 ออกไปแล้ว ต้องโทรศัพท์แจ้งเวลาออกให้ทราบอีกครั้งทันที ถ้าขบวนรถหยุด ไม่เกิน 2 นาที ให้แจ้งเวลาถึงและออกพร้อมกันได้

3) นายสถานีสระบุรีซึ่งเป็นนายสถานีปลายทาง เมื่อขบวน 257 ถึงแล้วต้องโทรศัพท์แจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถ แขวงแก่งคอยทราบดังนี้.-

“วันนี้ 257 ถึง 17.40 น. ตามเวลา”

และเมื่อขบวน 257 ออกไปแล้ว ต้องโทรศัพท์ แจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงแก่งคอยทราบอีกดังนี้.-

“257 ออก 18.02 น. ชั่วโมงที่ 10 นาที 2 ขต.
 เหมาลัง 1586, 1831 หิน ช่องแค – แก่งคอย”
 ถ้ามีรถพ่วงชำรุดปลดไว้ตามข้อ 321 ก็แจ้ง
 ให้ทราบด้วย

4) นายสถานีแก่งคอยซึ่งเป็นนายสถานี
 ปลายทาง เมื่อขบวน 257 ถึงแล้วต้องโทรศัพท์แจ้งให้พนักงานควบคุม
 การเดินรถแขวงแก่งคอยทราบเวลาถึง

“257 ถึง 18.25 น. ชั่วโมงที่ 10 นาที มีรถพ่วง
 1 บพห., 3 บขส., 1 บอท., 3 ตย., 1 รส. ภาระประจำขบวน,
 2 ตย., 2 ขต. เหมาลัง 1 ขส. เปล่า”

ข. พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงกรุงเทพ
 เมื่อได้รับแจ้งจากนายสถานีชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นนายสถานี
 ทางสะดวกปลายทางของตน ต้องรีบแจ้งไปยังพนักงานควบคุม
 การเดินรถแขวงแก่งคอย ซึ่งเป็นแขวงถัดไปตามข้อความดังต่อไปนี้:-

“วันนี้ 257 รถจักรดีเซล 580 มี 1 บพห. 13,
 3 บขส. 127, 99, 160, 1 บอท. 25, 3 ตย. 4021, 4123, 4278,
 1 รส. 116 ภาระประจำขบวน, 2 ตย. 2321, 2147 เหมาลังซีเมนต์
 กรุงเทพ – แก่งคอย, 1 ขส. 122 เปล่า กรุงเทพ – แก่งคอย
 นายถนอม รักดี พชร., นายชาญ เขียวงาน ชค., นายเพียร ชื้อสตัย
 พชร., นายขยัน เพียรชอบ, นายคลอง อ่อนโยน พหล. ออกภาชี
 16.50 น. ตามเวลา”

(2) ตัวอย่างการเปลี่ยนหลัก

ขบวน 171 ตามกำหนดเวลาหลักกับขบวน 358
 ที่สถานีศาลาขาดขบวน 358 ชั่วโมงที่เปลี่ยนหลัก พนักงานควบคุม
 การเดินรถแขวงกรุงเทพได้ส่งเปลี่ยนหลักที่สถานีคลองมหาสวัสดิ์
 โดยทางโทรศัพท์สั่งนายสถานีทางสะดวกที่เกี่ยวข้อง ดังนี้:-

- 1) สถานีทางสะดวกทางดิ่งชั้น เป็นสถานีทางสะดวกที่กำหนดให้ขบวน 171 หยุดเป็นครั้งสุดท้าย
- 2) สถานีทางสะดวกนครปฐม เป็นสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้ขบวน 358 หยุดเป็นครั้งสุดท้าย
- 3) สถานีศาลายา เป็นสถานีทางสะดวกที่ขบวน 171 และขบวน 358 จะหลีกกันเดิม
- 4) สถานีคลองมหาสวัสดิ์ เป็นสถานีทางสะดวกที่ขบวน 171 และขบวน 358 จะหลีกกันใหม่

ตามข้อ 331 (1)

นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้เปลี่ยนหลักใหม่ คือสถานีคลองมหาสวัสดิ์ นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลีกเดิมคือสถานีศาลายา และนายสถานีทางสะดวกที่พนักงานควบคุมการเดินรถแจ้งกำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลักคือสถานีชุมทางดิ่งชั้นและนครปฐม การสั่งเปลี่ยนหลักจะสมบูรณ์ได้ต่อเมื่อนายสถานีทางสะดวกทั้ง 4 แห่งได้รับทราบคำสั่งและทวนคำสั่งกับพนักงานควบคุมการเดินรถแจ้งและนายสถานีคลองมหาสวัสดิ์กับนายสถานีศาลายาได้ตอบรับทราบการสั่งการเปลี่ยนหลักต่อกันแล้ว

ตามข้อ 331 (2)

ก. นายสถานีทางสะดวกดิ่งชั้นและนครปฐม ซึ่งเป็นสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดจะต้องหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนจะถึงสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลีกเดิมและหลีกใหม่มอบใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถโดยมีหลักฐานและนายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดให้หยุดเป็นครั้งสุดท้าย คือสถานีชุมทางดิ่งชั้นและนครปฐม ต้องแจ้งผล

การมอบใบเปลี่ยนหลักนี้กลับไปให้พนักงานควบคุมการเดินรถ
แขวงทราบ

ข. ถ้าพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถขบวน 171
และขบวน 358 ไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักจากสถานีชุมทางดิ่งชัน
และสถานีนครปฐม ให้เป็นหน้าที่ของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง
โทรศัพท์สั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้
หลักกันแต่เดิม คือนายสถานีสาขลาออกใบเปลี่ยนหลักให้กับ
พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถขบวน 171 ซึ่งจะต้องทำขบวน
ต่อไป กับให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงโทรศัพท์สั่งการให้
นายสถานีทางสะดวกแรกก่อนที่ขบวนรถจะถูกกักไว้หลักคือสถานี
วัดจิวราย ออกใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานรักษารถและพนักงาน
ขับรถขบวน 358 ซึ่งจะต้องถูกกักไว้หลักที่สถานีคลองมหาสวัสดิ์
เพื่อทราบล่วงหน้าแล้วให้นายสถานีทางสะดวกสาขลาและวัดจิวราย
แจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลักนี้กลับไปให้พนักงานควบคุมการเดินรถ
แขวงทราบ

ค. เป็นหน้าที่ของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจะต้อง
ตรวจสอบผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก ถ้าปรากฏว่าพนักงานรักษารถ
และพนักงานขับรถไม่ได้รับใบเปลี่ยนหลักจากสถานีชุมทางดิ่งชัน,
นครปฐม ตาม ก. หรือสถานีสาขลา, วัดจิวราย ตาม ข. ด้วยเหตุ
ใด ๆ ก็ดี ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงรีบโทรศัพท์สั่งการ
ให้นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักคือสถานี
คลองมหาสวัสดิ์ จัดการป้องกันอันตรายโดยส่งพนักงานพร้อมด้วย
ธงแดงหรือโคมไฟแดงออกไปแสดงที่หลักเขตสถานี หรือสัญญาณ
เข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตในเมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก
ทางด้านที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่เพื่อมอบใบเปลี่ยนหลักให้พนักงานขับรถ
โดยมีหลักฐาน นอกจากนี้แล้วยังจะต้องหยุดขบวนรถที่สถานีคลองมหาสวัสดิ์
เพื่อมอบใบเปลี่ยนหลักให้พนักงานรักษารถโดยมีหลักฐานอีกด้วย

ตามข้อ 331 (3)

นายสถานีทางสะดวกชุมทางคิ่งชันและนครปฐมต้องออกไปเปลี่ยนหลัก 1 ชุดรวม 3 ฉบับ (ตามตัวอย่าง) มอบให้พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถขบวน 171 และขบวน 358 โดยมีหลักฐานคนละ 1 ฉบับ อีก 1 ฉบับ เก็บไว้เป็นหลักฐาน

ตัวอย่างใบเปลี่ยนหลัก กรฟ. 5 สีขาว
(สำหรับนายสถานีชุมทางคลังชั้น)

การรถไฟฯ

ใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ. 5)

เลขที่ 12

สถานีชุมทางคลังชั้น

วันที่ 10/4/21

ถึง พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถขบวน 171

ขบวนรถของท่านซึ่งตามกำหนดจะหลักกับขบวน 358 ณ สถานี
สาละยานั้น วันนี้จะต้องหลักกันที่สถานี คลองมหาสวัสดิ์

(ลงชื่อ) **ชั้น งามพร้อม**

นายสถานีทางสะดวก

(ให้กรอกข้อความชุดละ 3 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ)

(สำหรับนายสถานีนครปฐม)

การรถไฟฯ

ใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ. 5)

เลขที่ 27

สถานีนครปฐม

วันที่ 10/4/21

ถึง พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถขบวน 358

ขบวนรถของท่านซึ่งตามกำหนดจะหลักกับขบวน 171 ณ สถานี
สาละยานั้น วันนี้จะต้องหลักกันที่สถานี คลองมหาสวัสดิ์

(ลงชื่อ) **ปรีชา รักสะอาด**

นายสถานีทางสะดวก

(ให้กรอกข้อความชุดละ 3 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ)

ตัวอย่างใบเปลี่ยนหลักแบบ กรฟ. 5 สีขาว
(ใช้เปลี่ยนหลักขบวนรถได้ไม่เกิน 3 ขบวน)

แบบ กรฟ. 5

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ใบเปลี่ยนหลัก

ใช้เปลี่ยนหลักขบวนรถได้ไม่เกิน 3 ขบวน

เลขที่ สถานี

วันที่

ถึง พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถ ขบวน

ขบวนรถของท่านจะต้องไปหลักกับขบวนรถอื่น ณ สถานี
ที่กำหนดให้หลักกันใหม่ ดังนี้.-

ลำดับ	หลักกับ ขบวน	สถานีหลักกันแต่เดิม	สถานีที่กำหนดหลักกันใหม่
1			
2			
3			

(ลงชื่อ)

นายสถานีทางสะดวก

(ให้กรอกข้อความชุดละ 3 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ
และต้องเขียนเรียงสถานีที่กำหนดให้หลักกันใหม่ก่อนหลังตามลำดับ)

อนึ่ง แบบ กรฟ. 5 สีเหลืองขอบแดงซึ่งใช้กับการเปลี่ยนหลัก
ณ สถานีที่มีรถจอดขวางอยู่ในทางหลักมีข้อความเช่นเดียวกับ
แบบ กรฟ. 5 สีขาว

ตัวอย่างใบเปลี่ยนหลักแบบ กรฟ. 5 สีเหลืองขอบแดง

การรถไฟแห่งประเทศไทย ใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ. 5)	
เลขที่	สถานี
วันที่	
ถึง พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถขบวน	
ขบวนรถของท่านซึ่งตามกำหนดจะหลักกับขบวนรถ	
ณ สถานี นั้น วันนี้จะต้องหลักกันที่สถานี	
(ลงชื่อ)	
นายสถานีทางสะดวก	
(ให้กรอกข้อความชุดละ 3 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ)	

ตามข้อ 331 (4)

นายสถานีทางสะดวกชุมทางตลิ่งชัน, นครปฐม, คลองมหาสวัสดิ์ และสาขลา ต้องรีบบันทึกสั่งการเปลี่ยนหลักของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงที่สั่งการมาลงในสมุดบันทึกการเปลี่ยนหลัก นายสถานีคลองมหาสวัสดิ์จะต้องบันทึกชื่อนายสถานีทางสะดวกสาขลา และนายสถานีทางสะดวกสาขลาจะต้องบันทึกชื่อนายสถานีทางสะดวกคลองมหาสวัสดิ์ ผู้ตอบรับทราบการสั่งการเปลี่ยนหลักพร้อมทั้งลงเวลาที่ได้รับทราบคำสั่งและทวนคำสั่งไว้เป็นหลักฐานเก็บไว้ที่สถานีและเป็นหน้าที่ของพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงต้องบันทึกการสั่งการ การทวนคำสั่งและการตอบรับระหว่างนายสถานีทางสะดวกคลองมหาสวัสดิ์และนายสถานีทางสะดวกสาขลาไว้ในสมุดบันทึกการเปลี่ยนหลักเก็บไว้เป็นหลักฐานเช่นเดียวกัน

การเปลี่ยนหลัก

เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้อง

เครื่องโทรศัพท์
ควบคุมการเดินรถ
ขัดข้อง

ข้อ 333 เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถตอนใดตอนหนึ่งหรือตลอดพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงขัดข้องใช้ในการเปลี่ยนหลักไม่ได้ ให้ปฏิบัติดังนี้-

1) ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงประกาศใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถสำหรับการจัดเปลี่ยนหลักขบวนรถ พร้อมทั้งสั่งให้นายสถานีแขวงจัดการเปลี่ยนหลักขบวนรถภายในเขตกำหนดของนายสถานีแขวง และถ้าโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องภายหลังที่ได้สั่งเปลี่ยนหลักแล้ว แต่การเปลี่ยนหลักยังไม่สมบูรณ์ พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงจะต้องแจ้งให้นายสถานีแขวงที่เกี่ยวข้องทราบทั้ง 2 ข้าง เพื่อดำเนินการจัดเปลี่ยนหลักให้สมบูรณ์

ต่อไป สถานีใดมีรถจอดขวางทางหลักต้องแจ้งให้นายสถานีแขวงที่เกี่ยวข้องทราบด้วย

2) เมื่อขบวนรถช้ากว่ากำหนดเวลาหรือออกหรือผ่านสถานีทางสะดวกช้ากว่ากำหนดเวลาทุก ๆ ระยะ 10 นาที นายสถานีทางสะดวกต้องแจ้งให้นายสถานีแขวงข้างหน้าทราบทันที ทั้งนี้ให้ผู้อำนวยความสะดวกการเดินรถมีอำนาจกำหนดระยะเวลาให้น้อยกว่านี้ได้ตามความจำเป็น

ตัวอย่าง สถานีทางสะดวกตั้งเรียงดังนี้.- ก., ข., ค., ง., จ. ฯลฯ ขบวนรถซึ่งเดินออกจากสถานี ก. ตามเวลาและออกจากสถานี ข. ช้า 4 นาที สถานี ข. ไม่ต้องแจ้งเวลาที่ขบวนรถช้าให้นายสถานีแขวงข้างหน้าทราบ ถ้าขบวนรถช้าเพิ่มที่สถานี ค. อีก 7 นาที รวมเป็นช้า 11 นาที ดังนี้สถานี ค. ต้องแจ้งเวลาที่ขบวนรถช้าให้นายสถานีแขวงข้างหน้าทราบ ต่อมาขบวนรถช้าที่สถานี ง. อีก 8 นาที รวมเป็นช้า 19 นาที สถานี ง. ไม่ต้องแจ้งเวลาที่ขบวนรถช้าให้นายสถานีแขวงข้างหน้าทราบ และถ้าขบวนรถช้าเพิ่มที่สถานี จ. อีก 1 นาที รวมเป็นช้า 20 นาที ดังนี้ สถานี จ. ต้องแจ้งเวลาที่ขบวนรถช้าให้นายสถานีแขวงข้างหน้าทราบ

3) เมื่อขบวนรถช้ากว่ากำหนดเวลา หรือออกหรือผ่านสถานีแขวงช้ากว่ากำหนดเวลาตั้งแต่ 10 นาทีขึ้นไป นายสถานีแขวงนั้นต้องแจ้งให้นายสถานีแขวงข้างหน้าทราบ

4) เมื่อขบวนรถช้าซึ่งต้องแก้ไขการหลักขบวนรถโดยการเปลี่ยนหลัก ให้เป็นหน้าที่ของนายสถานีแขวงข้างที่ขบวนรถช้าจัดการเปลี่ยนหลักทางเครื่องสื่อสารที่มีอยู่ ถ้าขบวนรถช้าทั้ง 2 ข้าง ก็ให้นายสถานีแขวงข้างที่ขบวนรถช้ามากกว่าจัดเปลี่ยนหลัก การเปลี่ยนหลักทุกครั้งนายสถานีแขวงต้องแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงทราบด้วย

5) การเปลี่ยนหลักโดยนายสถานีแขวงให้ปฏิบัติตามข้อ 331 โดยอนุโลม และข้อ 332 (2) ตัวอย่างการเปลี่ยนหลักและเมื่อขบวนรถจะมาถึงกันที่สถานีทางสะดวกที่มีรถจอดอยู่ในทางหลักให้ปฏิบัติตามข้อ 119 (6) ก. ข. ค. โดยอนุโลม

6) ถ้าเครื่องสื่อสารที่มีอยู่ขัดข้อง นายสถานีแขวงไม่สามารถจะสั่งเปลี่ยนหลักได้ ห้ามมิให้จัดการเปลี่ยนหลัก และให้ขบวนรถเดินและหลีกเลี่ยงตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถ ถ้าเป็นขบวนรถพิเศษให้เดินและหลีกเลี่ยงตามคำสั่งประกาศเดินรถพิเศษนั้น

7) เมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถกลับคืนดีและใช้ได้ตามปกติแล้ว ให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงประกาศให้ใช้โทรศัพท์ควบคุมการเดินรถสำหรับการจัดเปลี่ยนหลักขบวนรถตามปกติ

8) ให้ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเป็นผู้กำหนดนายสถานีแขวง เพื่อทำหน้าที่เปลี่ยนหลักเมื่อโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถขัดข้องตามความเหมาะสม และมีอำนาจกำหนดระเบียบเพิ่มเติมเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติดังกล่าวข้างต้นเพื่อความปลอดภัยและรวดเร็ว

อำนาจสั่งแก้ไข
การเปลี่ยนหลัก

ข้อ 334 ถ้าในคราวใดผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถหรือเจ้าหน้าที่ผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้เห็นควรจะสั่งแก้ไขการเปลี่ยนหลัก ซึ่งพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงหรือนายสถานีแขวงได้ส่งไปแล้ว ก็มีอำนาจที่จะทำได้ และในกรณีนี้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงหรือนายสถานีแขวงก็เป็นอันหมดอำนาจและหน้าที่ในการสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถเฉพาะคราวนั้น

หมวด 8

การควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

ประเภทของสถานีทางสะดวก **ข้อ 335** สถานีทางสะดวกในพื้นที่ที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางเป็นสถานีประเภทพิเศษ

การเดินรถโดย **ข้อ 336** การเดินรถทุกขบวนระหว่างสถานีทางสะดวกในพื้นที่
ระเบียบตอนอัตโนมัติ ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง จะต้องใช้ระเบียบตอนอัตโนมัติ
และการเดินรถ และการเดินรถสองทิศทาง เว้นแต่จะได้ระบุให้ใช้ระเบียบอื่น
สองทิศทาง

ระเบียบตอนอัตโนมัติและการเดินรถสองทิศทาง

สาระสำคัญของ **ข้อ 337** สาระสำคัญของระเบียบตอนอัตโนมัติและ
ระเบียบตอนอัตโนมัติ การเดินรถสองทิศทาง มีดังต่อไปนี้.-

และการเดินรถ (1) การเดินรถทุกขบวนระหว่างสถานีทางสะดวกจะมีระบบ
สองทิศทาง การขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติ ขบวนรถจะเดินจากสถานี
ทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติเข้าสู่ตอนอัตโนมัติได้ก็ต่อเมื่อ

ก. สถานีทางสะดวกที่มีเฉพาะสัญญาณออก พนักงานควบคุม
การเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติ
ได้ให้สัญญาณออกแสดงท่า “อนุญาต” หรือ “ระวัง” (ถ้ามี) สำหรับ
ขบวนรถนั้น

ข. สถานีทางสะดวกที่มีสัญญาณออกและสัญญาณ
ออกอันนอก พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานี

ทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติได้ให้สัญญาณออกแสดงท่า “อนุญาต” หรือ “ระวัง” (ถ้ามี) และสัญญาณออกอื่นนอกแสดงท่า “อนุญาต” หรือ “ระวัง” (ถ้ามี) สำหรับขบวนรถนั้น

ค. พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติจะปฏิบัติตาม ก. หรือ ข. ได้ก็ต่อเมื่อระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติได้แสดงการอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่ตอนอัตโนมัติได้แล้ว

ง. ณ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด ถ้าได้ปฏิบัติตาม ค. แล้ว นายสถานีทางสะดวกจะต้องแสดงสัญญาณมือท่า “ห้าม” เพื่อให้ขบวนรถเข้ามาหยุด ณ จุดที่ต้องการ พนักงานขับรถและช่างไฟหรือช่างเครื่องต้องระมัดระวังอย่างเคร่งครัดนำขบวนรถเข้ามาหยุดที่สถานีทางสะดวกตามที่กำหนดไว้ในสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถ เมื่อได้รับสัญญาณอื่น ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ว่าให้ไปได้แล้ว จึงให้นำขบวนรถเดินออกไปได้

(2) การอนุญาตให้ขบวนรถเดินตามกันเข้าไปในตอนอัตโนมัติในทางเดียวหรือทางหนึ่งทางใดของทางคู่มากกว่า 1 ขบวน ระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติจะทำหน้าที่ตรวจสอบตำแหน่งของขบวนรถที่เข้าสู่ตอนอัตโนมัติ นั้น ว่าได้ผ่านสัญญาณอัตโนมัติไปครบถ้วนแล้ว พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติจึงจะอนุญาตให้ขบวนรถถัดไปเดินจากสถานีทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติเข้าสู่ตอนอัตโนมัติตาม (1) ได้

(3) การอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปในตอนอัดโนมัติ

ก. ถ้าในตอนอัดโนมัติไม่มีสัญญาณอัดโนมัติ
อนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปได้ 1 ขบวน

ข. ถ้าในตอนอัดโนมัติมีสัญญาณอัดโนมัติ 1 อัน
อนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปได้ไม่เกิน 2 ขบวน

ค. ถ้าในตอนอัดโนมัติมีสัญญาณอัดโนมัติ 2 อัน
อนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าไปได้ไม่เกิน 3 ขบวน

(4) ในการเดินรถสองทิศทาง เมื่อมีการเปลี่ยนทางเดินของ
ขบวนรถจากทางหนึ่งไปอีกทางหนึ่ง ระบบการขอและให้ทางสะดวก
โดยอัดโนมัติจะตรวจสอบว่าไม่มีขบวนรถอื่นเดินอยู่ในทางที่จะ
เปลี่ยนไปเดินนั้น พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางจึงจะ
อนุญาตให้ขบวนรถเปลี่ยนทางเดินได้

(5) สำหรับขบวนรถที่จะเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกปลายตอน
อัดโนมัติให้มีระยะปลอดภัยจากสัญญาณประจำที่อันแรกซึ่งอาจ
ห้ามมิให้ขบวนรถนั้นผ่านเป็นระยะไม่น้อยกว่า 100 เมตร เว้นแต่
จะได้มีคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทยระบุไว้เป็นอย่างอื่น

การอนุญาตให้ขบวนรถ
เดินเข้าไปในตอน
อัดโนมัติ

ข้อ 338 ก่อนที่จะอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่ตอนอัดโนมัติ
พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวก
ต้นตอนอัดโนมัติจะต้องตรวจสอบให้แน่ชัดว่าจำนวนขบวนรถใน
ตอนอัดโนมัตินั้นเป็นไปตามข้อ 337 (3)

การเดินรอฟ่าน
สัญญาณอัตโนมัติ

ข้อ 339 โดยปกติเมื่อขบวนรถเดินเข้าสู่ตอนอัตโนมัติและผ่านสัญญาณอัตโนมัติไปแล้วแต่ยังไม่พ้นสัญญาณอัตโนมัติอันถัดไป (ถ้ามี) หรือยังไม่ถึงสถานีทางสะดวกปลายตอนอัตโนมัติ สัญญาณอัตโนมัตินั้นจะยังคงแสดงท่า “ห้าม” แต่เมื่อขบวนรถนั้นได้ผ่านพ้นสัญญาณอัตโนมัติอันถัดไป (ถ้ามี) หรือเข้าสู่สถานีทางสะดวกปลายตอนอัตโนมัติครบถ้วนแล้ว สัญญาณอัตโนมัติจะเปลี่ยนเป็นท่า “อนุญาต” หรือ “ระวัง” โดยอัตโนมัติ พนักงานขับรถขบวนรถที่เดินตามเข้าไปในตอนอัตโนมัติจึงจะนำขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติไปได้

การปฏิบัติเมื่อ
สัญญาณอัตโนมัติ
แสดงท่า “ห้าม”

ข้อ 340 ในกรณีสัญญาณอัตโนมัติแสดงท่า “ห้าม” พนักงานขับรถต้องหยุดขบวนรถโดยไม่ล้ำสัญญาณอัตโนมัติและคอยอยู่จนครบ 2 นาที หากสัญญาณอัตโนมัติไม่แสดงท่า “อนุญาต” หรือ “ระวัง” ให้ปฏิบัติดังนี้.-

(1) พนักงานขับรถต้องใช้เครื่องโทรศัพท์ซึ่งติดตั้งอยู่ที่เสาสัญญาณอัตโนมัติ เพื่อติดต่อกับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง โดยแจ้งเลขที่ขบวนรถของตนพร้อมเลขที่สัญญาณอัตโนมัตินั้น เมื่อพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางได้ตรวจสอบแล้วเห็นสมควรให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติไปได้ก็ให้กรอกแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) แล้วสั่งการให้พนักงานขับรถกรอกแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) ตามที่ตนได้กรอกไว้แล้วนั้น

เมื่อพนักงานขับรถได้กรอกแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) และอ่านทวนข้อความกับพนักงาน

ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางแล้วจึงให้นำขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติไปได้โดยระมัดระวัง

(2) ก. ถ้าเครื่องโทรศัพท์ตาม (1) ติดต่อกับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางไม่ได้ แต่สามารถใช้เครื่องโทรศัพท์นี้ติดต่อกับนายสถานีทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติหรือปลายตอนอัตโนมัติได้ก็ให้แจ้งเลขที่ขบวนรถและเลขที่สัญญาณอัตโนมัติให้นายสถานีทางสะดวกนั้นทราบ เพื่อใช้เครื่องโทรศัพท์ประจำแผนกควบคุมสัญญาณแจ้งไปยังพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

ข. เมื่อพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางได้ตรวจสอบแล้วเห็นสมควรให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติไปได้ ก็ให้กรอกแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) แล้วสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกกรอกแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) ตามที่ตนได้กรอกไว้แล้วนั้น

ค. เมื่อนายสถานีทางสะดวกได้กรอกแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) และอ่านทวนข้อความกับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางแล้ว จึงให้ใช้เครื่องโทรศัพท์ประจำแผนกควบคุมสัญญาณแจ้งพนักงานขับรถกรอกแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) ตามที่ตนได้กรอกไว้แล้วนั้น

ง. เมื่อพนักงานขับรถได้กรอกแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) และอ่านทวนข้อความกับนายสถานีทางสะดวกนั้นแล้ว จึงให้นำขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติไปได้โดยระมัดระวัง

(3) ถ้าใช้เครื่องโทรศัพท์ตาม (1) และ (2) ไม่ได้ด้วยเหตุใดก็ตาม ให้พนักงานขับรถใช้เครื่องรับ-ส่งวิทยุติดต่อกับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติหรือปลายตอนอัตโนมัติ ถ้าติดต่อกับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางไม่ได้ ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง นายสถานีทางสะดวกและพนักงานขับรถปฏิบัติตาม (1) หรือ (2) โดยอนุโลม ทั้งนี้ การติดต่อระหว่างนายสถานีทางสะดวกกับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางให้ใช้ทางเครื่องโทรศัพท์หรือเครื่องรับ-ส่งวิทยุถ้าเครื่องโทรศัพท์ใช้การไม่ได้

(4) ถ้าเครื่องรับ-ส่งวิทยุตาม (3) ใช้การไม่ได้ให้พนักงานขับรถแจ้งพนักงานรักษารถใช้โทรศัพท์ฉุกเฉินประจำขบวนรถติดต่อกับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง เมื่อพนักงานรักษารถติดต่อได้แล้วให้แจ้งพนักงานขับรถติดต่อกับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางเพื่อปฏิบัติตาม (1) ต่อไป

(5) ถ้าโทรศัพท์ฉุกเฉินประจำขบวนรถตาม (4) ใช้การไม่ได้ให้พนักงานรักษารถใช้ดุลพินิจแก้ไขเหตุการณ์ในการแจ้งข่าวให้ผู้เกี่ยวข้องทราบเพื่อดำเนินการต่อไป

(6) แบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) ให้กรอก 1 ชุด รวม 2 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนทีละฉบับ

ก. พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางและนายสถานีทางสะดวกส่งผู้บังคับบัญชา 1 ฉบับพร้อมรายงาน อีก 1 ฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐานมีกำหนด 30 วัน

ข. พนักงานขับรถส่งผู้บังคับบัญชา 1 ฉบับพร้อมรายงานประจำวันอีก 1 ฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐานมีกำหนด 30 วัน

ตัวอย่างแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15)

เลขที่ 001
การรถไฟแห่งประเทศไทย
แบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15)
เลขที่ วันที่/...../.....
ถึงพนักงานขับรถขบวนรถที่
อนุญาตให้นำขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติเลขที่
☐ ไปได้โดยระมัดระวัง ☐ ไปได้ตามปกติ
เนื่องจาก
นาย
พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง ผู้สั่ง เวลา น.
นาย
พนักงานขับรถ ทราบแล้ว เวลา น.
นาย
นายสถานี ทราบแล้ว เวลา น.
(ลงชื่อ) ผู้กรอก
ตำแหน่ง
หมายเหตุ
1. ให้ทำเครื่องหมาย / ลงใน ☐ หน้าข้อความที่ต้องการ
2. ให้กรอกชุดละ 2 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ

การเตรียมทาง
และการยกเลิก
การเตรียมทาง

ข้อ 341 (1) ในการเตรียมทางให้ขบวนรถเข้ามาสู่หรือเดินออกจากสถานีทางสะดวกหรือเตรียมทางในการทำสับเปลี่ยนทุกครั้ง ให้เตรียมทางโดยใช้เครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือเครื่องควบคุมสัญญาณที่สถานีทางสะดวก ซึ่งประจำ, เครื่องตรวจ, สัญญาณประจำที่ จะทำงานโดยอัตโนมัติและสัมพันธ์กับระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติ

หากได้เตรียมทางโดยอัตโนมัติดังกล่าวแล้ว แต่ปรากฏว่าประจำ, เครื่องตรวจ, สัญญาณประจำที่ ระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติไม่ทำงานโดยอัตโนมัติด้วยเหตุประการใดก็ดี ต้องระมัดระวังในการจัดประจำ เครื่องตรวจในทางที่เตรียมนั้นให้อยู่ในท่าที่ถูกต้องเรียบร้อยก่อนทุกครั้ง

(2) โดยปกติการเตรียมทางไว้สำหรับขบวนรถใด ๆ จะถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติเมื่อขบวนรถได้เดินผ่านพ้นทางนั้น ๆ แล้ว แต่การยกเลิกการเตรียมทางกรณีอื่นก็สามารถกระทำดังต่อไปนี้.-

ก. เมื่อขบวนรถยังเข้ามาไม่ถึงสัญญาณประจำที่ที่สัมพันธ์กับทางที่เตรียมไว้นั้นและมีความจำเป็นต้องยกเลิกการเตรียมทาง พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวกสามารถยกเลิกการเตรียมทางได้ การเตรียมทางจะถูกยกเลิกไปทันที ทั้งนี้ หากสัญญาณประจำที่ได้แสดงท่า “อนุญาต” หรือ “ระวัง” อยู่แล้ว ก็จะเปลี่ยนเป็นท่า “ห้าม” ทันที

ข. เมื่อขบวนรถเดินเข้ามาถึงสัญญาณประจำที่ที่สัมพันธ์กับทางที่เตรียมไว้แล้ว แต่มีความจำเป็นต้องยกเลิกการเตรียมทาง พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวกสามารถยกเลิกการเตรียมทางได้ หากสัญญาณ

ประจำที่ยังมิได้แสดงท่า “อนุญาต” หรือ “ระวัง” การเตรียมทางจะถูกยกเลิกไปทันที แต่ถ้าสัญญาณประจำที่ได้แสดงท่า “อนุญาต” หรือ “ระวัง” อยู่แล้ว จะเปลี่ยนเป็นท่า “ห้าม” ทันที แต่การเตรียมทางจะถูกยกเลิกไปเมื่อถึงเวลาที่หนดไว้

ค. เมื่อขบวนรถได้ผ่านทางที่เตรียมไว้ไปแล้ว หรือในกรณีอื่นใดที่เป็นเหตุให้การเตรียมทางไม่ถูกยกเลิกไปโดยอัตโนมัติ หากจำเป็นต้องยกเลิกการเตรียมทางฉุกเฉิน ก็ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกยกเลิกการเตรียมทางฉุกเฉินได้ แต่การเตรียมทางจะถูกยกเลิกไปเมื่อถึงเวลาที่หนดไว้

ในกรณีที่เครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางจัดข้อตามข้อ 351 (1) ข. ให้นายสถานีทางสะดวกยกเลิกการเตรียมทางฉุกเฉินได้เมื่อมีความจำเป็น

ห้ามมิให้นายสถานีทางสะดวกยกเลิกการเตรียมทางฉุกเฉินเมื่อขบวนรถกำลังจะเข้าสู่หรือเดินอยู่ในทางที่เตรียมไว้

การหลีกขบวนรถ
และการเดินรถ
สองทิศทาง

ข้อ 342 (1) การหลีกขบวนรถและการเปลี่ยนหลักในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางไม่ต้องปฏิบัติตามข้อ 119 (6) และข้อ 331 ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางจัดหลักด้วยความระมัดระวังและเหมาะสมกับให้แสดงสัญญาณประจำที่ให้ขบวนรถหลีกกันด้วยความปลอดภัย ทั้งนี้ให้พนักงานขับรถระมัดระวังโดยปฏิบัติตามสัญญาณประจำที่ที่แสดงไว้

(2) การเดินรถสองทิศทางให้ปฏิบัติดังนี้.-

ก. เมื่อขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกในคนละทางของทางคู่โดยเดินสวนทิศทางกัน หรือเดินในทิศทางเดียวกัน พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวกสุดแต่กรณีสามารถอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกได้พร้อมกัน

ข. เมื่อขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกในทางหนึ่งทางใดของทางคู่โดยเดินสวนทิศทางกัน หรือเดินตามกัน หรือเปลี่ยนทางเดินไปเดินในอีกทางหนึ่งหรือเมื่อขบวนรถเดินในทิศทางเดียวกันในคนละทางของทางคู่แล้วเปลี่ยนทางเดินไปเดินในอีกทางหนึ่ง ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีทางสะดวกสุดแต่กรณีอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกได้คราวละ 1 ขบวน โดยปฏิบัติตามข้อ 119 โดยอนุโลม

(หมายเหตุ : ให้ดูแผนผังต่อท้ายเล่ม)

การสับเปลี่ยนรถ

ข้อ 343 การสับเปลี่ยนรถในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง ให้ปฏิบัติเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในข้อบังคับนี้ดังต่อไปนี้.-

(1) เมื่อจะทำสับเปลี่ยนรถที่สถานีทางสะดวกแห่งใด ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกนั้นเป็นผู้ควบคุมเครื่องควบคุมสัญญาณในการสับเปลี่ยนรถ

(2) หากต้องทำสับเปลี่ยนรถเลขสัญญาณออกหรือสัญญาณออกอันนอก (ถ้ามี) เข้าไปในตอนอัตโนมัติ จะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางเสียก่อนทุกครั้ง

การปฏิบัติเมื่อ

สัญญาณเข้าเขตนอก

สัญญาณเข้าเขตใน

สัญญาณออก

สัญญาณออกอันนอก

ข่าวดหรือคใช้

ข้อ 344 เมื่อสัญญาณเข้าเขตนอก สัญญาณเข้าเขตในและ

ทั้งสัญญาณเรียกเข้าที่ตั้งรวมอยู่ หรือสัญญาณออก สัญญาณออกอันนอก ข่าวดใช้การไม่ได้หรือเมื่อคใช้สัญญาณเข้าเขตนอก สัญญาณเข้าเขตใน สัญญาณออก สัญญาณออกอันนอก และพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางไม่สามารถเตรียมทางสำหรับขบวนรถได้ ให้สั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่สัญญาณประจำที่ข่าวดหรือคใช้นั้นเป็นผู้ควบคุมเครื่องควบคุมสัญญาณ ทั้งนี้ให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติตามข้อ 29 หรือข้อ 30 สุดแต่กรณี

สัญญาณอัตโนมัติคใช้

ข้อ 345 (1) เมื่อคใช้สัญญาณอัตโนมัติในคอนอัตโนมัติใด

ในทางเดียวหรือในทางหนึ่งทางใดของทางคู่ด้วยเหตุประการใดก็ดี ให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำการซ่อมระดับไฟหมดทุกดวง แล้วเอาไม้ติดขวางเป็นรูปกากบาทเป็นเครื่องหมายแสดงว่าเป็นสัญญาณงคใช้ไม้กากบาทนี้ต้องกว้างไม่น้อยกว่า 10 เซนติเมตร และยาวไม่น้อยกว่า 100 เซนติเมตร ด้านหน้าสีแดง แล้วให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางประกาศงคใช้สัญญาณอัตโนมัติ นั้นและแจ้งให้เจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องทราบ

(2) ให้ถือว่าระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติ สำหรับคอนอัตโนมัติที่สัญญาณอัตโนมัติงคใช้นั้นขัดข้องให้ปฏิบัติการเดินรถโดยระเบียบตอนสมบูรณ์ตามหมวด 3 และให้ปฏิบัติตามข้อ 348

(3) สำหรับคอนอัตโนมัติในอีกทางหนึ่งของทางคู่ระหว่างสถานีทางสะดวก ตาม (2) ซึ่งสัญญาณอัตโนมัติยังใช้การได้อยู่ ให้ปฏิบัติการเดินรถโดยระเบียบตอนอัตโนมัติและการเดินรถสองทิศทางตามปกติ

(4) ก. ให้นายสถานีทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติ กรอกและมอบแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) ให้พนักงานขับรถทุกขบวนจนกว่าจะได้ประกาศใช้ สัญญาณอัตโนมัติ นั้นตามเดิม

ข. การกรอกแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ(แบบ กรฟ.15) ตาม ก. ให้นายสถานีทางสะดวกกรอก 1 ชุด รวม 2 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนทีละฉบับ กับให้ระบุในแบบดังกล่าวให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติไปได้ตามปกติ แล้วมอบให้พนักงานขับรถ โดยมีหลักฐาน 1 ฉบับ ตนเองเก็บไว้ 1 ฉบับ มีกำหนด 30 วัน

ถ้าขบวนรถใดมีรถจักรลากจูงมากกว่า 1 คัน ขึ้นไป ให้นายสถานีทางสะดวกมอบแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) แก่พนักงานขับรถคันนำ

ค. เมื่อพนักงานขับรถได้รับแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) ตาม ข. แล้วให้นำขบวนรถผ่านสัญญาณอัตโนมัติที่งัดใช้ได้ตามปกติ

(5) ถ้าพนักงานขับรถเห็นสัญญาณอัตโนมัติไม่ได้ติดขวางเป็นรูปกากบาทเป็นเครื่องหมายแสดงว่าเป็นสัญญาณงัดใช้ และยังไม่ได้รับแบบอนุญาตให้ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณอัตโนมัติ (แบบ กรฟ.15) จากนายสถานีทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติ ให้หยุดขบวนรถโดยไม่ล้ำสัญญาณอัตโนมัติ นั้น แล้วปฏิบัติตามข้อ 340 โดยอนุโลม ทั้งนี้ผู้เกี่ยวข้องต้องรายงานเหตุการณ์ไปยังผู้บังคับบัญชาโดยเร็ว

สัญญาอัตโนมัติชำระ

ข้อ 346 เมื่อสัญญาอัตโนมัติชำระใช้การไม่ได้ ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางรีบแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทำการแก้ไขสัญญาอัตโนมัติ นั้น แล้วให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติตาม ข้อ 345 (2) (3) (4) และ (5) โดยอนุโลม

ห้ามมิให้ขบวนรถ
ถอยหลังในตอน
อัตโนมัติ

ข้อ 347 เมื่อขบวนรถต้องหยุดตามทางในตอนอัตโนมัติ นอกเขตสถานี ห้ามมิให้ขบวนรถถอยหลัง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางเสียก่อน การถอยขบวนรถให้ปฏิบัติตามข้อ 308 (1) (2) และ (3) โดยอนุโลม

การบันทึกในสมุด
จดทางสะดวก

ข้อ 348 นายสถานีทางสะดวกต้องบันทึกวัน เดือน ปี เวลาที่ขอและให้ทางสะดวกต่อกัน เลขที่ของขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึงและออกจากสถานีทางสะดวกลงไว้ในสมุดจดทางสะดวก ในขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญทุก ๆ ครั้ง หากจะแก้ไขข้อมูลที่บันทึกไว้ให้ลงชื่อกำกับไว้ทุกแห่ง เมื่อจะขอหรือให้ทางสะดวกต้องตรวจสอบสมุดจดทางสะดวกนี้ทุกคราว

การเดินรถในกรณีระบบการขอและให้ทางสะดวก โดยอัตโนมัติขัดข้อง

การเดินรถในกรณี
ระบบการขอและ
ให้ทางสะดวกโดย
อัตโนมัติขัดข้อง

ข้อ 349 เมื่อระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติ ในตอนอัตโนมัติใดขัดข้องไม่สามารถเดินรถโดยระเบียบตอนอัตโนมัติและการเดินรถสองทิศทางได้ด้วยเหตุประการใดก็ดี

(1) ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกต้นตอนอัตโนมัติและปลายตอนอัตโนมัติเป็นผู้ควบคุมแผงควบคุมสัญญาณ

(2) ให้ปฏิบัติการเดินรถโดยระเบียบตอนสมบูรณ์ตามหมวด 3 ทั้งนี้ “ตอน” ในระเบียบตอนสมบูรณ์ ให้หมายถึง “ตอนอัตโนมัติ” ในระเบียบตอนอัตโนมัติและการเดินรถสองทิศทาง

(3) ให้ถือว่าสัญญาณอัตโนมัติทุกอัน (ถ้ามี) ในตอนอัตโนมัตินั้นชำรุดใช้การไม่ได้

(4) ก. การสั่งการเปลี่ยนหลักให้ขบวนรถมาหลักกัน ณ สถานีทางสะดวกที่ระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติขัดข้อง ให้หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง หรือนายสถานีแขวงสุดแต่กรณีสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกแรกก่อนถึงสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลัก ออกไปเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) หรือไปเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) สีเหลืองขอบแดง สุดแต่กรณี 1 ชุด รวม 3 ฉบับ มอบให้แก่พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถโดยมีหลักฐานคนละ 1 ฉบับ อีก 1 ฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐาน

ข. ให้หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง หรือนายสถานีแขวงสุดแต่กรณีตรวจสอบการมอบไปเปลี่ยนหลักตาม ก. ถ้าปรากฏว่าพนักงานรักษารถและพนักงานขับรถไม่ได้รับไปเปลี่ยนหลักด้วยเหตุใดๆ ก็ดี ให้สั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักปฏิบัติตามข้อ 331 (3) ค. โดยอนุโลม

ค. ในกรณีที่ขบวนรถไม่สามารถหลีกเลี่ยงที่สถานีทางสะดวกที่ระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติขัดข้องตาม ก. ต้องเปลี่ยนแปลงไปหลีกเลี่ยง ณ สถานีทางสะดวกในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางที่ระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติใช้ได้ หรือในกรณีอื่นใดที่จะต้องแจ้งการยกเลิกการหลีกเลี่ยงขบวนรถที่สถานีทางสะดวกแห่งใดให้พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถทราบ ก็ให้หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง หรือนายสถานีแขวงสุดท้ายกรณี สั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่จะต้องแจ้งให้พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถทราบการยกเลิกการหลีกเลี่ยงขบวนรถ ออกไปเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) 1 ชุด รวม 3 ฉบับ โดยให้ระบุข้อความ “ยกเลิกการหลีกเลี่ยงขบวนรถ” ให้ชัดเจนมอบให้พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถโดยมีหลักฐานคนละ 1 ฉบับ อีก 1 ฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐาน ทั้งนี้หากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงใดๆ จะต้องทำเป็นคำสั่งทั่วไปของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ

การเปลี่ยนทางเดิน
ของขบวนรถ

ข้อ 350 (1) ในทางคู่เมื่อขบวนรถต้องล่าช้าหรือขบวนรถไม่สามารถเดินผ่านทางหนึ่งทางใดได้ ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางสั่งการเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถจากทางหนึ่งไปอีกทางหนึ่ง

(2) การเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถจะสมบูรณ์ได้ต่อเมื่อนายสถานีทางสะดวกที่เริ่มต้น นายสถานีทางสะดวกที่สิ้นสุด และนายสถานีทางสะดวกระหว่างสถานีทางสะดวกที่เริ่มต้น

และสถานีทางสะดวกที่สิ้นสุดการเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ
ได้รับทราบและทวนคำสั่งแล้ว

(3) ให้พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง
สั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่เริ่มการเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ
มอบใบเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ (แบบ กรฟ.16) ให้กับพนักงาน
ขับรถและพนักงานรักษารถโดยมีหลักฐาน

(4) นายสถานีทางสะดวกต้องออกใบเปลี่ยนทางเดิน
ของขบวนรถ (แบบ กรฟ.16) 1 ชุด รวม 3 ฉบับ มอบให้พนักงาน
ขับรถและพนักงานรักษารถโดยมีหลักฐานคนละ 1 ฉบับ อีก 1 ฉบับ
เก็บไว้เป็นหลักฐานมีกำหนด 30 วัน

(5) ตาม (4) ถ้าขบวนรถใดมีรถจักรลากจูง
มากกว่า 1 คันขึ้นไป ให้นายสถานีทางสะดวกมอบใบเปลี่ยนทางเดิน
ของขบวนรถ (แบบ กรฟ.16) แก่พนักงานขับรถคันนำ

ตัวอย่างใบเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ (แบบ กรฟ.16)

เลขที่ 001

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ใบเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ (แบบ กรฟ.16)

เลขที่

สถานี

วันที่ / /

ถึง พนักงานขับรถและพนักงานรักษารถ ขบวนรถที่

ขบวนรถของท่านจะต้องเปลี่ยนทางเดิน

☐ ขึ้น☐ ขึ้นจากทาง ☐ กลาง

ไปเดินในทาง

☐ กลาง☐ ล่อง☐ ล่อง

โดยเริ่มต้น ณ สถานี และสิ้นสุด ณ สถานี

(ลงชื่อ)

นายสถานีทางสะดวก

หมายเหตุ

1. ให้ทำเครื่องหมาย / ใน ☐ หน้าข้อความที่ต้องการ
2. ให้กรอกข้อความชุดละ 3 ฉบับ โดยใช้กระดาษคาร์บอน ห้ามเขียนที่ละฉบับ

การปฏิบัติเมื่อเครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางขัดข้อง

เครื่องควบคุม

การเดินรถจาก

ศูนย์กลางขัดข้อง

ข้อ 351 (1) ในการเดินรถโดยระบบตอนอัตโนมัติและ

การเดินรถสองทิศทาง ถ้าเครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางขัดข้อง ไม่สามารถควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางไปยังสถานีทางสะดวกแห่งใดหรือตลอดพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางแต่ระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติยังใช้การได้ให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติดังนี้-

ก. ให้หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางประกาศดใช้เครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางส่วนที่ขัดข้อง และสั่งการให้นายสถานีทางสะดวกที่ไม่สามารถควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางได้นั้นเป็นผู้ควบคุมเครื่องควบคุมสัญญาณ

ข. ให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติตามข้อ 333 โดยอนุโลม ทั้งนี้ไม่ต้องสั่งการให้มอบใบเปลี่ยนหลักให้กับพนักงานขับรถและพนักงานรักษารถ บรรดาข้อความในข้อบังคับนี้และคำสั่งระเบียบการที่เกี่ยวข้องกับพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางให้ใช้บังคับแก่นายสถานีแขวงด้วย ทั้งนี้ห้ามมิให้นายสถานีแขวงสั่งการเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถตามข้อ 350 เว้นแต่กรณีที่ขบวนรถไม่สามารถเดินทางหนึ่งทางใดได้เท่านั้น

(2) ถ้าระบบการขอและให้ทางสะดวกโดยอัตโนมัติในตอนอัตโนมัติใดใช้การไม่ได้ด้วย การเดินรถในตอนอัตโนมัตินั้นให้ปฏิบัติตามข้อ 349

หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

หน้าที่และความ
รับผิดชอบ

ข้อ 352 หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง
มีอำนาจหน้าที่

(1) ควบคุมดูแลการปฏิบัติงานของพนักงานควบคุมการเดินรถ
จากศูนย์กลาง

(2) เมื่อขบวนรถออกจากพื้นที่ควบคุมการเดินรถจาก
ศูนย์กลางต้องรีบแจ้งให้พนักงานควบคุมการเดินรถแขวงที่ถัดไปทราบ
ตามข้อความดังต่อไปนี้.-

- เลขที่ขบวนรถ
- ชนิดและเลขที่ของรถจักรที่ทำขบวน รวมทั้งรถจักร
ช่วยหรือติดต่อ (ถ้ามี)
- ชนิดและเลขที่ของรถพ่วง เป็นรถภาระ เหมาะกัน
สินค้าชนิดใด เปล่าหรือชำรุด จำนวนหน่วยลากจูง ความยาวของ
ขบวนรถ พร้อมทั้งแจ้งว่าส่งจากสถานีต้นทางถึงปลายทางสถานีใดด้วย
- นามพนักงานรถจักร และพนักงานรถพ่วงพร้อมนามสกุล
- เวลาที่แท้จริงเมื่อขบวนรถออกจากสถานีสิ้นสุด
พื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

(3) แจ้งข่าวล่าช้าให้นายสถานี สารวัตรรถจักรและผู้เกี่ยวข้อง
ทราบถึงการล่าช้าของขบวนรถเมื่อมีความจำเป็น

(4) ประสานงานกับพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง
ข้างเคียงอย่างใกล้ชิดอยู่ตลอดเวลา

(5) เมื่อได้ทราบว่าเกิดอันตรายเกิดขึ้น ต้องประสานงาน
กับสารวัตรเดินรถ สารวัตรรถจักร สารวัตรบำรุงทางและผู้เกี่ยวข้อง
เพื่อสั่งงานเกี่ยวกับการเดินรถและอื่น ๆ ตามความจำเป็นทันที

(6) สั่งจ่าย ปลด และพ่วงรถโดยสาร และหรือรถสินค้า ตามสถานีปลายทางตามคำสั่ง และหรือใบสั่งการของผู้อำนวยความสะดวก การเดินรถ หรือผู้ซึ่งผู้อำนวยความสะดวกเดินรถได้มอบอำนาจให้

(7) มีอำนาจสั่งขบวนรถสินค้า ขบวนรถพิเศษสินค้า ขบวนรถงานหรือขบวนรถซึ่งผู้อำนวยความสะดวกเดินรถอนุญาตให้ รับรถเปล่าหรือรถบรรทุกไปทำการขนขึ้นหรือขนลงตามทางในตอ นระหว่างสถานีทางสะดวก ซึ่งใช้เวลาทำการไม่เกิน 15 นาที

(8) ประกาศขยายเวลาหรือลดเวลาขบวนรถงาน ในเมื่อ ขบวนรถงานนั้น ทำการยังไม่เสร็จหรือทำการเสร็จก่อนเวลาได้ ตามความเหมาะสม

(9) ต้องรับผิดชอบต่อคำสั่งใด ๆ ตามที่ได้สั่งการไปแล้ว

(10) ต้องมารับมอบหมายหน้าที่ก่อนเวลาไม่น้อยกว่า 10 นาที และเมื่อหมดหน้าที่แล้วต้องทำกิจต่าง ๆ ให้เสร็จเสียก่อนจึงกลับได้

(11) การรับส่งมอบหมายหน้าที่ระหว่างหัวหน้าพนักงาน ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางด้วยกันนั้น ต้องบันทึกงานที่ยังไม่เสร็จ หรือเพิ่งเริ่มแต่ยังไม่มีการสั่งงานให้ทราบไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการ ดำเนินงานต่อไป

(12) เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น บรรดาข้อความใน ข้อบังคับนี้และคำสั่งระเบียบการซึ่งกำหนดหน้าที่ให้พนักงาน ควบคุมการเดินรถแขวงต้องปฏิบัตินั้นให้ใช้บังคับแก่หัวหน้า พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางด้วย

พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

หน้าที่และความ
รับผิดชอบ

ข้อ 353 พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง มีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ

(1) ควบคุม ติดตาม สั่งการ และเร่งรัดการเดินรถเพื่อให้เป็นไปตามสมุดกำหนดเวลาเดินรถหรือประกาศเดินรถ โดยใช้เครื่องควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

(2) มีอำนาจหน้าที่จัดการหรือสั่งการหลีกเลี่ยงขบวนรถ หรือสั่งการเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ หรือสั่งกักขบวนรถตามความเหมาะสมเฉพาะในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

(3) ต้องเชื่อฟังคำสั่งของหัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง และปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด

(4) ต้องรับผิดชอบต่อคำสั่งใด ๆ ตามที่ได้สั่งการไปแล้ว

(5) ต้องมารับมอบหมายหน้าที่ก่อนเวลาไม่น้อยกว่า 10 นาที และเมื่อหมดหน้าที่แล้วต้องทำกิจต่าง ๆ ให้เสร็จเสียก่อนจึงกลับได้

(6) การรับส่งมอบหมายหน้าที่ระหว่างพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางด้วยกัน ต้องบันทึกงานที่ยังไม่เสร็จหรือเพิ่งเริ่มแต่ยังไม่มีการสั่งงานให้ทราบไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการดำเนินงานต่อไป

นายสถานี

หน้าที่และความ
รับผิดชอบ

ข้อ 354 (1) ต้องเชื่อฟังคำสั่งของหัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางและพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง และปฏิบัติตามโดยเคร่งครัดทันที

(2) ร่วมมืออย่างใกล้ชิดและให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางต่อหัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง และพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง เพื่อมิให้ขบวนรถต้องล่าช้า

(3) เมื่อมีการเปลี่ยนผลัด ผู้ที่มารับมอบหน้าที่ต้องแจ้งให้หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางทราบทุกครั้ง

(4) ก. ถ้าเป็นนายสถานีต้นทาง ต้องโทรศัพท์แจ้งหัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางทราบล่วงหน้าก่อนขบวนรถออก 10 นาที ตามข้อความดังต่อไปนี้.-

- เลขที่ขบวนรถ
- ชนิดและเลขที่ของรถจักรที่ทำขบวนรวมทั้งรถจักรช่วยหรือติดต่อ (ถ้ามี)
- ชนิดและเลขที่ของรถพ่วง เป็นรถภาระเหมาคัน สิ้นค้าชนิดใด เปล่าหรือชำรุด จำนวนหน่วยลากจูง ความยาวของขบวนรถ พร้อมทั้งแจ้งว่าส่งจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางใดด้วย
- นามพนักงานรถจักร และพนักงานรถพ่วง พร้อมนามสกุล
- เมื่อขบวนรถนั้นออกจากสถานีไปแล้ว ให้รีบโทรศัพท์แจ้งเลขที่ขบวนรถและเวลาออกตามเวลาที่แท้จริง พร้อมทั้งสาเหตุที่ช้า (ถ้ามี) ด้วยทันที

ข. นายสถานีทางสะดวกปลายทางที่มีการรับรถปลดรถ ต้องโทรศัพท์แจ้งชนิดและเลขที่ของรถ เปล่า หรือบรรทุก สิ้นค้าชนิดใด หรือชำรุด ส่งจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางใดด้วย

ค. ถ้าเป็นนายสถานีปลายทางให้โทรศัพท์แจ้งเฉพาะเลขที่ขบวนรถเวลาถึง และจำนวนรถพ่วงในขบวนเพื่อเป็นการตรวจสอบ

(5) เมื่อได้ประสบเหตุการณ์ในกรณีมีเหตุอันตรายนอกจากที่ต้องปฏิบัติตามข้อ 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 319, 323, 324 และ 325 แล้ว ต้องรีบโทรศัพท์แจ้งหัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางทราบทันทีด้วย

(6) แจ้งข้อมูลและสถิติต่าง ๆ ตามที่ทางการจะได้กำหนด

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

อำนาจของ
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายการเดินรถ

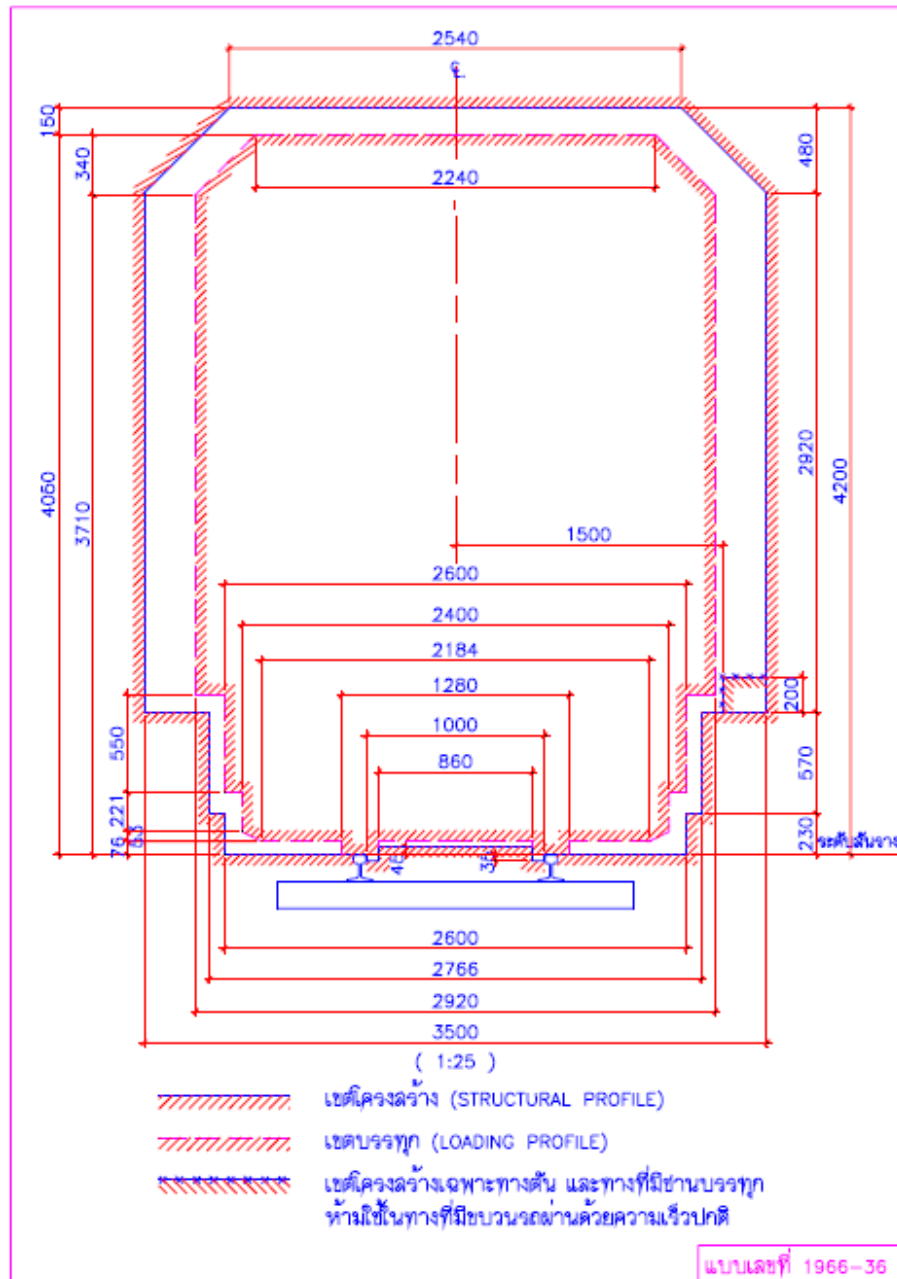
ข้อ 355 (1) ให้ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถมีอำนาจแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของหัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง และนายสถานี ตามข้อ 352, 353 และข้อ 354 ได้ตามความเหมาะสม

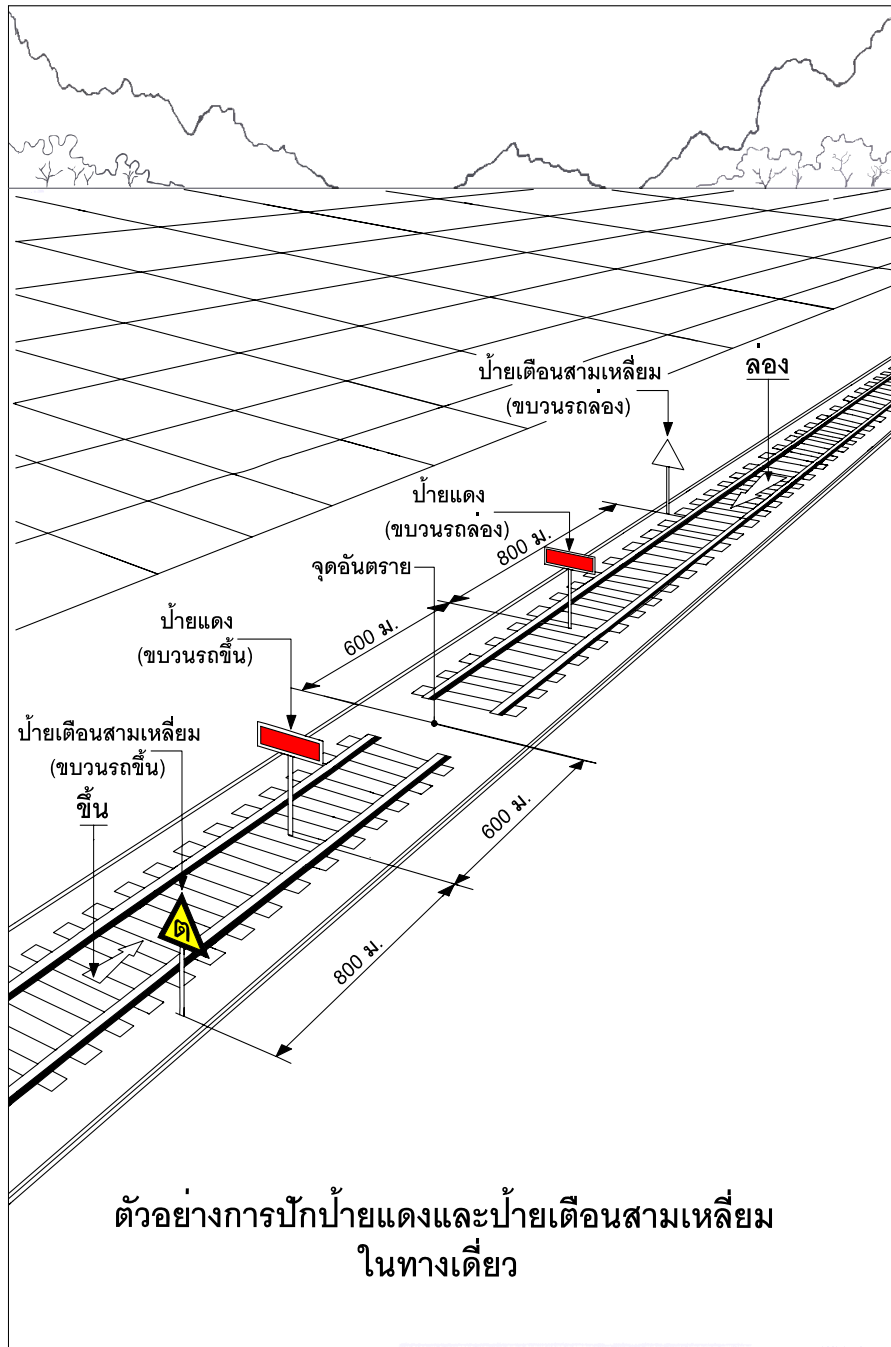
(2) ถ้าในคราวใดผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถหรือเจ้าหน้าที่ผู้ใดผู้หนึ่งซึ่งผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถได้มอบอำนาจให้เห็นสมควรจะตั้งแก่การตั้งการหลีกหรือกักขบวนรถ หรือตั้งการเปลี่ยนทางเดินของขบวนรถ ซึ่งหัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีแขวงได้ส่งไปแล้ว ก็มีอำนาจหน้าที่ที่จะกระทำได้ และในกรณีนี้หัวหน้าพนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง พนักงานควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลางหรือนายสถานีแขวงก็เป็นอันหมดอำนาจและหน้าที่ในการสั่งการเฉพาะคราวนั้น

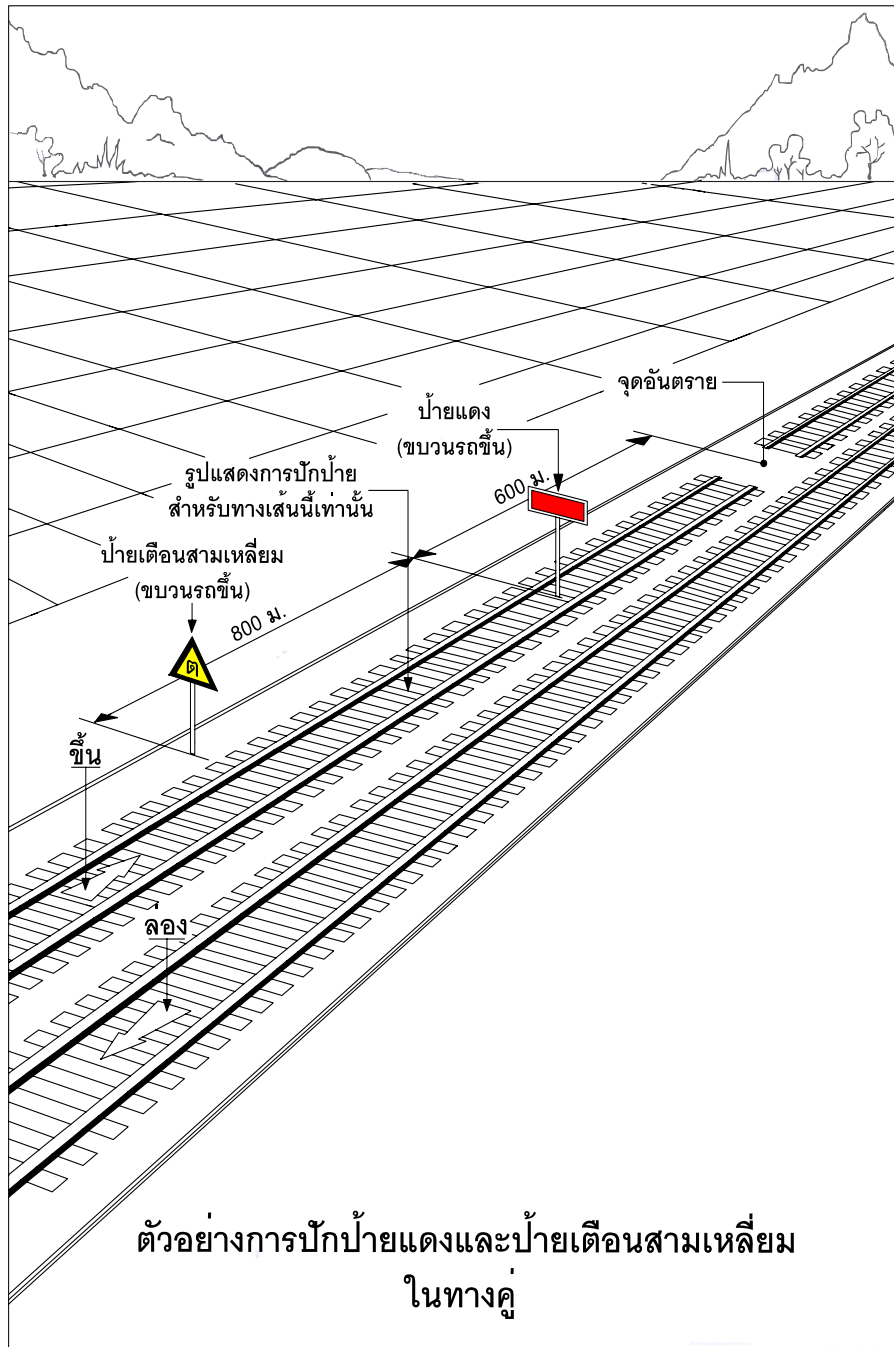
แบบ
เขตบรรทุก และ เขตโครงสร้าง
ตามข้อ 140

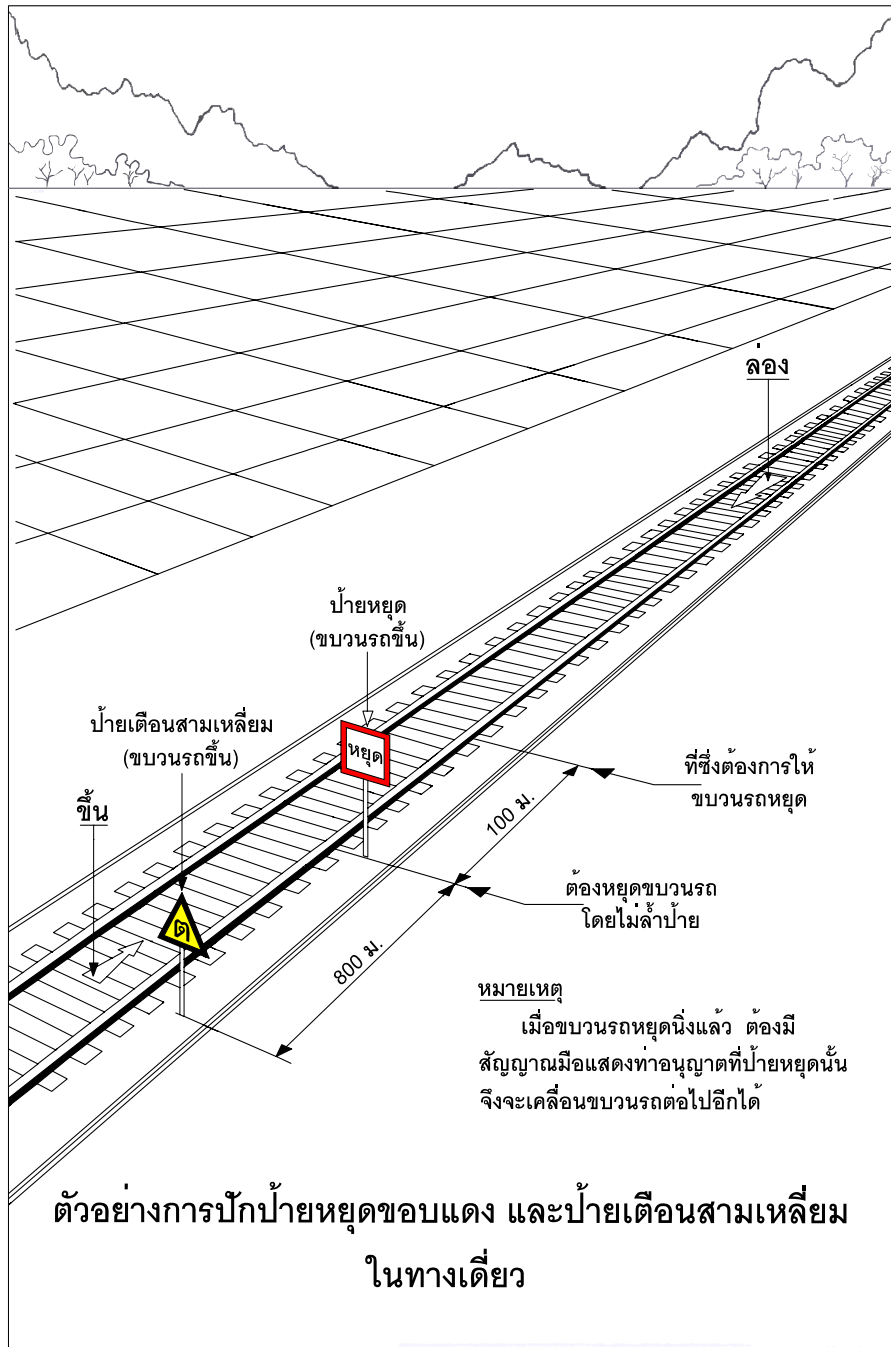
และ

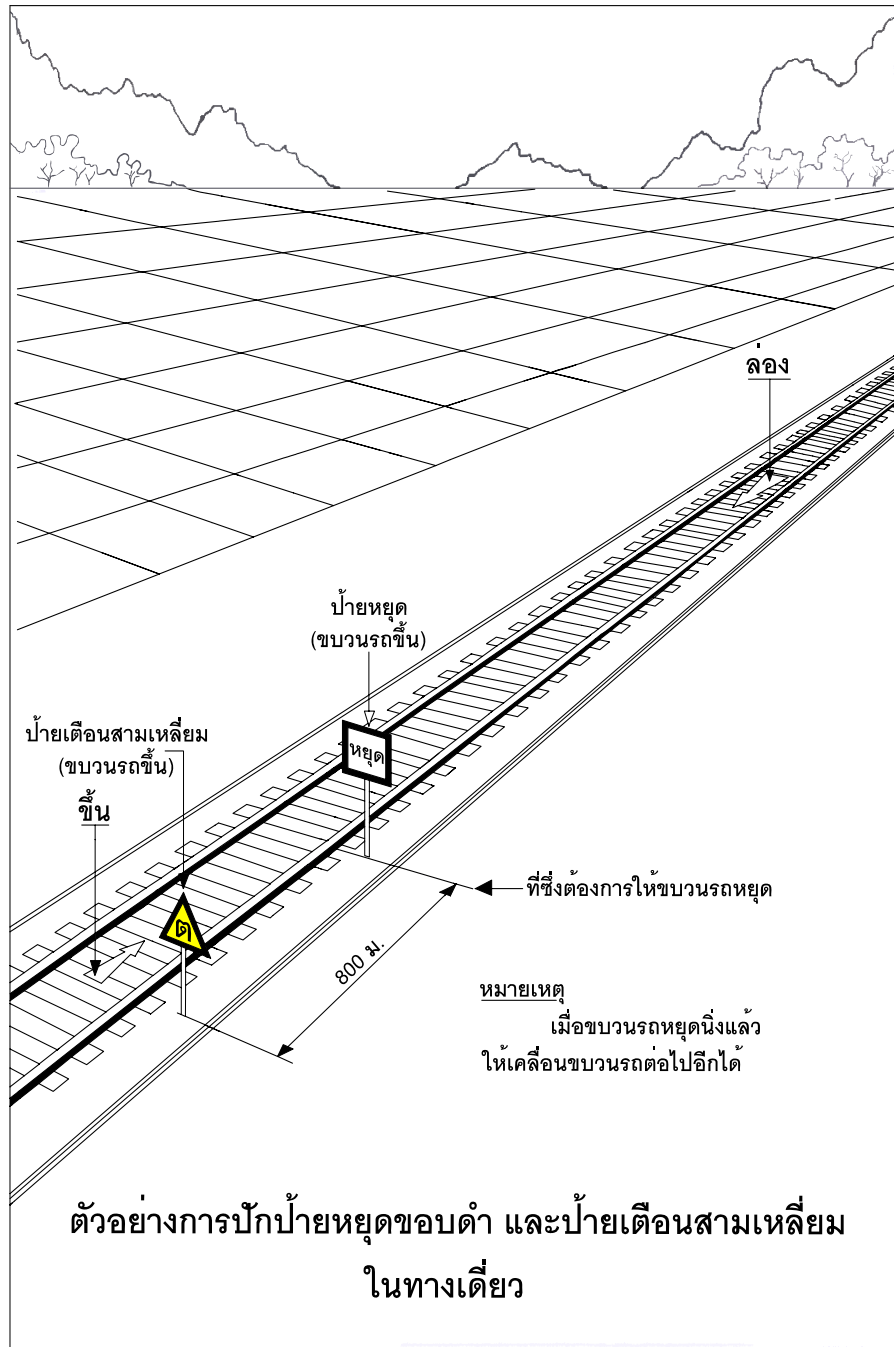
รูป
แสดงวิธีปักป้ายสัญญาณ
ตามข้อ 36

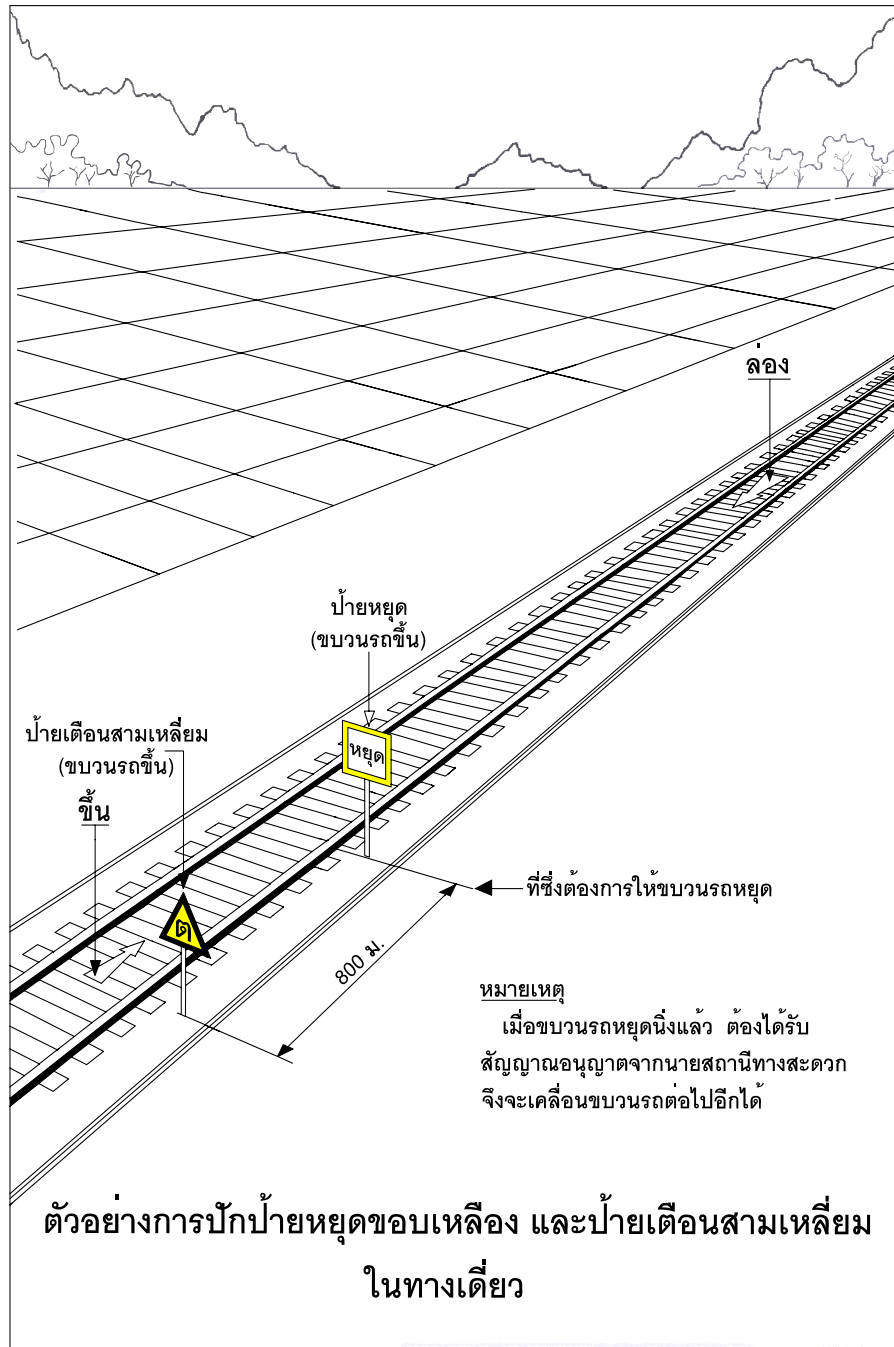


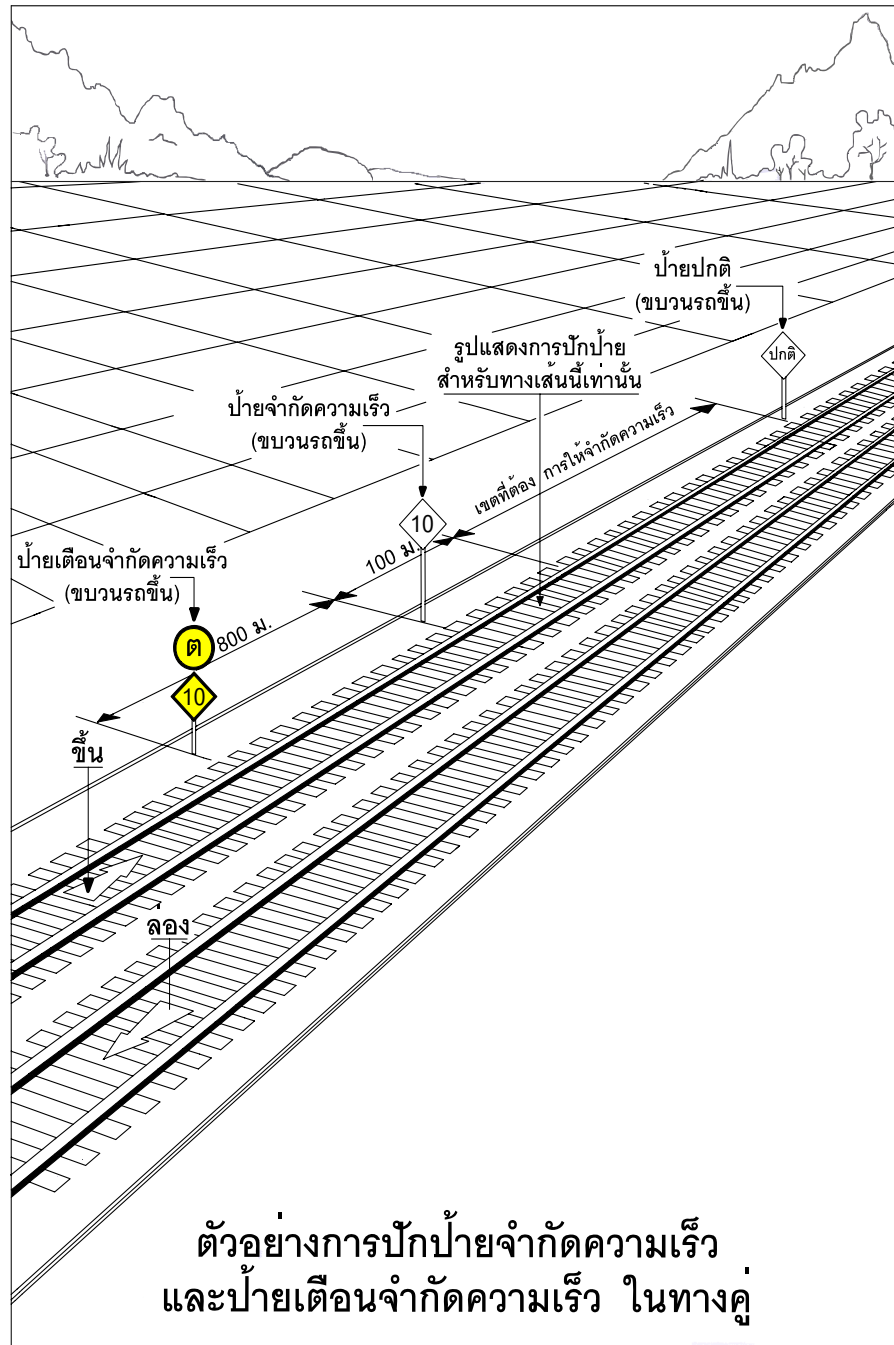


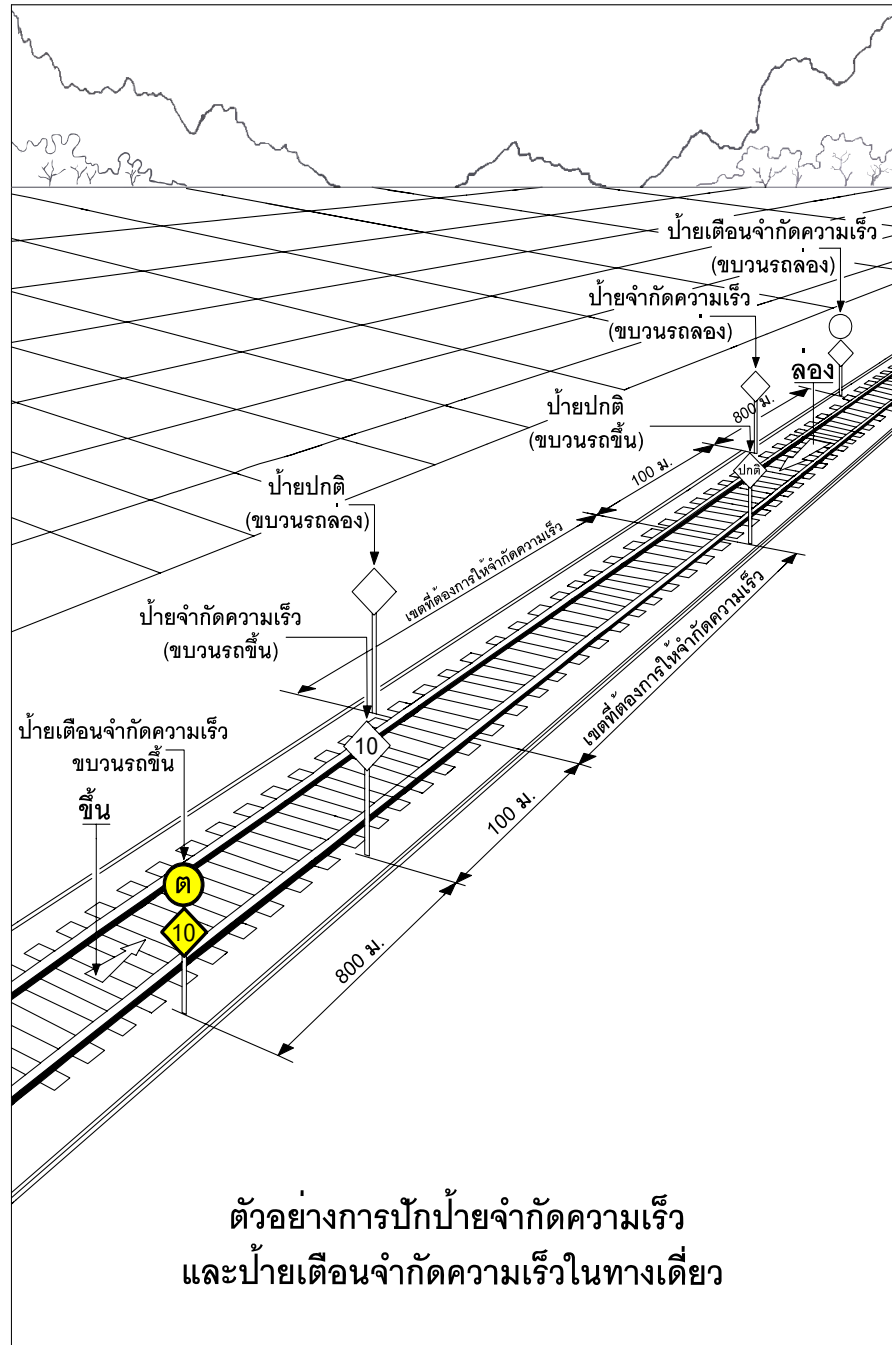


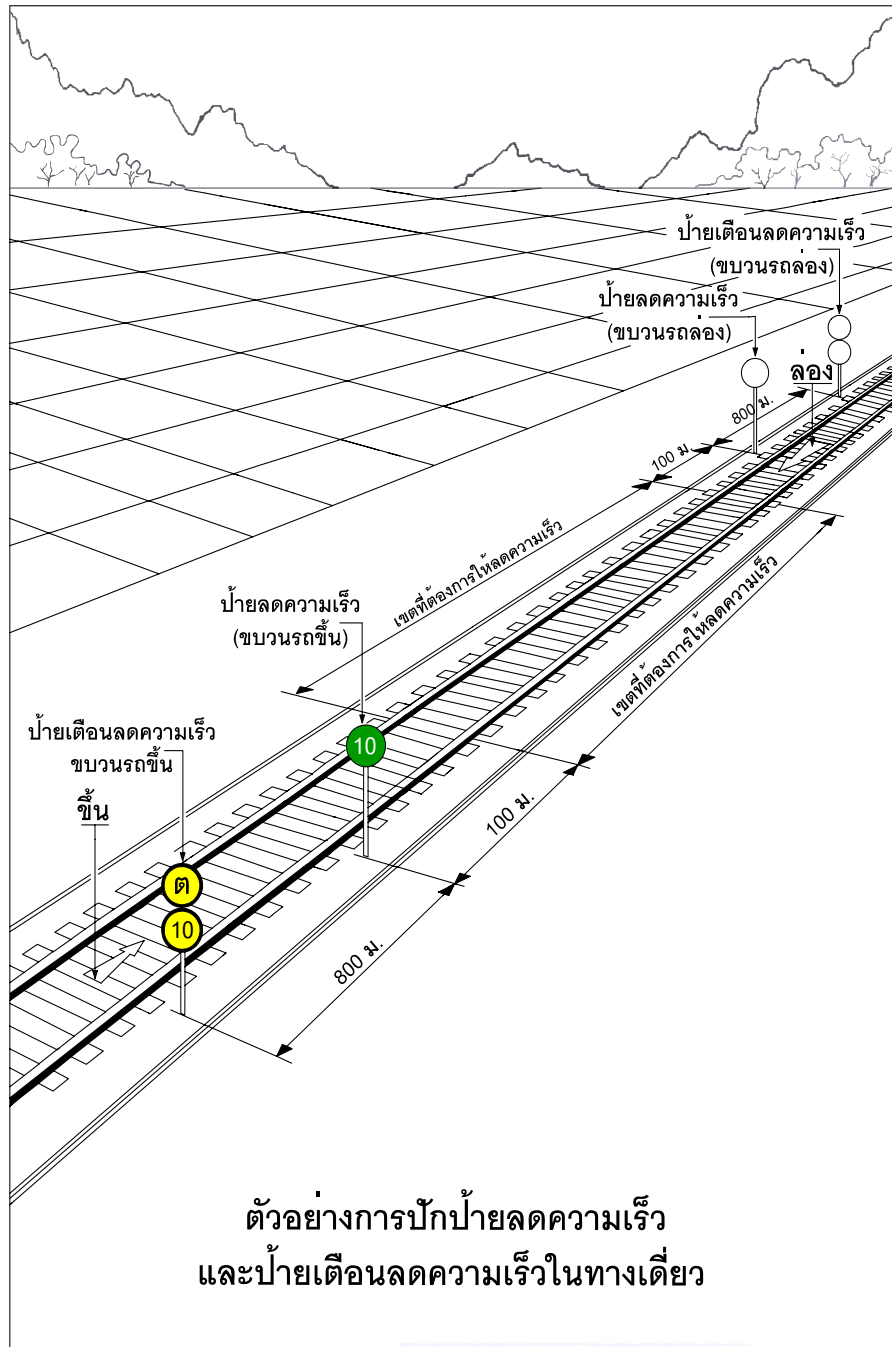


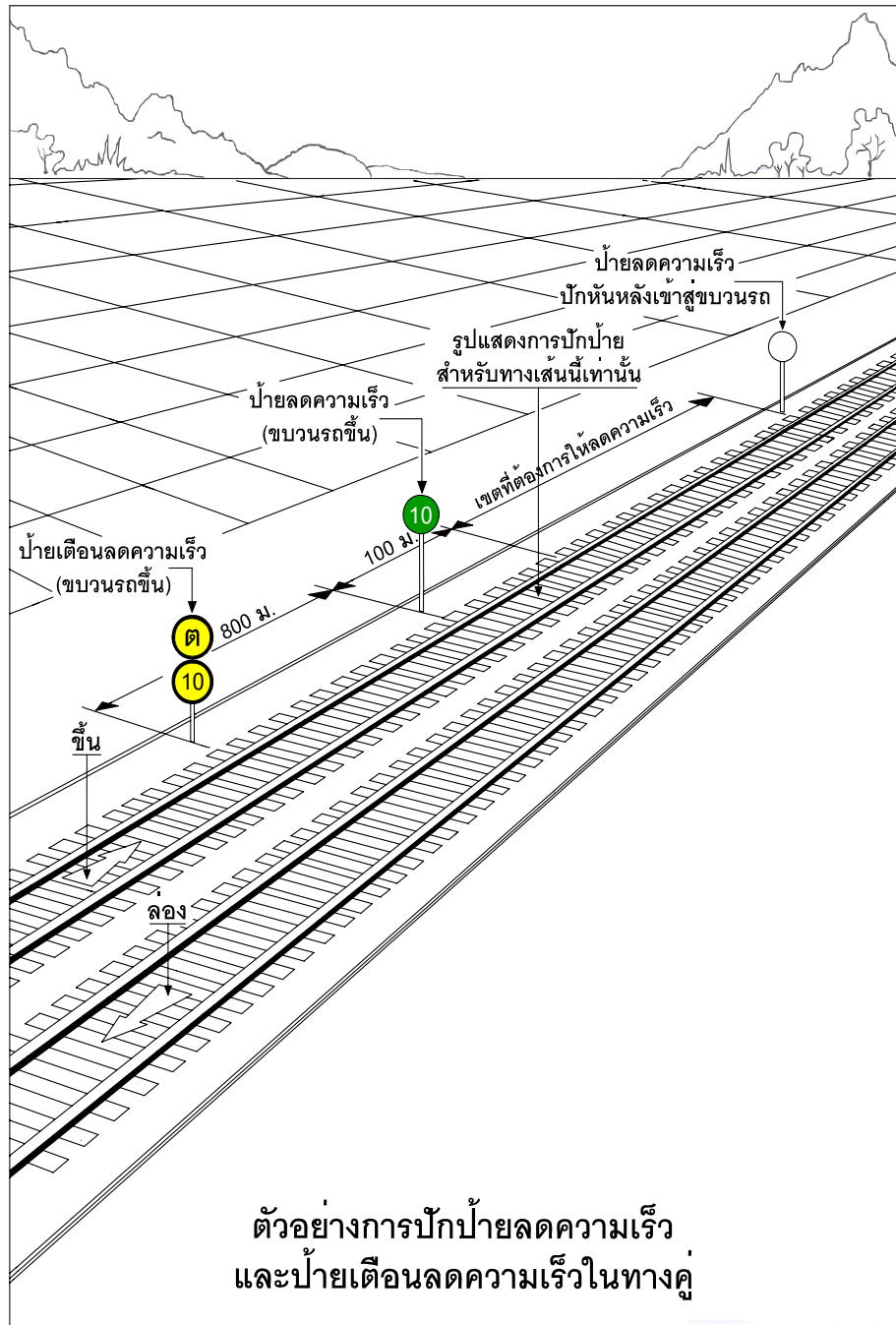










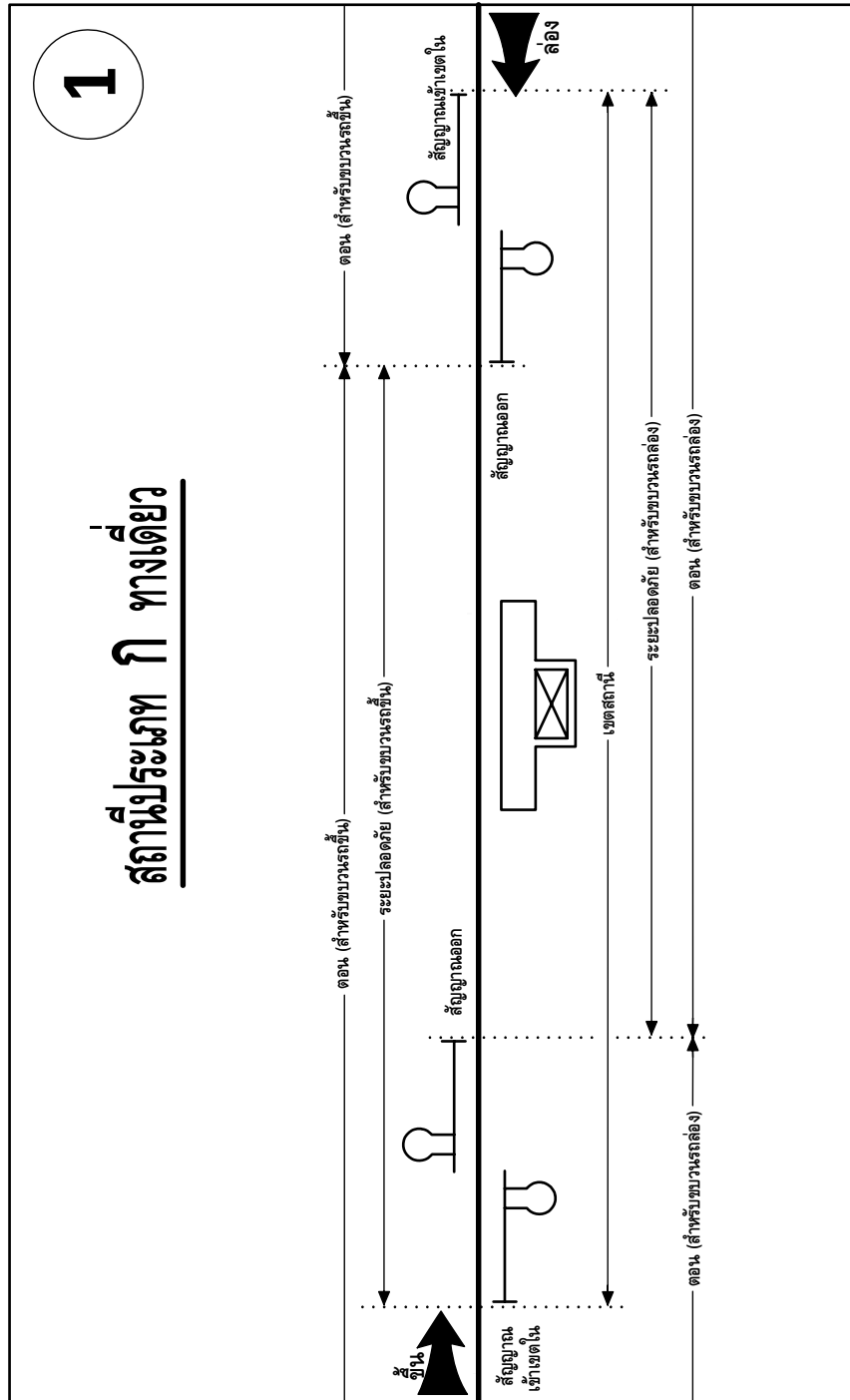


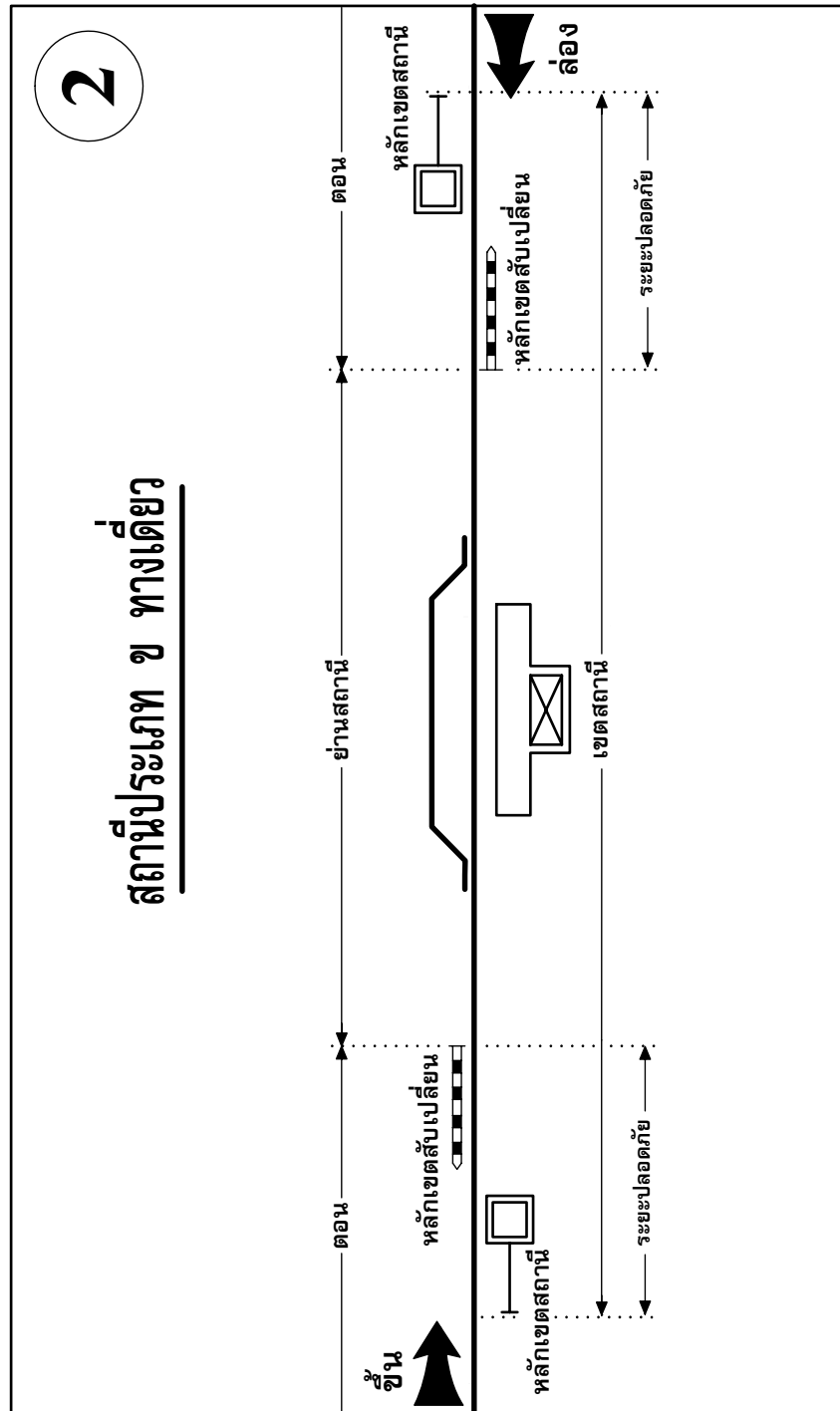
แผนผัง

สถานีประเภท ก., ข. และ ค.

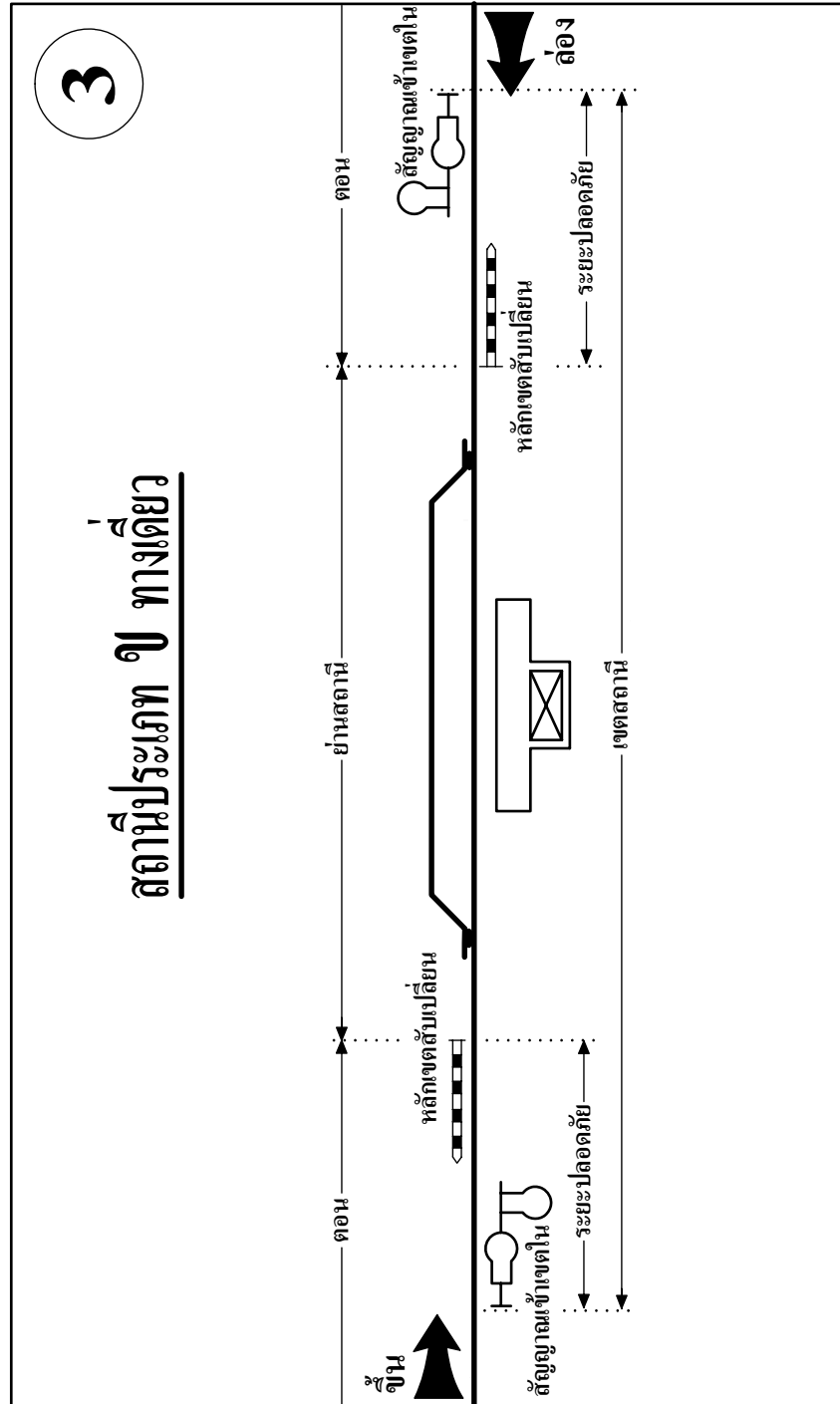
ตามข้อ 1 (18)

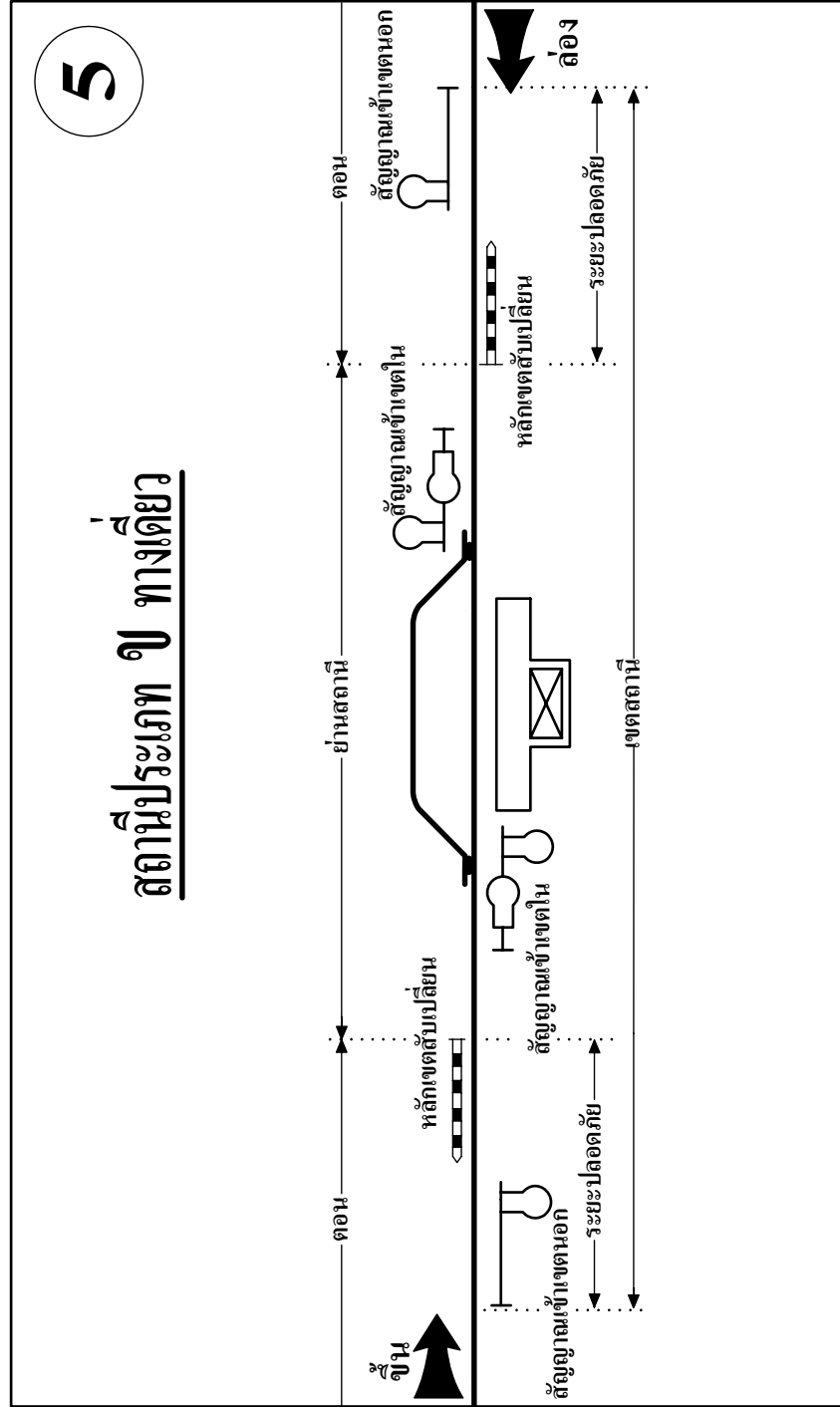
และข้อ 1 (20)

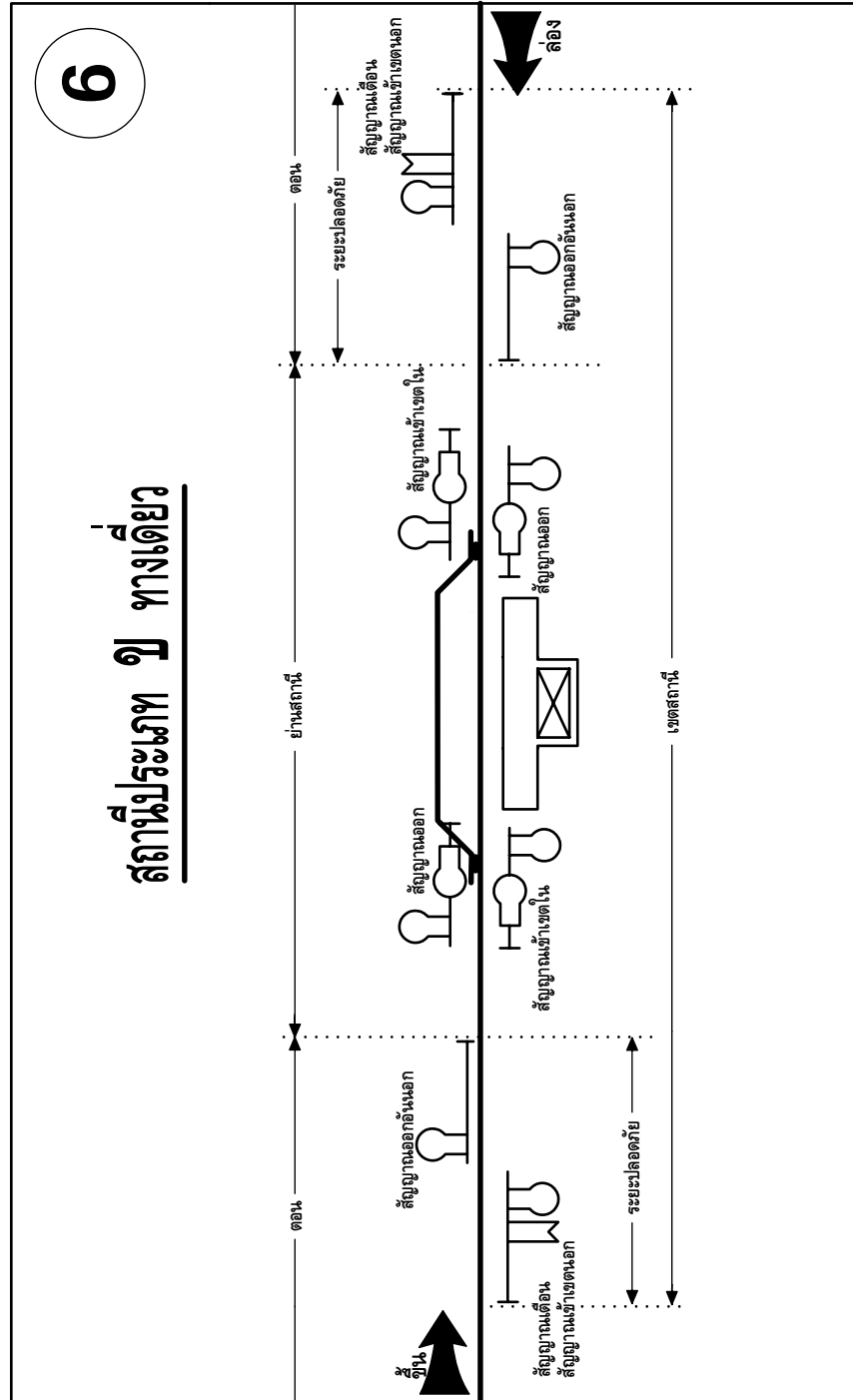


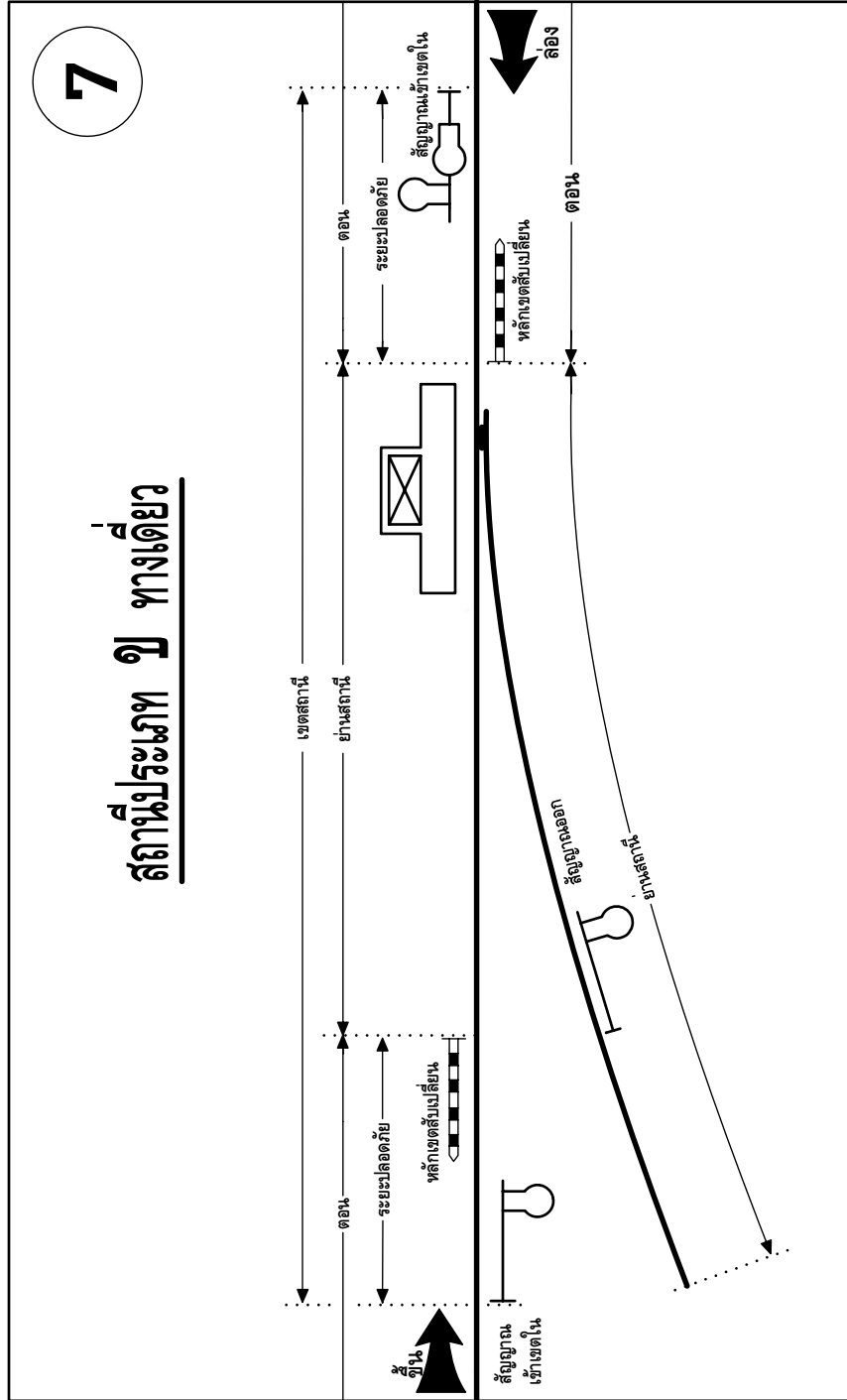


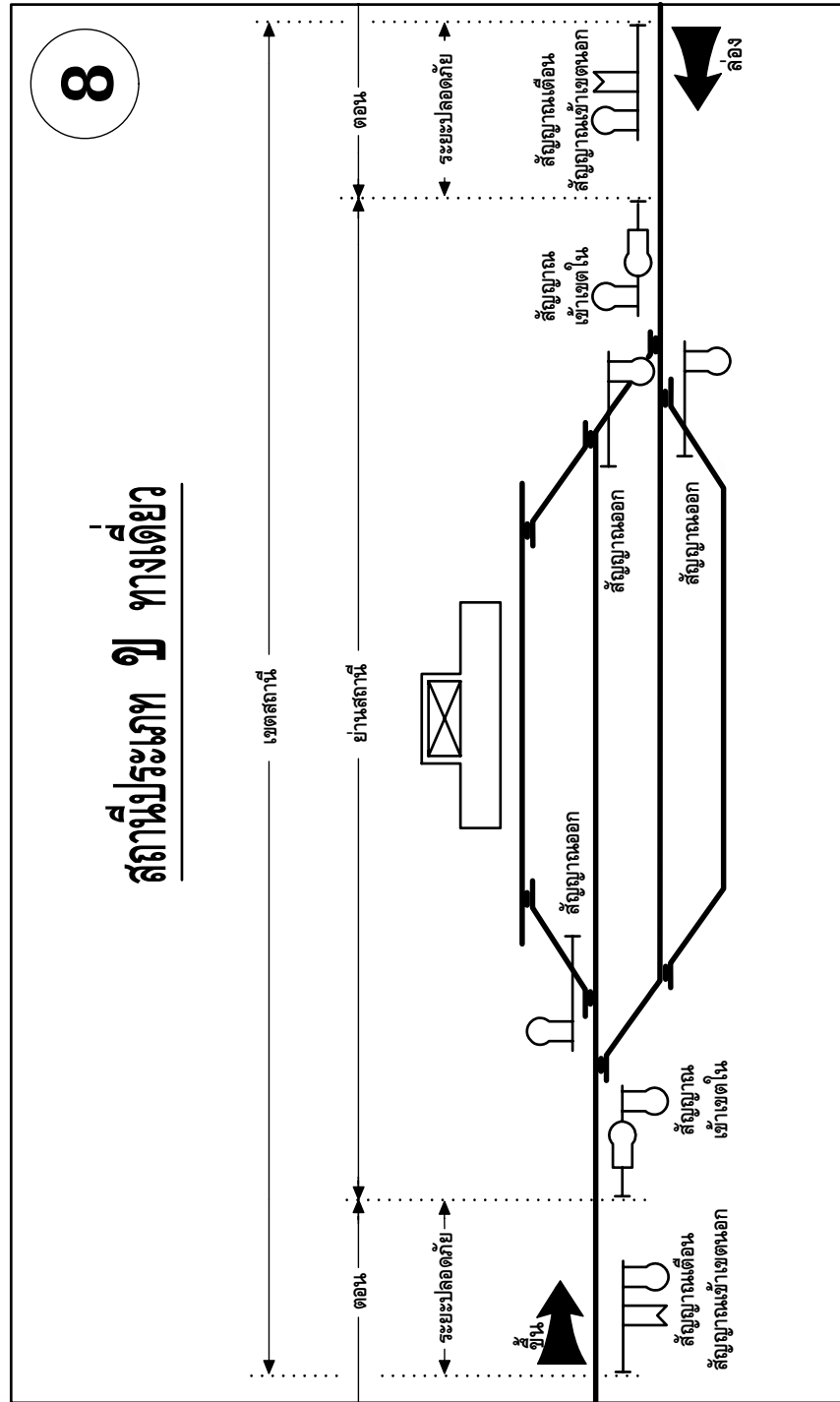
สถานประเภท ข ทางเดียว





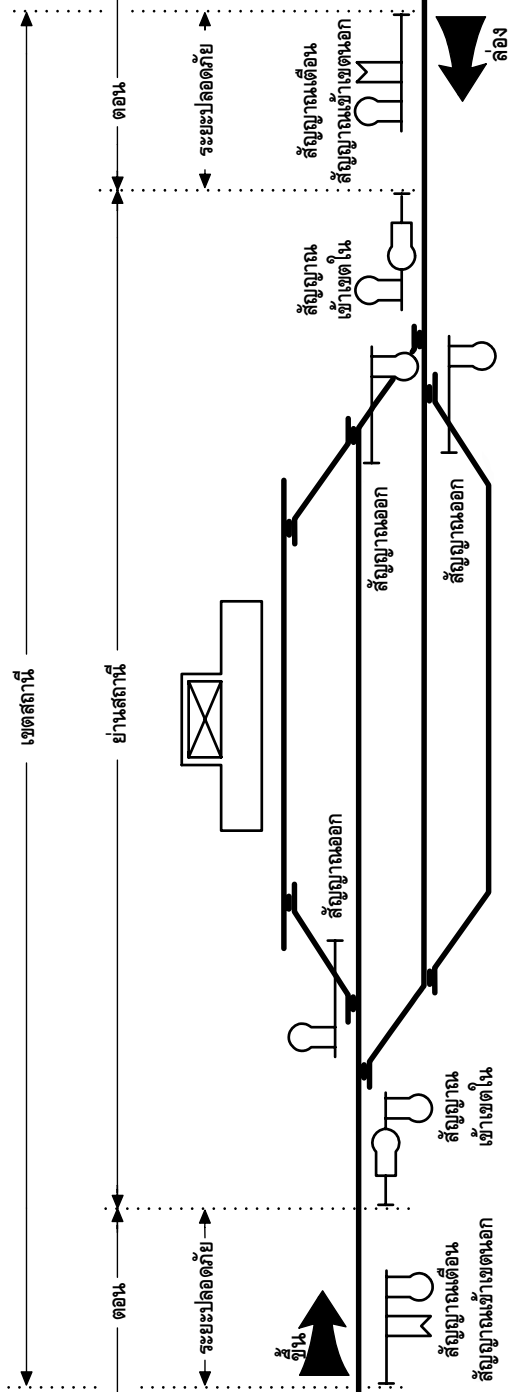


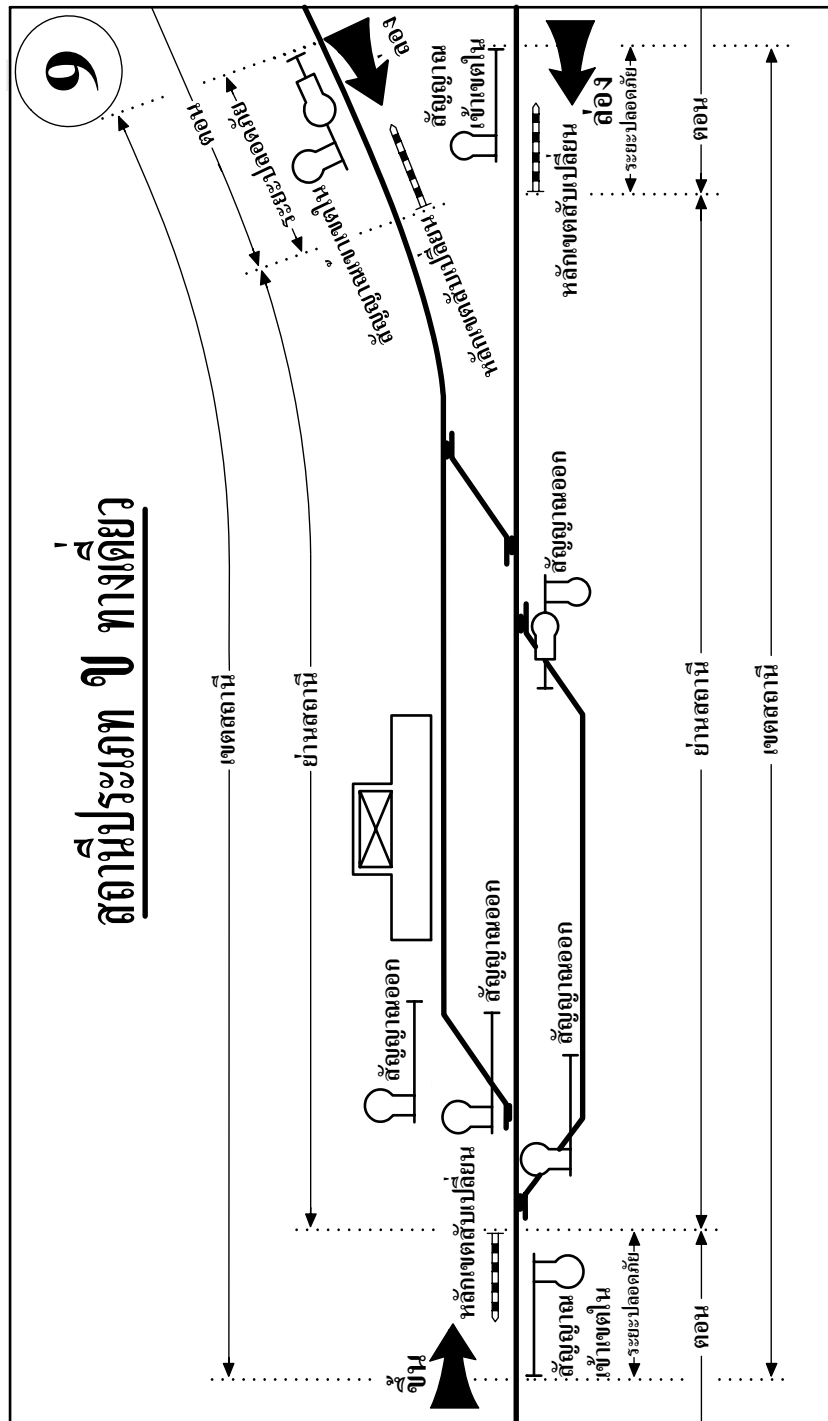


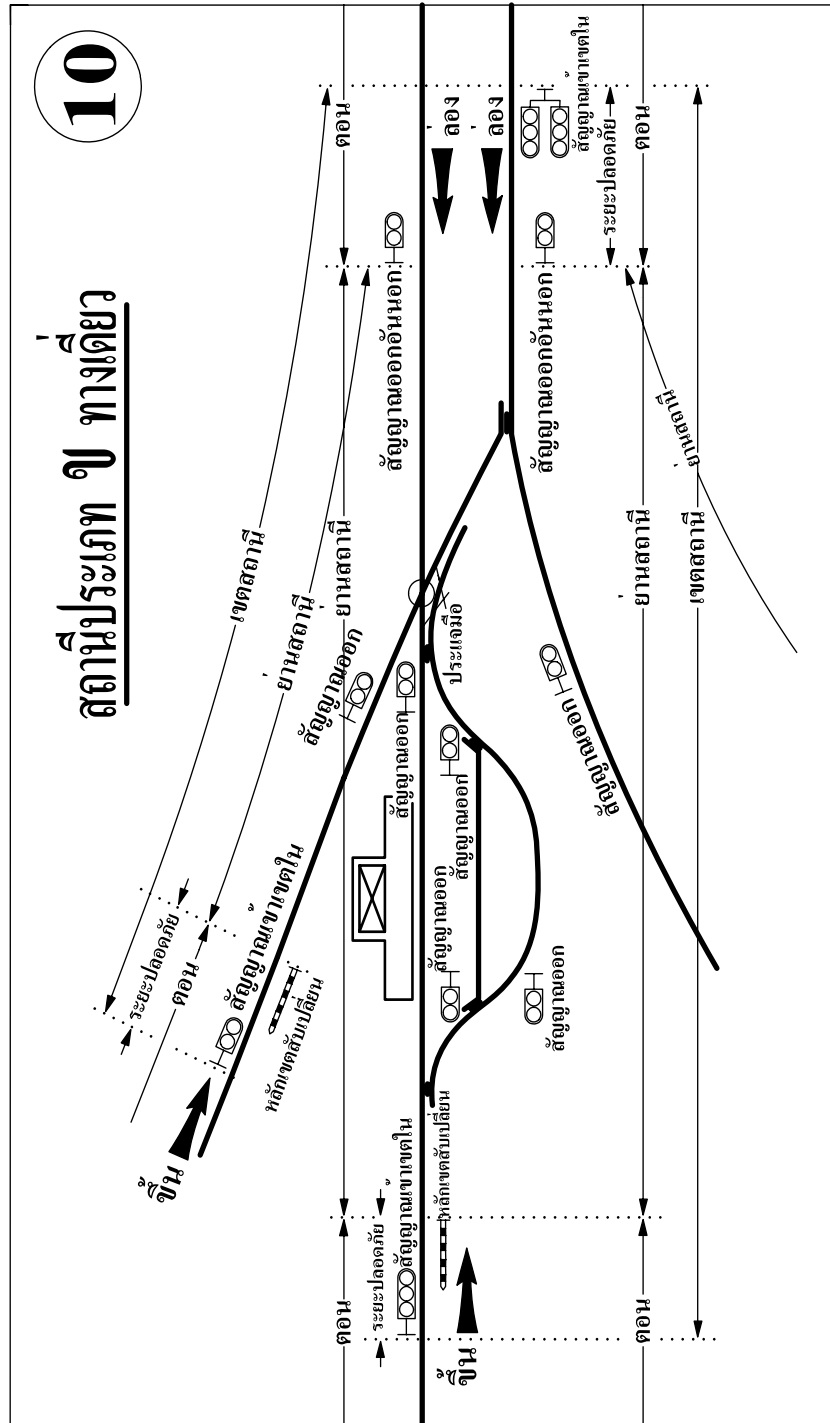


8

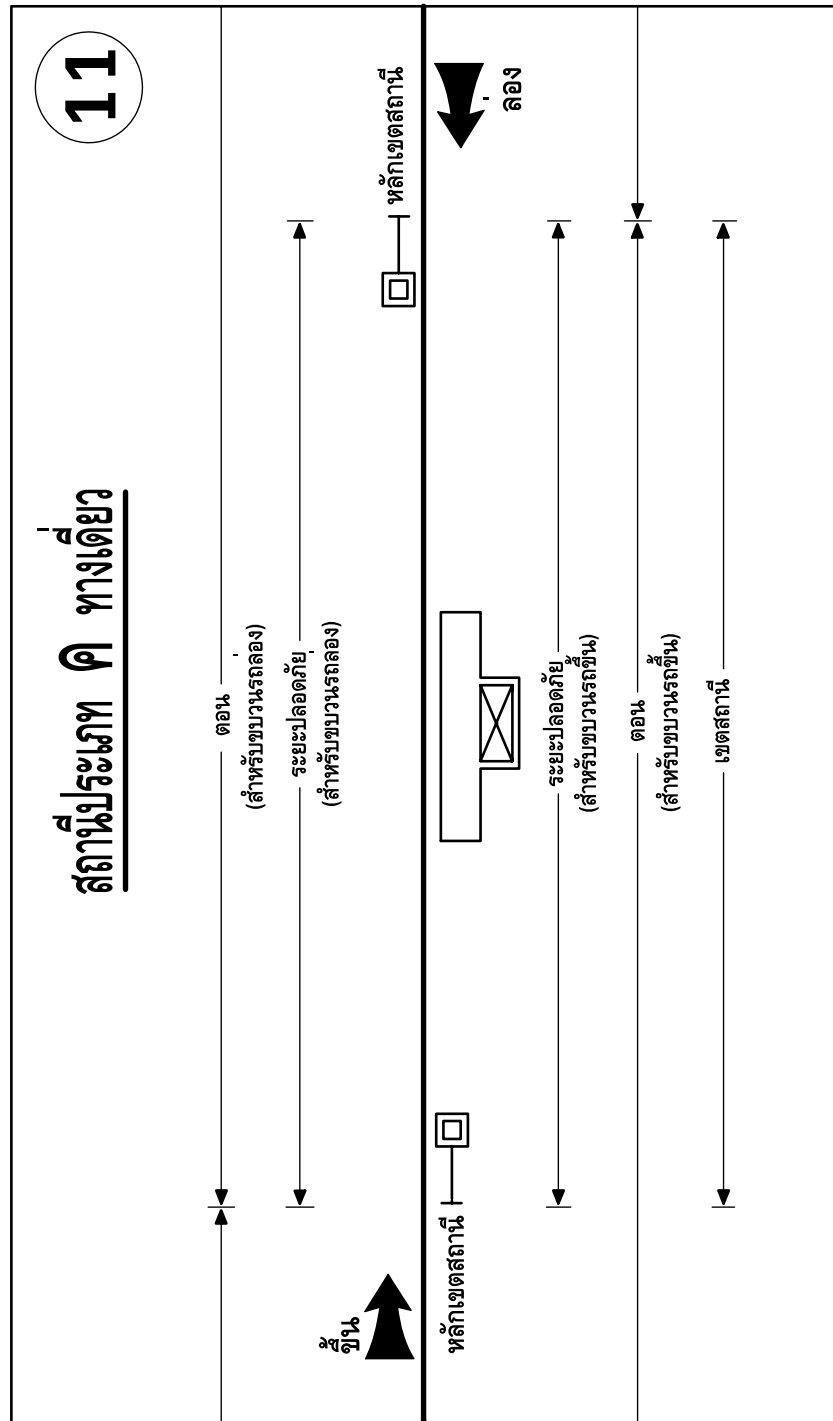
สถานีประเภท ๗ ทางเดียว





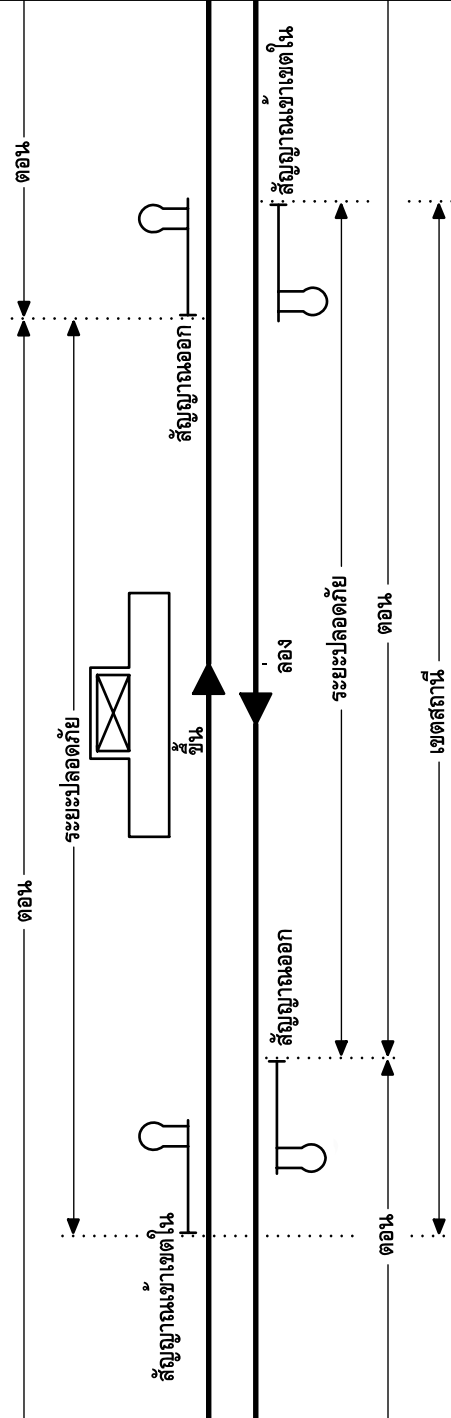


สถาบันประเภท คี ทางเดียว



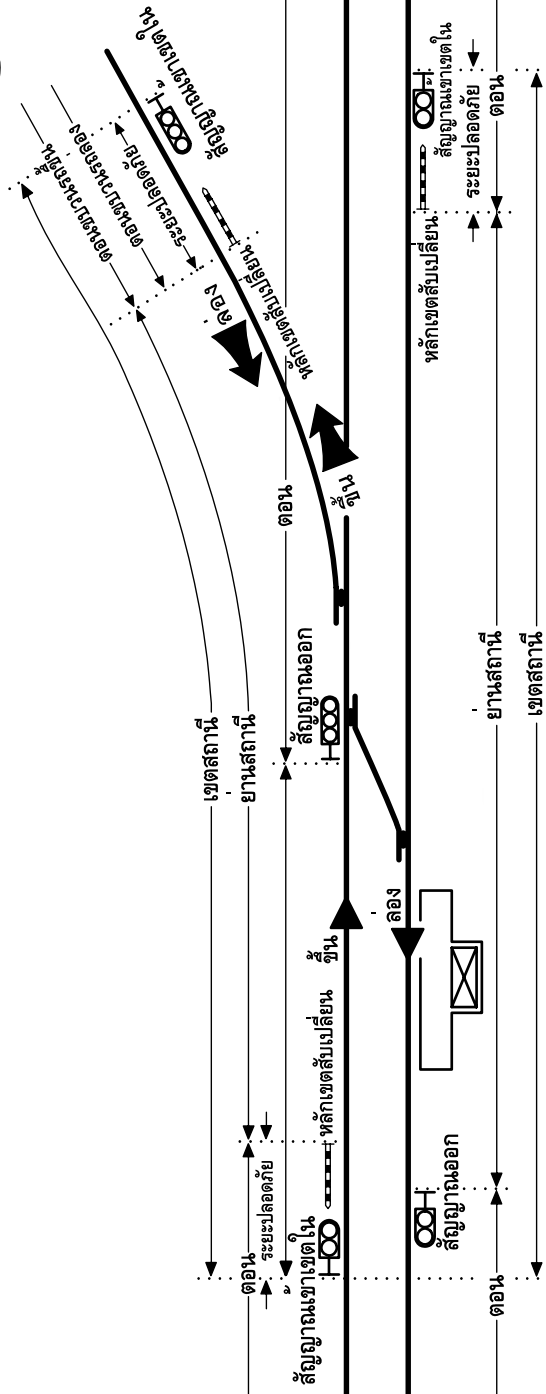
สถานีประเภท ก ทางคู่

12



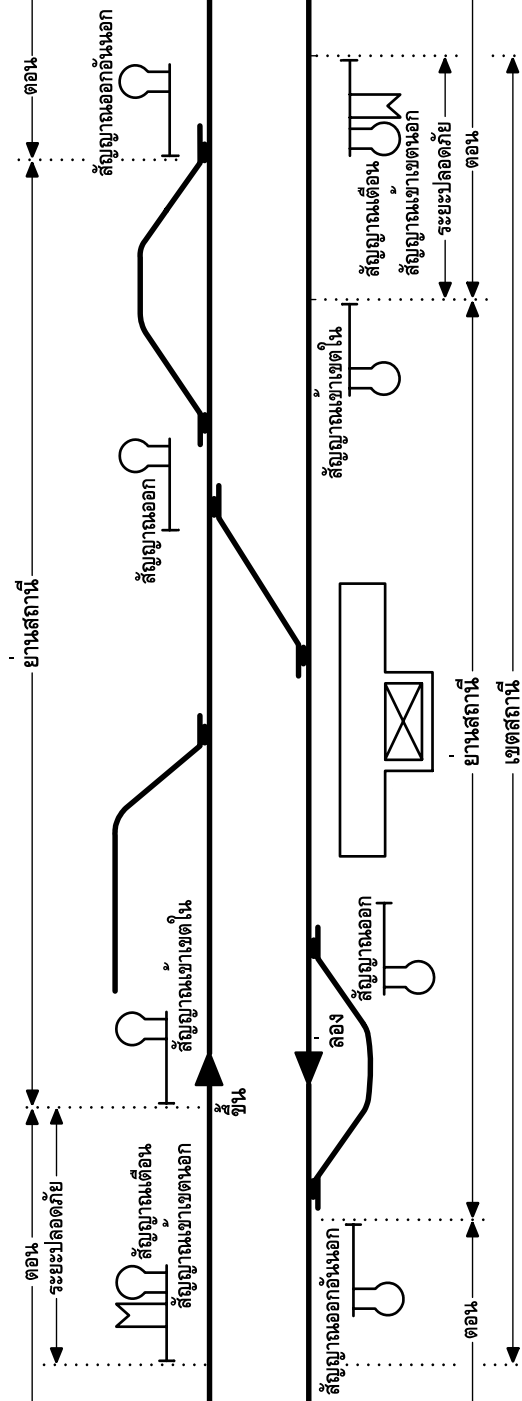
14

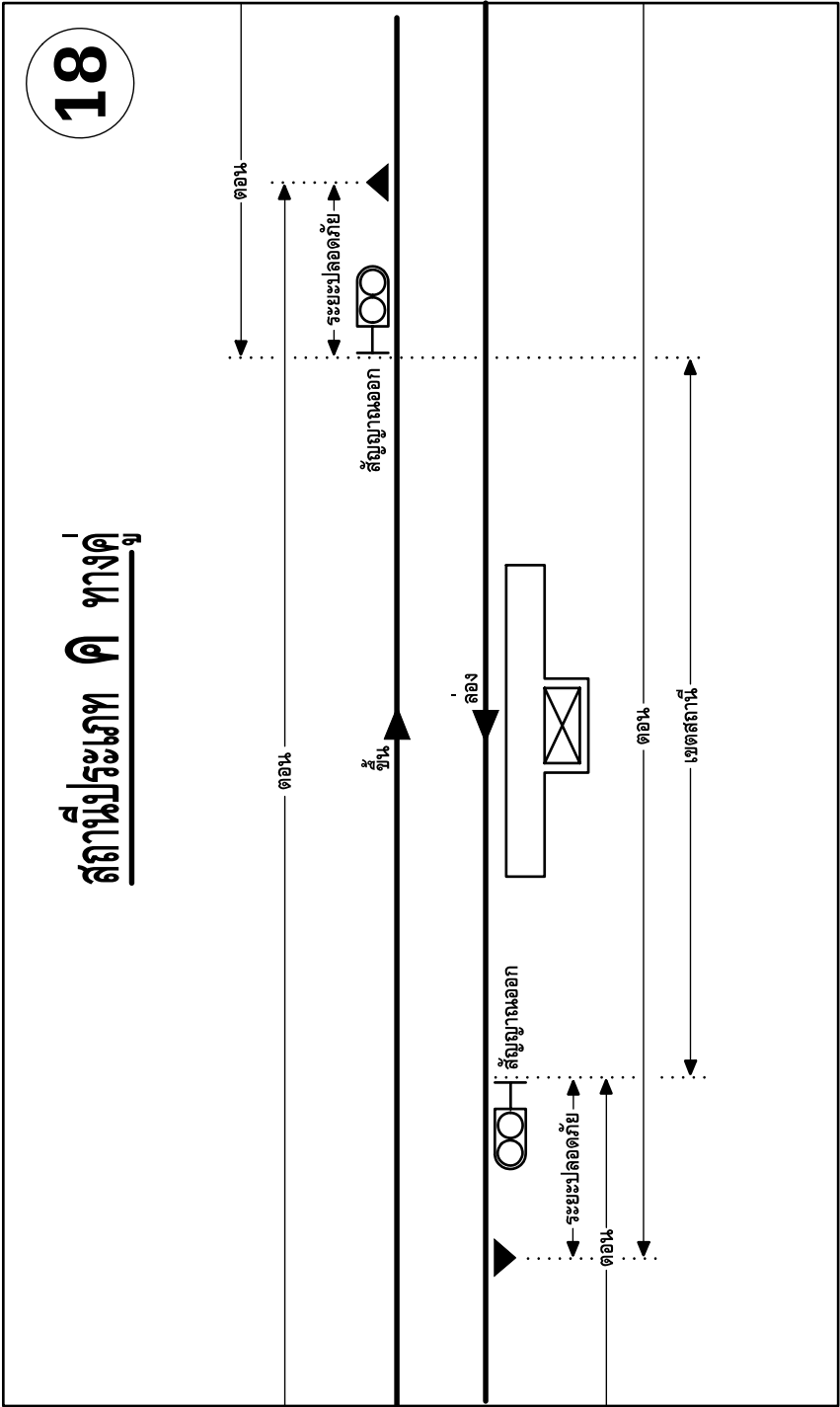
สถานีประเวศฯ ข ทางคู่



สถานีประเภท ข ทางคู่

17





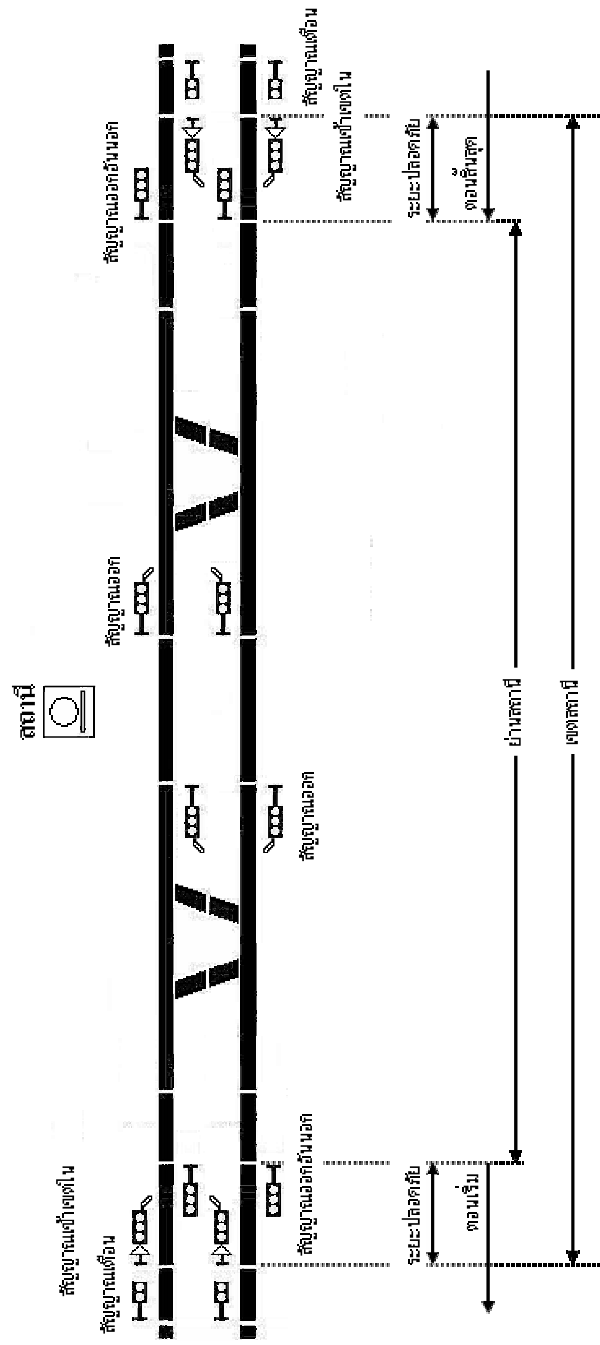
แผนผัง

สถานีประเภทพิเศษ

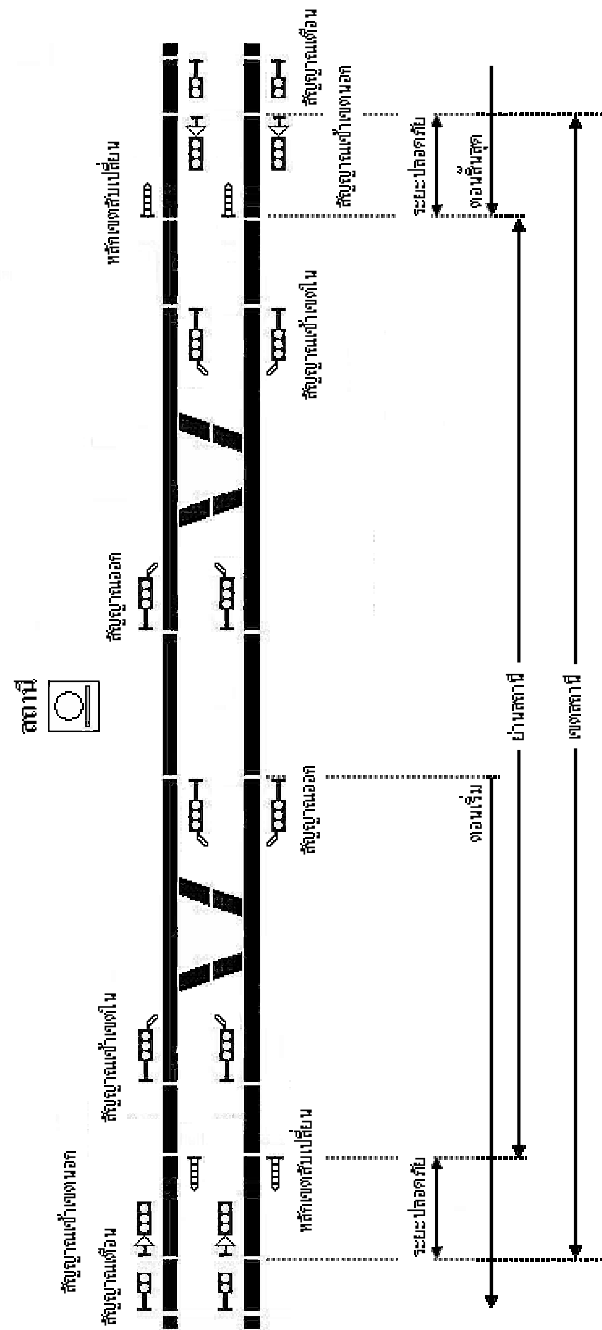
ในพื้นที่ควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง

ตามข้อ 1 (18), (19) และ (20)

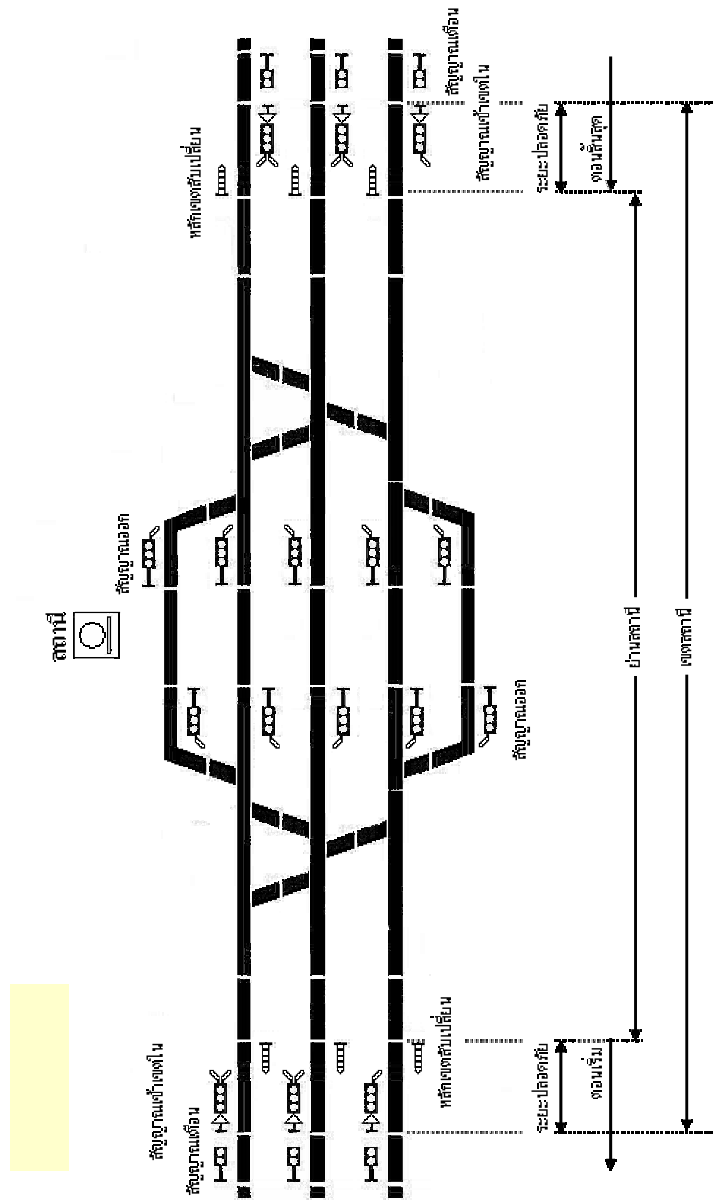
สถานีประเภทพิเศษ



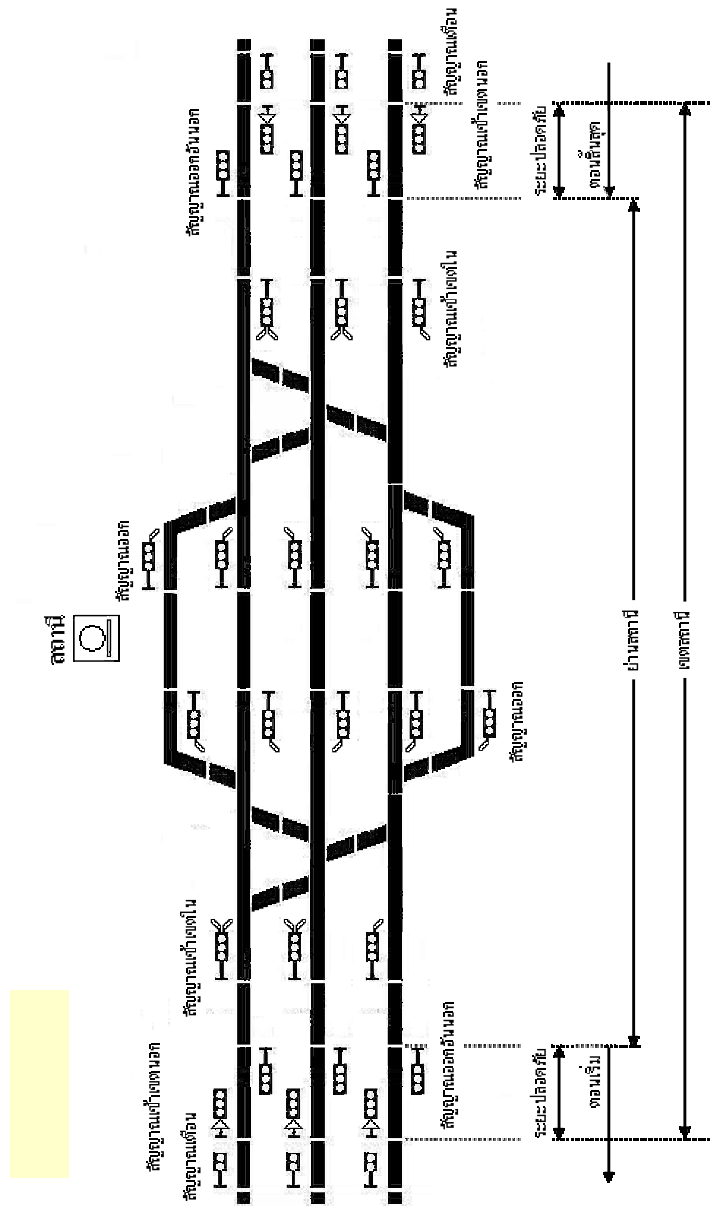
สถานีประเภทพิเศษ



สถานีประเภทพิเศษ



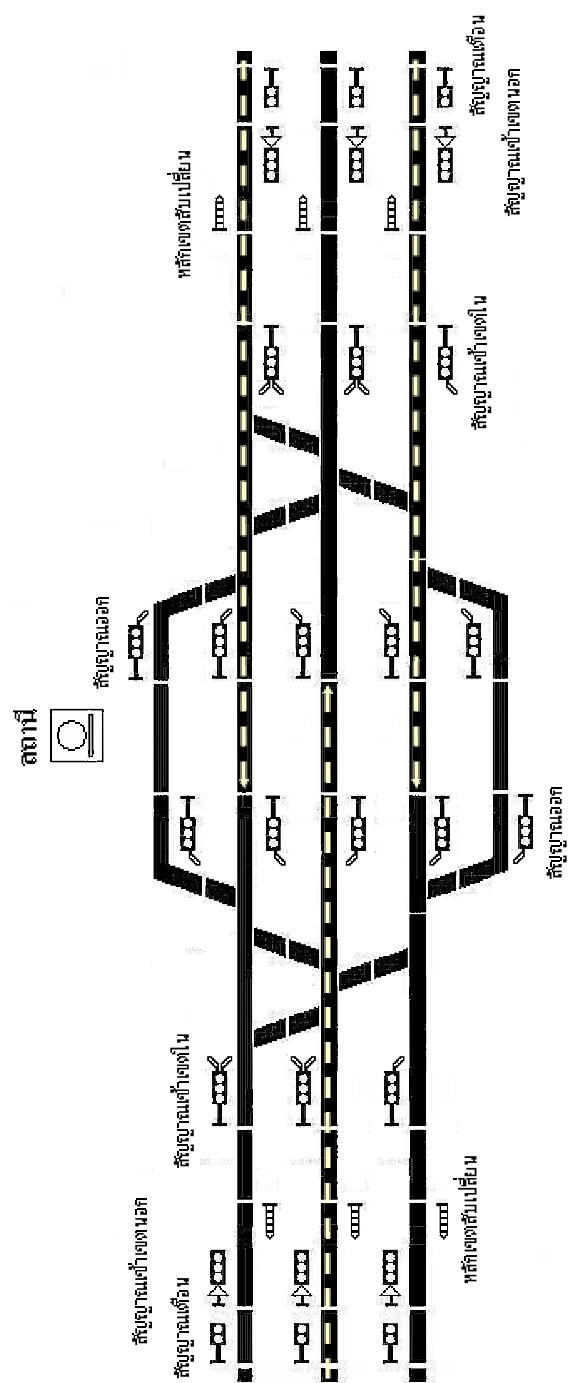
สมัชชาประชาชน



แผนผัง
การเดินทางสองทิศทาง
ตามข้อ 342 (2)

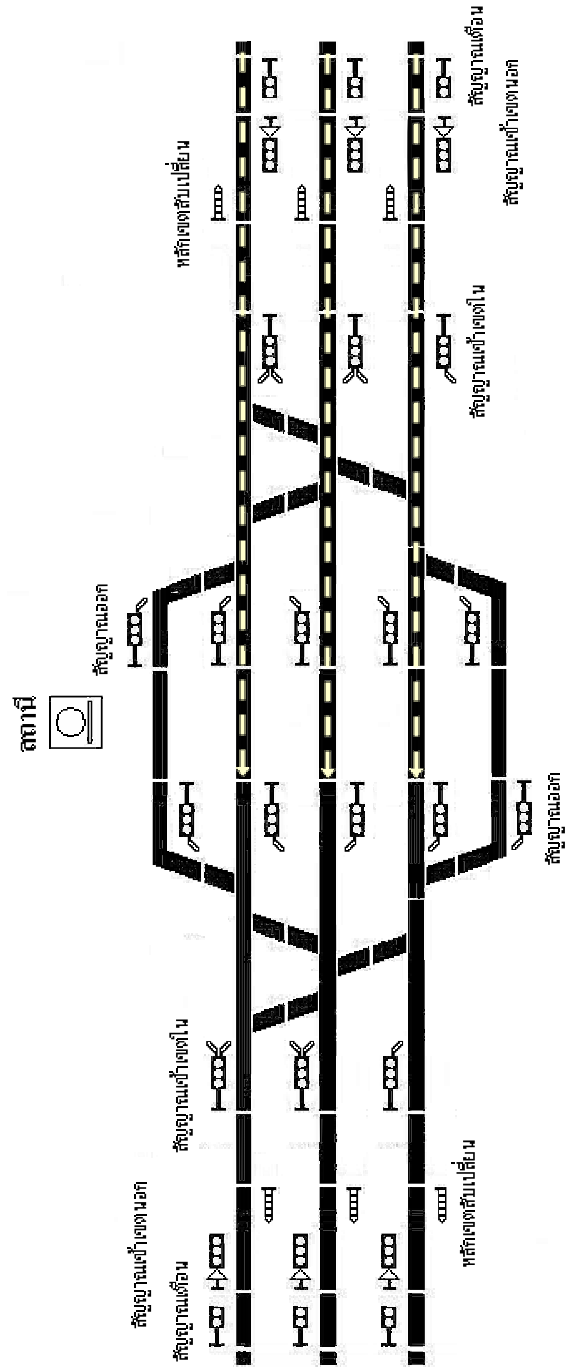
แสดงขบวนการเกิดขึ้นกับผู้ชานี้ทางสะดวก! โดยเดินสวนทิศทางการ

ถามข้อ 342 (2) ก.



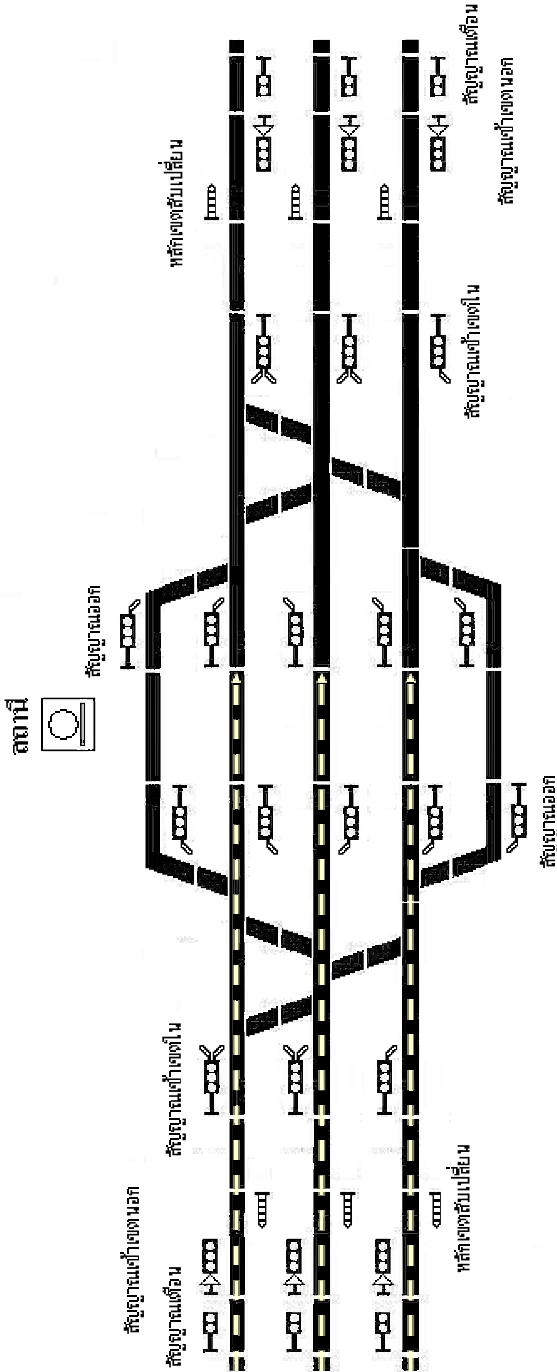
แสดงแบบวางรถเดินเข้าคู่รถเข้าในคานอะทางของทางคู่ โดยเดินในทิศทางเดียวกัน

ตามข้อ 342 (2) ก.

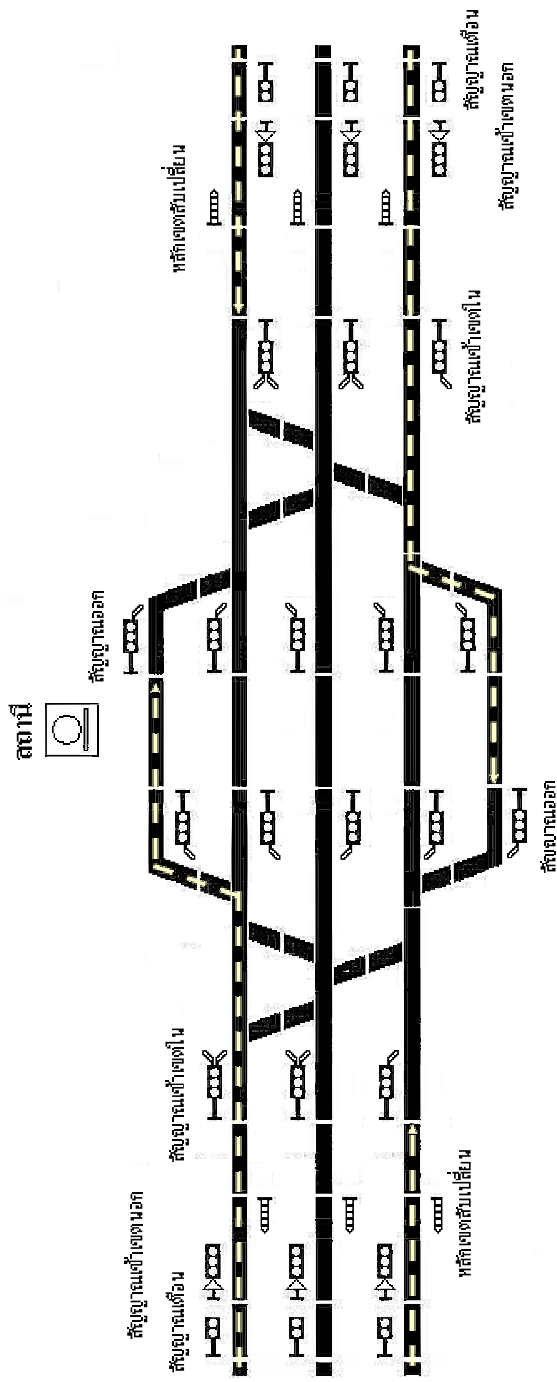


แสดงขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางสะดวกในขณะทางของทางคู่ โดยเดินในทิศทางเดียวกัน

ตามข้อ 342 (2) ก.

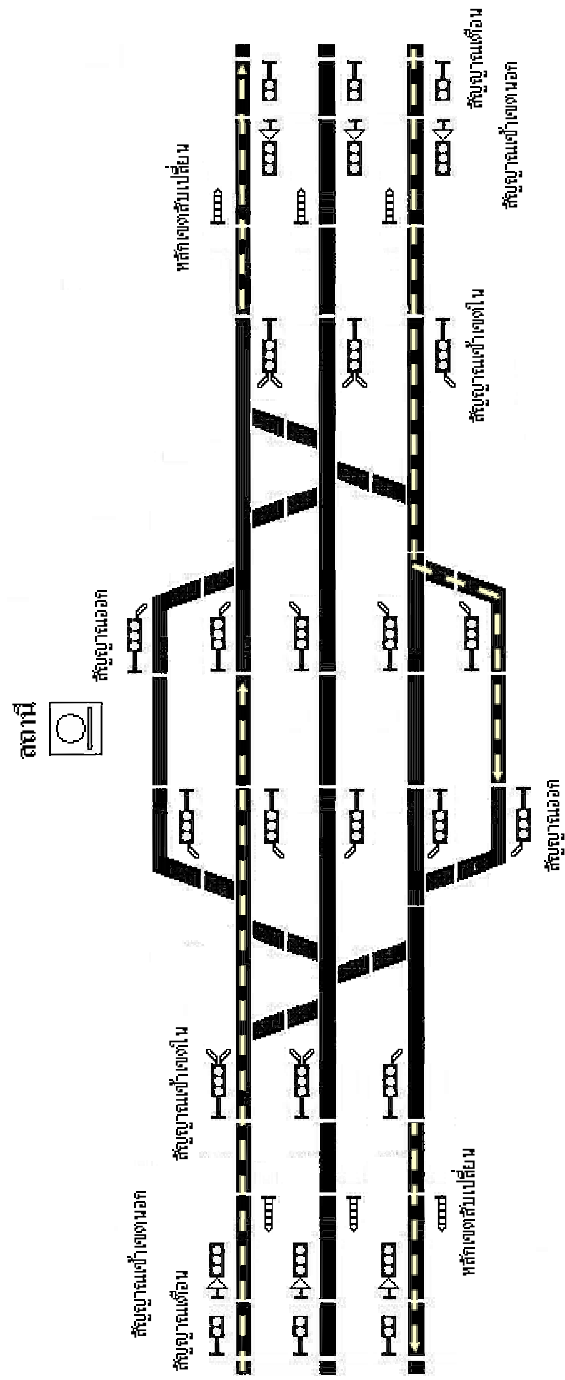


แสดงขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางตะวันตกในทางหนึ่งทางโดยเดินสวนทิศทางการ
ตามข้อ 342 (2) ข.



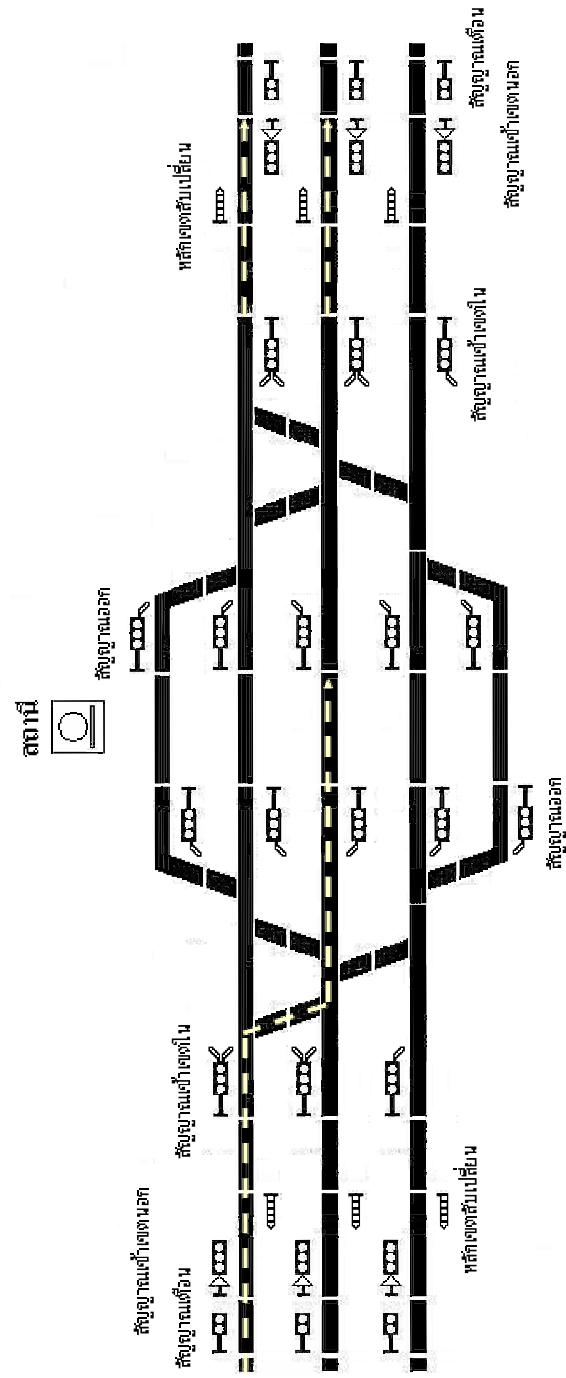
แสดงขอบเขตเดิมแก่ผู้สืบทอดที่ทางสะดวกในทางหนึ่งทางใดของทางคู่' โดยเดินตามคัน

ตามข้อ 342 (2) บ.



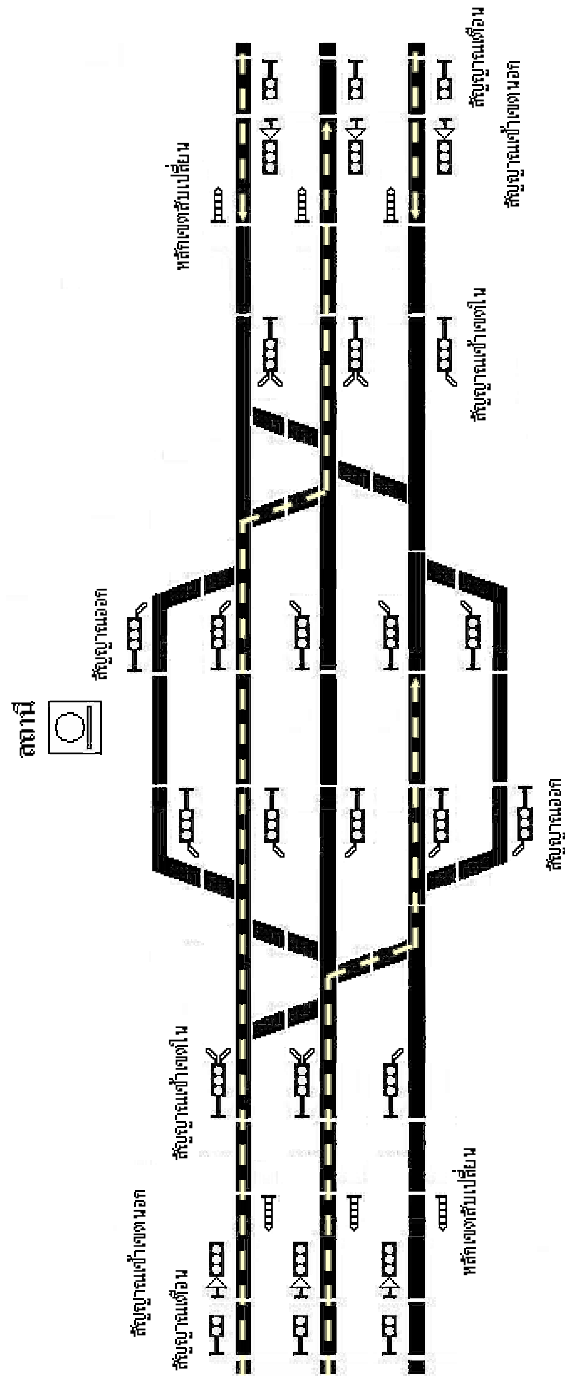
**แสดงขบวนรถเดินเข้าผู้สถานีทางตะวันออกในทางหนึ่งทางโดยของทางคู่
โดยเปลี่ยนทางเดินไปเดินในอีกทางหนึ่ง**

ตามข้อ 342 (2) ข.



แสดงขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีทางตะวันออกในทางหนึ่งทางใดของทางคู่
โดยเดินในทิศทางเดียวกันในเขตสถานะของทางคู่ แล้วเปลี่ยนทางเดินไปเดินในอีกทางหนึ่ง

ตามข้อ 342 (2) ข.



บัญชีที่ตั้งสัญญาณอัตโนมัติ

ตามข้อ 15(1) จ.

ในทางคู่สายเหนือ ระหว่าง สถานีบางเขน ถึง สถานีชุมทางบ้านภาชี

สถานี (อ.)	ขบวนรถขึ้น								
	เดินในทางขึ้น			เดินในทางกลาง			เดินในทางล่อง		
	ระยะทาง	กม. ที่	ข้อเสา	ระยะทาง	กม. ที่	ข้อเสา	ระยะทาง	กม. ที่	ข้อเสา
ชุมทางบางซื่อ		7.47						7.47	
	5.53								
บางเขน		13.00						13.00	
	2.36						2.36		
อ.		15.36	อ.1					15.36	อ.5
	2.21						2.21		
หลักสี่		17.57						17.57	
	2.59						2.59		
อ.		20.16	อ.1					20.16	อ.5
	2.05						2.05		
ดอนเมือง		22.21						22.21	
	1.38								
อ.		23.59	อ.23.01						
	2.40								
อ.		25.99	อ.26.01						
	4.15								
รังสิต		30.14			30.14			30.14	
	3.37								
อ.		33.51	อ.334-1						
	3.96								
เชียงราก		37.47			37.47			37.47	
	3.21								
อ.		40.68	อ.406-1						
	5.29								
เชียงรากน้อย		45.97			45.97			45.97	
	2.31								
อ.		48.28	อ.482-1						
	3.75								

บัญชีที่ตั้งสัญญาณอัตโนมัติ

ตามข้อ 15(1) จ.

ในทางคู่สายเหนือ ระหว่าง สถานีบางเขน ถึง สถานีชุมทางบ้านภาชี

สถานี	ขบวนรถขึ้น								
	เดินในทางขึ้น			เดินในทางกลาง			เดินในทางล่อง		
	ระยะทาง	กม. ที่	ชื่อเสา	ระยะทาง	กม. ที่	ชื่อเสา	ระยะทาง	กม. ที่	ชื่อเสา
คลองพุดรา		52.03			52.03			52.03	
	3.40			3.40			3.40		
อ.		55.43	อ.1-1		55.43	อ.3-1		55.43	อ.5-1
	2.57			2.57			2.57		
บางปะอิน		58.00			58.00			58.00	
	1.61								
อ.		59.61	อ.595-1						
	3.14								
บ้านโพ		62.75			62.75			62.75	
	2.92								
อ.		65.67	อ.656-1						
	5.40								
อยุธยา		71.07			71.07			71.07	
	3.62								
บ้านม้า		74.69			74.69			74.69	
	4.29								
มาบพระจันทร์		78.98			78.98			78.98	
	2.60								
อ.		81.58	อ.815-1						
	3.86								
พระแก้ว		85.44			85.44			85.44	
	4.51								
ชุมทางบ้านภาชี		89.95			89.95			89.95	

บัญชีที่ตั้งสัญญาณอัตโนมัติ

ตามข้อ 15(1) จ.

ในทางคู่สายเหนือ ระหว่าง สถานีบางเขน ถึง สถานีชุมทางบ้านภาชี

สถานี (อ.)	ขบวนรถล่อง								
	เดินในทางขึ้น			เดินในทางกลาง			เดินในทางล่อง		
	ระยะทาง	กม. ที่	ข้อเสา	ระยะทาง	กม. ที่	ข้อเสา	ระยะทาง	กม. ที่	ข้อเสา
ชุมทางบางซื่อ		7.47						7.47	
	5.53								
บางเขน		13.00						13.00	
	2.96						2.96		
อ.		15.96	อ.15.02					15.96	อ.15.06
	1.61						1.61		
หลักสี่		17.57						17.57	
	3.04						3.04		
อ.		20.61	อ.20.02					20.61	อ.20.06
	1.60						1.60		
ดอนเมือง		22.21						22.21	
	4.00								
อ.		26.21	อ.26.02						
	2.32								
อ.		28.53	อ.28.02						
	1.61								
รังสิต		30.14			30.14			30.14	
	4.21								
อ.		34.35	อ.34.3-6						
	3.12								
เชียงราก		37.47			37.47			37.47	
	4.99								
อ.		42.46	อ.42.4-6						
	3.51								
เชียงรากน้อย		45.97			45.97			45.97	
	3.66								
อ.		49.63	อ.49.7-6						
	2.40								

บัญชีที่ตั้งสัญญาณอัตโนมัติ

ตามข้อ 15(1) จ.

ในทางคู่สายเหนือ ระหว่าง สถานีบางเขน ถึง สถานีชุมทางบ้านภาชี

สถานี	ขบวนรถล่อง								
	เดินในทางขึ้น			เดินในทางกลาง			เดินในทางล่อง		
	ระยะทาง	กม. ที่	ข้อเสา	ระยะทาง	กม. ที่	ข้อเสา	ระยะทาง	กม. ที่	ข้อเสา
คลองพุดรา		52.03			52.03			52.03	
	3.72			3.72			3.72		
อ.		55.75	อ.557-6		55.75	อ.557-4		55.75	อ.557-2
	2.25			2.25			2.25		
บางปะอิน		58.00			58.00			58.00	
อ.									
บ้านโพ		62.75			62.75			62.75	
	5.06								
อ.		67.81	อ.678-6						
	3.26								
อยุธยา		71.07			71.07			71.07	
	3.62								
บ้านม้า		74.69			74.69			74.69	
	4.29								
มาบพระจันทร์		78.98			78.98			78.98	
	4.18								
อ.		83.16	อ.831-6						
	2.28								
พระแก้ว		85.44			85.44			85.44	
	4.51								
ชุมทางบ้านภาชี		89.95			89.95			89.95	

แบบ
เครื่องกั้นถนนผ่านเสมอระดับทาง
ตามข้อ 259

