

## अध्याय—IV साधारणतया गाड़ियों का संचालन

### क. गाड़ियों की समय पाबंदी तथा उनका परिचालन

- 4.01 मानक समय—** स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचालन भारत सरकार द्वारा निर्धारित मानक समय के अनुसार किया जायेगा। जिसकी सूचना निर्धारित रीति से, रेल के सब प्रमुख स्टेशनों को प्रतिदिन 16.00 बजे भेजी जायेगी।
- 4.02. विज्ञापित समय की पाबन्दी—** कोई भी सवारी या मिली-जुली (मिक्सड) गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।
- 4.03. घड़ी मिलाना—** गाड़ी के अन्तिम (टर्मिनल) स्टेशन से या, चालक दल बदली स्टेशन से प्रस्थान करने से पहले, गार्ड अपनी घड़ी को स्टेशन या ड्यूटी के लिए रिपोर्ट करने के लिए प्राधिकृत स्थान की घड़ी से मिलाएगा और लोको पायलट को भी उस समय की सूचना देगा जिससे कि तदनुसार वह भी अपनी घड़ी मिला ले।
- 4.04. गाड़ी के चलक दल के लिए उपस्थिति का समय—** प्रत्येक गार्ड, लोको पायलट, सहायक लोको पायलट विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित स्थान और समय पर ड्यूटी के लिए उपस्थित होगा।  
स.नि. 4.04 (i) मण्डल रेल प्रबन्धक उस स्थान व समय को अधिसूचित करेंगे जहाँ पर और जब गार्ड, लोको पायलट, सहायक लोको पायलट को अपनी ड्यूटी पर उपस्थित होना है।
- 4.05. सही परिचालित लाइन—** लोको पायलट अपनी गाड़ी सही परिचालित लाइन से ही ले जाएगा।
- 4.06. परिचालन की दिशा—**
- (1) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित नहीं किया गया है, दोहरी (डबल) लाइन पर प्रत्येक गाड़ी अपनी बांयी तरफ वाली लाइन पर ही चलेगी।
  - (2) यदि दो या दो से अधिक समानान्तर लाइनें हैं तो किस लाइन पर किस दिशा में गाड़ियाँ चलें, यह विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।
- 4.07. कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा मानक आयामों की अनुसूची देना—**
- (1) तत्समय प्रवृत्त कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) की एक-एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, गार्ड, लोको पायलट, रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और ऐसे किसी भी अन्य रेल सेवक को दी जाएगी, जिसे अपनी ड्यूटी के दौरान उसके प्रयोग की आवश्यकता है।
  - (2) कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) प्रकाशित हो जाने पर, उसकी एक प्रति रेल संरक्षा आयुक्त को भी दी जाएगी।
  - (3) तत्समय प्रवृत्त मानक आयामों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेल पथ या निर्माण निरीक्षक और गाड़ी परीक्षक को दी जाएगी।

### ख. गाड़ियों की गति

#### 4.08 साधारणतया गति सीमाएं—

- (1) (क) रेल के हर सेक्शन में प्रत्येक गाड़ी का संचालन गति की उन सीमाओं के भीतर ही होगा जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा उस सेक्शन के लिए मंजूर की गई हैं।
- (ख) हर सेक्शन के लिए मंजूर की गई गति और स्थायी गति प्रतिबन्ध सम्बन्धी कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) में दिखाए जाएंगे।
- (ग) लोको पायलट, तब के सिवाय जबकि किसी विद्युत रेल इंजन के मामले में कोई एक गतिमापी मीटर अथवा अन्य रेल इंजनों के मामले में दो गति मापी मीटर खराब हों, खण्ड के लिए स्वीकृत गति का पालन करेगा। ऐसे खराब गति मापी मीटरों के मामले में सवारी गाड़ियों की अधिकतम अनुज्ञेय गति और निर्धारित (बुक) गति,

## CHAPTER IV WORKING OF TRAINS GENERALLY

### A. Timing and Running of Trains

- 4.01. Standard time-** The working of trains between stations shall be regulated by the standard time prescribed by the Government of India, which shall be transmitted daily to all the principal stations of the railway at 16.00 hours in the manner prescribed.
- 4.02. Adherence to advertised time:-** No passenger train or mixed train shall be dispatched from a station before the advertised time.
- 4.03. Setting watch:-** Before a train starts from a terminal or crew changing station, the Guard shall set his watch by the station clock or the clock at the authorised place of reporting for duty and communicate the time to the Loco Pilot who shall set his watch accordingly.
- 4.04. Time of attendance for train crew:-** Every Guard, Loco Pilot, Assistant Loco Pilot shall be in attendance for duty at such place and at such time as may be prescribed by special instructions.
- S.R. 4.04 (i) The Divisional Railway Manager shall notify the place where and time at which the Guard and Loco Pilot, Assistant Loco Pilot shall report for duty.
- 4.05. Proper running line:-** The Loco Pilot shall take his train along the proper running line.
- 4.06. Direction of running:-**
- (1) On a double line, every train shall run on the left hand line unless otherwise prescribed by special instructions.
  - (2) If there are two or more parallel lines, the direction in which trains are to run on each line shall be prescribed by special instructions.
- 4.07. Supply of Working Time Table and Schedule of Standard Dimensions:-**
- (1) A Copy of the Working Time Table for the time being in force shall be supplied to each station Guard, Loco Pilot, Inspector of Way or Works, and any other railway servant requiring the use of the Working Time Table during the course of his duties.
  - (2) A copy of the Working Time Table shall, on issue be supplied to the Commissioner of Railway Safety.
  - (3) A copy of the Schedule of Standard Dimensions for the time being in force shall be supplied to each Inspector of Way or Works and Train Examiner.

### B. Speed of Trains.

**4.08. Limits of speed generally: -**

- (1)
  - (a) Every train shall be run on each section of the railway, within the limits of speed sanctioned for that section by approved special instructions.
  - (b) The sectional speed sanctioned and permanent speed restrictions shall be shown in the Working Time Table.
  - (c) The Loco Pilot shall observe the sanctioned speed except when either one speedometer in case of electric loco or two speedometer in case of other locomotives are defective. In such cases of defective speedometer both the maximum permissible speed and booked speed of coaching trains

दोनों को अन्यथा अनुज्ञेय गति से दस प्रतिशत कम किया जायेगा।

- (2) लोको पायलट—
  - (क) गाड़ी के परिचालन का विनियमन और नियंत्रण कार्यचालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) के अनुसार करेगा, जिससे कि न तो उसकी गति तेज हो और न समय की ही हानि हो, तथा
  - (ख) दो स्टेशनों के बीच उससे अधिक समय की पूर्ति नहीं करेगा जो कार्यचालन समय सारणी में (वर्किंग टाइम टेबल) इसके लिए अनुमत है और सभी गति प्रतिबन्धों का पालन करेगा।
- (3) यदि लोको पायलट को सूचना देना आवश्यक है कि कहां पर गाड़ियाँ प्रतिबन्धित गति से चलनी हैं अथवा किस स्थान पर रेल लाइन की मरम्मत या किसी अन्य अवरोध के कारण गाड़ियों को रोकना है, तो नियम 15.09 में विनिर्दिष्ट कार्रवाई की जाएगी।  
स.नि. 4.08(i) गति के बारे में विशेष अनुदेश कार्य चालन समय सारणी में दिये हुये हैं। इनका अनुपालन लोको पायलट द्वारा सावधानी से किया जाना चाहिए। लोको पायलट उन अस्थायी गति प्रतिबन्धों का भी सावधानी से पालन करेगा जो उसे 'सतर्कता आदेश' या प्रस्थान आदेश के माध्यम से या अन्य रीतियों से दिये जाने हैं।

#### 4.09 सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर):—

- (1) जब कभी, लाइन की मरम्मत हो रही है या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता है तो लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) दिया जाएगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किन किलोमीटरों में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलाई जाएगी। यह सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति से दिया जायेगा जैसा विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।
- (2) उपनियम (1) वहाँ लागू नहीं होगा जहाँ लगातार अधिक समय से मरम्मत चल रही है और स्थावर सिगनल ऐसे स्थान से पर्याप्त दूरी पर लगा दिए गए हैं और सम्बन्धित चल कर्मचारी (रनिंग स्टाफ) को इस बारे में अधिसूचित कर दिया गया है।
- (3) उपनियम (1) में उल्लिखित सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) सफेद कागज पर हरे अक्षरों में होगा और उसे ठीक प्रकार से तैयार किया जाएगा तथा उस पर पूरे हस्ताक्षर किए जाएंगे। अस्थायी तौर पर सतर्कता आदेश (कॉशन आर्डर) ऐसा सफेद कागज भी हो सकता है जिसपर एक सिरे से दूसरे सिरे तक एक हरी पट्टी हो।

स.नि. 4.09 (I):

- (i) सतर्कता आदेश पर स्टेशन मास्टर, लोको पायलट व गार्ड द्वारा हमेशा पूरा हस्ताक्षर किया जाना चाहिए।
- (ii) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के स्टेशन मास्टर द्वारा नोटिस स्टेशन को सूचना भेज देने के बाद तथा उसकी अभिस्वीकृति प्राप्त होने के पहले, यदि कोई गाड़ी उसे अपने स्टेशन से चलाना हो तो वह बिना संकोच के निर्धारित प्रारूप टी-409 पर सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (iii) 'केवल एक गाड़ी पद्धति' वाले क्षेत्र में जिस स्टेशन से ऐसे सेक्शन में गाड़ियाँ प्रविष्ट होती हैं उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर अप एवं डाउन दोनों दिशाओं की गाड़ियों के लिये अलग अलग सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (iv) जिस ब्लॉक सेक्शन में स्थायी प्रतिबंध के सम्बन्ध में पर्याप्त इंजीनियरिंग संकेत, दिए गए हैं, उसके लिए नोटिस स्टेशन अथवा उस स्टेशन से ठीक पहले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा सतर्कता आदेश और/या शून्य सतर्कता आदेश जारी करना आवश्यक नहीं होगा।
- (v) जब कोई नया सिगनल प्रयोग में लाया जाये या वर्तमान सिगनल को हटाकर दूसरे स्थान पर लगाया जाये जिससे गाड़ियों का परिचालन प्रभावित हो तो सिगनल को प्रयोग में लाये जाने या हटाये जाने

shall be reduced by ten percent from the speed otherwise permissible.

- (2) The Loco Pilot shall -
  - (a) regulate and control the running of the train according to the Working Time Table, so as to avoid either excessive speed or loss of time and
  - (b) not make up between any two stations more time than is allowed in this behalf in the Working Time Table, and shall also observe all speed restrictions.
- (3) When it is necessary to indicate to the Loco Pilot where trains are to run at a restricted speed or where trains have to come to stop due to the line being under repairs or due to any other obstruction, action shall be taken as specified in Rule 15.09.

S.R. 4.08(i) The special instructions to be obeyed in regard to speed are contained in the working Time Table which must be carefully observed by the Loco Pilot. He must also carefully observe any temporary speed restrictions which are conveyed to him by means of 'Caution Order' or by endorsed on an order to proceed or by other means.

#### **4.09. Caution Order:-**

- (1) Whenever, in consequence of the line being under repair or for any other reason, special precautions are necessary, a Caution Order detailing the kilometers between which such precautions are necessary, the reasons for taking such precautions, and the speed at which a train shall travel, shall be handed to the Loco Pilot at the stopping station immediately short of the place where such precautions are necessary, or at such other stations and in such manner, as prescribed under special instructions.
- (2) Sub-rule (1) does not apply in the case of long continued repairs when fixed signals are provided at an adequate distance short of such place and have been notified to the running staff concerned.
- (3) The Caution Order referred to in sub-rule (1) shall be on green paper, both faces being green, and be made out and signed in full :-

Provided that as a temporary measure the Caution Order may be on white paper with a green band running diagonally across the form. As a temporary measure the caution order may be issued on white paper with a green band running diagonally across the form.

SR 4.09 (I):

- (i) A Caution Order shall always be signed in full by the Station Master, Loco Pilot and Guard.
- (ii) The Station Master of affected Block Section, after sending advice to notice station and before receiving acknowledgment if he has to start a train from his, will issue Caution Order on prescribed Form T/409 without hitch.
- (iii) In 'One Train only' territory, the Station Master of the Station where from the trains enter into such a section shall issue Caution Order for both Up and Down directions separately.
- (iv) For Block section where permanent restriction provided with adequate Engineering Indication exists, Caution Order and/or 'NIL' Caution order need not be issued by Notice Station or by station immediately preceding that section.
- (v) When a new signal is brought into use or an existing signal is shifted which would affect running of trains, a Caution Order should be issued for a period of 90 (Ninety) days after

के बाद नब्बे (90) दिनों तक सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा जिससे लोको पायलटों का ध्यान किये गये परिवर्तन की ओर दिलाया जा सके।

(II) सूचना भेजना:—

- (i) जब कभी लाइन तथा शिरोपरी उपस्कर (ओ.एच.ई.) की मरम्मत के कारण या अन्य किन्हीं कारणों से विशेष सतर्कता की आवश्यकता हो अथवा गाड़ी के लिये किसी संकट की आशंका हो तो स्टेशन मास्टर ऐसी सूचना मिलने पर तुरन्त प्राप्त प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर, नियंत्रक, केन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण परिचालक, पावर कंट्रोलर, कर्षण शक्ति नियंत्रक, सेक्शन इंजीनियर (लोको), अन्य संबंधित रेल कर्मचारी तथा नोटिस स्टेशन अथवा स्टेशनों (कार्यकारी समय सारिणी में निर्दिष्ट) को प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के अन्तर्गत ऐसी अवस्था की सूचना देगा।
- (ii) नियंत्रक, केन्द्रीय यातायात नियंत्रक परिचालक/कर्षण नियंत्रक/पावर कंट्रोलर भी अपनी तसल्ली करेंगे कि सभी सम्बन्धित स्टेशन मास्टरों, सम्बन्धित सेक्शन इंजीनियर (ट्रैक्शन) तथा सेक्शन इंजीनियर (लोको) को इन परिस्थितियों की सूचना दे दी गयी है।

(III) सतर्कता आदेश जारी करने की विधि—

(1) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों द्वारा:—

- (i) लाइन के मरम्मत होने अथवा किसी ऐसी घटना जिसमें गाड़ी की संरक्षा को खतरा हो तथा जिसके लिये सतर्कता बरतना आवश्यक हो, ऐसी सूचना पाने वाला स्टेशन मास्टर ब्लॉक संरक्षण में चलने वाली गाड़ी या वाहन को अपने यहाँ से अथवा दूसरे छोर से प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश की अनुमति नहीं देगा जब तक कि:—
  - (क) दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर ने ऐसी सूचना प्राप्ति की स्वीकृति नहीं दी हो;
  - (ख) उसने स्थायी गति प्रतिबंध, जो कार्यकारी समय सारिणी में अधिसूचित हैं, उनके अतिरिक्त, आगे के खतरे या उसकी स्थिति के बारे में लोको पायलट और गार्ड को सतर्कता आदेश जारी करके, चेतावनी न दे दी हो; अथवा
  - (ग) उसने यह तसल्ली न कर ली हो कि, सम्बन्धित नोटिस स्टेशन ने सतर्कता आदेश जारी कर दिया है; अथवा
  - (घ) उसे सामान्य कार्यचालन के बारे में सूचना न मिल गई हो।
- (ii) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के दूसरे सिरे का स्टेशन मास्टर भी उपरोक्त धारा (1) के उपधारा (ख) से (घ) तक के अनुसार कार्यवाही करेगा।
- (iii) जब तक यह सुनिश्चित नहीं कर लिया जाये कि नोटिस स्टेशन ने सतर्कता आदेश जारी कर दिया है तब तक न रुकने वाली गाड़ियों को भी सतर्कता आदेश देने के लिये अनियमित रूप से रोका जाएगा।

नोट: सतर्कता आदेश जारी करने के लिये काम करने वाली गाड़ियाँ, विभागीय गाड़ियाँ तथा अकेला इंजन नियमित रुकने वाली गाड़ियाँ समझी जायेगी।

(2) नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा:—

- (क) लाइन की मरम्मत होने या किसी अन्य घटना की, जिससे गाड़ियों की संरक्षा को खतरा हो तथा जिसके लिये सतर्कता बरतने की आवश्यकता हो, ऐसी सूचना मिलने पर नोटिस स्टेशन का स्टेशन मास्टर सूचना मिलने की प्राप्ति स्वीकृति भेजेगा तथा प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में जाने के लिये कोई गाड़ी अपने यहाँ से भेजने के लिये तब तक आज्ञा नहीं देगा जब तक कि सतर्कता आदेश के माध्यम से खतरे के तथा खतरे के स्थल के विषय में लोको पायलट और गार्ड को चेतावनी न दे दे। वह प्रतिबन्ध स्थल के पिछले स्टेशन को, उस प्रथम गाड़ी को जिसको सतर्कता आदेश दिया गया है, विवरण देगा।
- (ख) यदि नोटिस स्टेशन को गाड़ी की दिशा में अगले नोटिस स्टेशन तक किसी स्टेशन के बीच विशेष सतर्कता की आवश्यकता की सूचना नहीं है तो वह अपने यहाँ से चलने वाली प्रत्येक गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड को 'कोई नहीं' सतर्कता आदेश निर्धारित प्रारूप टी/ए-409 पर जारी करेगा।

नोट:— नोटिस स्टेशन से लोको पायलट तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा और गार्ड तब तक गाड़ी चलाने का संकेत नहीं देगा जब तक कि उन्हें सतर्कता आदेश न मिल गया हो।

the signal has been brought into use or shifted, drawing the attention of the Loco Pilots to the change that has been affected.

(II) Sending of information:

- (i) Whenever in consequence of the line, including OHE, being under repairs or for any other reasons special precautions are necessary, or when any danger to safety of trains is apprehended, the Station Master receiving such information shall immediately inform the station Master at the other end of the affected block section, the controller, the Centralised Traffic Control Operator, the Power Controller, the Traction Power Controller, the S.E.(Loco) other railway servants concerned and the Notice station or stations (to be specified in the Working Time Table) of such conditions under exchange of Private numbers.
- (ii) The Controller/the Centralised Traffic Control operator/Traction Power Controller/ the Power Controller shall in turn ensure that all the Station Masters and the S.E.(Loco) concerned have been advised of such conditions

(III) Procedure for issue of Caution Order-

- (1) By the Station Master at either end of affected Block section -
  - (i) The Station Master receiving advice about the line being under repairs, or any other eventuality endangering safety of trains, necessitating exercise of Caution shall not permit any train or any vehicle running under block protection to enter the affected Block section either from his station or from the other end, unless
    - (a) The Station Master at the other end has acknowledged receipt of such information;
    - (b) He has warned the Loco Pilot and the Guard of the danger ahead and its location by the issue of a Caution Order except in case of permanent speed restrictions which are notified in the Working Time Table; or
    - (c) He has ensured that Caution Order has been issued by the Notice Station concerned; or
    - (d) He has received advice about restoration of normal working.
  - (ii) The Station Master at the other end of affected Block section shall also take action in accordance with sub-clauses (b) to (d) of the clause 1 (i) above.
  - (iii) Run through trains shall be stopped out of course for issue of Caution Order till such time it has been ensured that a Caution Order has been issued by the Notice Station concerned.

NOTE: All work trains, departmental trains and light engines should be treated as scheduled stopping trains for the purpose of issuing Caution Orders.

- (2) By Station Master of Notice Station:-
  - (a) On receipt of advice of the line being under repairs or any other eventuality endangering the safety of trains necessitating exercise of caution, the Station Master of the Notice Station shall acknowledge the same and shall not allow any train which has to pass through the affected Block Section, to leave his station unless he has warned the Loco Pilot and the Guard of the danger and its location through the issue of a Caution Order. He shall also advise the Station Master of the station in rear of site of restriction of the particulars of the first train to which the Caution Order has been issued.
  - (b) The Station Master of a Notice Station shall issue 'NIL' Caution Order on prescribed form T/A 409 to the Loco Pilot and the Guards of all trains leaving his station if he has received no intimation of any special precautions to be observed between his station and the next Notice Station of the train in the direction of movement.

NOTE: The Loco Pilot shall not start the train and the Guard shall not give signal to start the train from a Notice Station until they have received the Caution Order.

- (3) नोटिस स्टेशन के अतिरिक्त अन्य स्टेशन से गाड़ी के चलने की अवस्था में:—  
यदि कोई गाड़ी किसी ऐसे स्टेशन से चलाई जाती है जो नोटिस स्टेशन नहीं है तो स्टेशन मास्टर नियंत्रक, केन्द्रीकृत यातायात नियन्त्रण परिचालक अथवा कर्षण शक्ति नियंत्रक या पिछले नोटिस स्टेशन अथवा अगले नोटिस स्टेशन (सिर्फ इकहरी लाइन खंडों पर) से परामर्श करेगा तथा अगले नोटिस स्टेशन तक के लिये सतर्कता आदेश जारी करेगा। किन्तु, यदि संचार के विफल होने के कारण ऐसी सूचना स्टेशन मास्टर द्वारा कंट्रोल अथवा पिछले नोटिस स्टेशन या अगले नोटिस स्टेशन (सिर्फ इकहरी लाइन खंडों पर) से प्राप्त न हो सके और चलाई जाने वाली ट्रेन का चलाना नितान्त आवश्यक हो तो, यदि कोई अवरोध हो तो, उसके लिये अथवा 'निल' (कुछ नहीं) सतर्कता आदेश जारी करके, गाड़ी चलाई जायेगी। लोको पायलट को लिखित परामर्श दिया जायेगा कि वह अगले स्टेशन पर रुकें तथा वहाँ से प्राप्त आदेशानुसार कार्य करें। इस कार्यविधि का पालन उस स्टेशन पर पहुँचने तक होगा जहाँ पर सब अवरोधों का विवरण अगले नोटिस स्टेशन से प्राप्त किया जा सके।
- (4) रास्ते में गाड़ी कर्मीदल की बदली:— गाड़ी कर्मीदल के रास्ते में बदली हो जाने पर, चार्ज लेने वाले लोको पायलट/गार्ड लाइन की दशा जानने के लिये अपनी गाड़ी से सम्बन्धित सभी सतर्कता आदेश ले लेंगे तथा उनकी प्राप्ति स्वीकृति भारमुक्त होनेवाले लोको पायलट/गार्ड को देंगे।
- (5) रास्ते में सहायक/बैंकिंग इंजन जोड़ना:— रास्ते में स्टेशन पर सहायक इंजन या बैंकिंग इंजन जोड़ने पर प्रतिबंध विषयक जानकारी प्राप्त करने की जिम्मेदारी उस इंजन के लोको पायलट की होगी और वह गाड़ी के इंजन लोको पायलट या गार्ड से, जैसी भी स्थिति हो, संपर्क स्थापित करेगा और आवश्यक सूचना प्राप्त करेगा।
- (6) संचार साधनों के विफल होने पर:— संचार साधनों के विफल होने पर प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के ठीक पिछले स्टेशन का स्टेशन मास्टर उस सेक्शन में इकहरी अथवा दोहरी लाइन है और कौन सी कार्य पद्धति प्रचलित है, इन सब का विचार किये बिना सब तरह की गाड़ियों के लिये सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (7) विद्युतीकृत सेक्शन में पावर ब्लॉक के समय:— किसी सेक्शन में परिचालित लाइन के पावर ब्लॉक के समय यदि वाहनों को डीजल इंजनों से चलाने की अनुमति देना आवश्यक हो जाये तो सतर्कता आदेश नियमानुसार जारी किया जाएगा। पावर ब्लॉक मांगते समय सम्बन्धित कर्षण नियंत्रक अनिवार्य रूप से पावर ब्लॉक की अवधि, ब्लॉक स्टेशन तथा उस स्टेशन की सही किलोमीटर दूरी जहाँ काम किया जाना हो, काम का स्वरूप, गाड़ियाँ किस गति से चलेगी तथा लोको पायलट द्वारा बरती जाने वाली अन्य विशेष सतर्कताओं का उल्लेख करेगा।
- (8) लोकल/उपनगरीय गाड़ियों की स्थिति में:— उपनगरीय सेक्शन पर चलने वाली गाड़ियों के लिये, आपात स्थिति को छोड़कर जबकि गति अवरोध की आवश्यकता एकदम पड़ जाये, कार्यचालन समय सारणी में इंगित तथा निर्धारित स्टेशनों के स्टेशन मास्टर द्वारा ही लोको पायलट और गार्ड को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा। ऐसी गाड़ियों के लिये पूरे सेक्शन, जिस पर गाड़ी चलनी है, का सतर्कता आदेश जैसी भी आवश्यकता समझी जाये या तो टाइप किया होगा या साइक्लोस्टाइल कराया जायेगा या उसे छपा लिया जायेगा तथा उन्हें एक ही बार जारी किया जायेगा जब तक कि कोई गति प्रतिबंध रद्द करने या नया प्रतिबंध लागू करने की आवश्यकता नहीं हो।
- (9) उन स्टेशनों पर जहाँ किसी गाड़ी का खड़ा होना नियमित नहीं है:—  
(क) आपात स्थिति के अतिरिक्त, जिसमें गति प्रतिबंध लागू करने की आवश्यकता पड़ जाये, सतर्कता आदेश सामान्यतः जारी नहीं किया जायेगा।  
(ख) ऐसे स्टेशन का स्टेशन मास्टर यदि सतर्कता आदेश जारी करने की आवश्यकता के बारे में सूचना पाता है तो वह तुरन्त निकटस्थ ब्लॉक स्टेशन को सतर्कता आदेश जारी करने की सूचना देगा तथा इसकी प्राप्ति की अभिस्वीकृति प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करने के बाद ही गति प्रतिबंध लगाने वाले संवाद की प्राप्ति स्वीकृति भेजेगा।  
(ग) ऐसी सूचना पाने पर उस निकटस्थ स्टेशन का स्टेशन मास्टर जहाँ पहले सूचना मिली है इस तरह कार्य करेगा मानो उसे स्वयं प्रतिबंध लगाने का संवाद मिला हो।

- 
- (3) In case of trains originating from stations other than Notice stations:-  
In case of train originating from a station which is not notice Station the Station Master shall consult the Controller of the Centralised Traffic Control operator of the Traction Power Controller the Notice Station in rear of the Notice Station in advance (on single line sections only) and issue Caution Orders up to the Notice Station in advance. However, when such information cannot be collected by the Station due to failure of communications with control of the Notice Station in rear or Notice Station in advance (on single line section only) and it becomes about necessary to start the train originating from the station, the train should be started after issuing a Caution Order for restrictions, if any, or a 'NIL' Caution Order up to the Block station in advance giving a written advice to the Loco Pilot to stop at the Block Station in advance and act upon the instructions available there. This procedure will be followed till station is reached which can obtain particulars of all restrictions upto the Notice Station in advance
- (4) Change of train crew enroute- In case of change of train crew enroute, the Loco Pilot Guard taking over charge must take overall Caution Orders relating to his train to acquaint himself of the conditions on the line giving due acknowledgment to the Loco Pilot/Guard who is being relieved
- (5) Attaching of Assisting/Banking engine enroute - In case of an assisting or a banking engine being attached a station enroute the responsibility for acquainting himself about restrictions shall lie on the Loco Pilot of such an engine who shall contact the train engine Loco Pilot or the Guard as the case may be, and get the necessary information.
- (6) During failure of communications - During failure of communications the Station Master of the station immediately in rear of the affected Block section shall issue Caution order to trains of all descriptions irrespective of whether it is a single line section of a double line section and irrespective of the system of working in force, on the section
- (7) In case of power blocks on electrified sections - In case it becomes necessary to permit movement of vehicles hauled by steam or diesel locomotives on a section, under Power block for a running lines Caution Order must be issued as per rules. While asking for the power block, the Traction Power Controller concerned shall invariably mention the duration of the power block the Block stations and the exact kilometreage between which the work is to be done, the nature of work the speed at which the train shall travel and other special precautions required to be observed by the Loco Pilot
- (8) In case of local/Suburban trains- In the case of trains running on suburban section. Caution Order shall be issued to the Loco Pilots and Guards by the Station Masters only of such stations as are indicated and specified in the Working Time Table except in case of emergency necessitating sudden imposition of speed restrictions. In respect of these trains the Caution Orders may be either typed, cycle styled or printed as considered necessary, covering the entire section on which the train is to run and shall be issued only once unless some speed restriction is/are required to be cancelled or some further speed restriction/restrictions is/are required to be imposed.
- (9) In Case of stations where no train is booked to stop -
- (a) A Caution Order shall normally not be issued except in an emergency necessitating sudden imposition of speed restrictions; and
  - (b) If any information warranting issue of a Caution Order is received by the Station Master of such a station, he shall immediately advise the adjoining Block stations for the issue of Caution Order and only after obtaining their acknowledgements in this regard under exchange of private numbers, shall acknowledge the message requiring imposition of speed restrictions.
  - (c) On receipt of such information the Station Master of the adjoining stations who receives the information first shall act as if he had himself received the message for imposition of the restrictions.

## (IV) सतर्कता आदेश का विवरण और उसकी तैयारी:—

- (क) (ड.) तथा (ज) में उल्लिखित को छोड़कर सतर्कता आदेश सफेद कागज पर हरे अक्षरों में, नियत फार्म में बनाया जायेगा। सभी फार्म क्रम से संख्यांकित होंगे तथा प्रत्येक पत्रक पर जारी करने वाले स्टेशन की मुहर लगी रहेगी। यह तीन प्रतियों में होगा जिसकी एक एक प्रति लोको पायलट/सहा0 लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन रिकार्ड के लिये होगी।
- ऐसी गाड़ियों के बारे में जो लोको पायलट तथा सह लोको पायलट द्वारा चलायी जाती हैं, सतर्कता आदेश चार प्रतियों में तैयार किया जायेगा। जिनमें से एक-एक प्रति लोको पायलट, सह-सहायक लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन रिकार्ड के लिये होगा। यह साफ और सुवाच्य कार्बन प्रक्रिया, टाइप, साइक्लोस्टाइल या छपाई द्वारा तीन या चार प्रतिलिपि में बनाया जायेगा।
- (ख) सतर्कता आदेश फार्म की छपाई द्विभाषीय अर्थात् अंग्रेजी-हिन्दी/प्रादेशिक भाषा में होगी।
- (ग) सतर्कता आदेश के पिछले पृष्ठ पर कोई प्रविष्टि नहीं की जायेगी। यदि एक से अधिक सतर्कता आदेश फार्म का प्रयोग किया जाये तो 1, 2, 3 आदि के क्रम से संख्यांकित किये जायेंगे।
- (घ) इसमें किलोमीटर, दूरी और स्टेशन या स्टेशनों के बीच जहाँ सतर्कता आवश्यक है, उसका कारण, गाड़ी की गति जिस पर प्रतिबंधित सेक्शन में चलेगी, का उल्लेख रहेगा। स्टेशन का कोड प्रयोग नहीं किया जायेगा। सम्बन्धित स्टेशनों के नाम पूरे लिखे जायेंगे।
- (ड.) कुछ निर्दिष्ट स्टेशनों पर तथा निर्दिष्ट गाड़ियों को छोड़कर जैसे राजधानी एक्सप्रेस, लम्बी दूरी की थ्रू मालगाड़ियाँ, लोकल/उपनगरीय गाड़ियाँ इत्यादि जिनके सतर्कता आदेश टाईप/साइक्लोस्टाइल कराये या छपाये जा सकते हैं बशर्ते कि फिर से सतर्कता आदेश देते समय यह सुनिश्चित कर लेने के लिये पुनः जांच कर लिया जायेगा कि जहाँ सावधानी बरतने की आवश्यकता है, वे सभी स्थान इसमें शामिल कर लिये गये हैं, प्रत्येक गाड़ी के लिये सतर्कता आदेश विशेष रूप से अलग अलग बनाये जायेंगे। इस बारे में आवश्यक व्यवस्था सम्बन्धित स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमावली में की जायेगी और ऐसे स्टेशनों/गाड़ियों को कार्यकारी समय सारिणी (वर्किंग टाइम टेबल) में निर्दिष्ट किया जायेगा। जहाँ कहीं भी कोई गति प्रतिबंधों या उससे अधिक स्थानों पर पालन होने हों, ऐसे सभी स्थानों की किलोमीटर दूरी उनके संचालन की दिशा में भौगोलिक क्रमानुसार अंकित की जानी चाहिये।
- (च) इसे पूर्ण हस्ताक्षर तथा दिनांक के साथ लिखा जायेगा।
- (छ) कोई गलती या ओवरराइटिंग की स्थिति में इसे रद्द कर नया सतर्कता आदेश तैयार किया जायेगा।
- (ज) अस्थायी तौर पर सतर्कता आदेश सफेद कागज पर, जिस पर हरी तिरछी पट्टी खिंची हो, तैयार करने की अनुमति दी जा सकती है।
- (झ) प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के पिछले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर केवल नियमित खड़ी होने वाली गाड़ियों के लोको पायलट को तथा जो गाड़ियाँ अनियमित खड़ी हो जायें, उनके लोको पायलट को याद के लिये सतर्कता आदेश जारी करेगा। इकहरी लाइन सेक्शन पर जहाँ यथात् (मूर्त) प्रस्थान प्राधिकार दिया जाता है, याद के लिये सतर्कता आदेश प्रस्थान प्राधिकार के साथ थ्रू गाड़ियों के लोको पायलट को भी, जब वह स्टेशन पार करती है, दिया जायेगा। विशेष अनुदेशों के अंतर्गत उपनगरीय सेक्शन में रिमाइन्डर कॉशन आर्डर जारी नहीं किया जायेगा।

## (V) सतर्कता आदेश का दिया जाना :—

- (1) स्टेशन मास्टर गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड को सतर्कता आदेश या तो स्वयं देगा या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त कर्मचारी से दिलवाया जायेगा और उसको प्राप्त करने तथा समझ लेने के प्रमाणस्वरूप रिकार्ड पत्रक पर लोको पायलट एवं गार्ड के हस्ताक्षर लिये जायेंगे। जहाँ एक से अधिक फार्म दिये जायेंगे वहाँ लोको पायलट/गार्ड से प्रत्येक फार्म पर हस्ताक्षर लिया जायेगा।
- (2) यदि लोको पायलट सतर्कता आदेश को समझने में असमर्थ हो तो वह स्टेशन मास्टर को बुला कर उससे व्याख्या करायेगा। बड़े यार्डों में विशेष अनुदेशों के अंतर्गत, सतर्कता आदेश की व्याख्या करने का उत्तरदायित्व गाड़ी के गार्ड को सुपुर्द किया जा सकता है।
- (3) जहाँ गाड़ी में आगे एक से अधिक इंजन हों तो सतर्कता आदेश सबसे अगले इंजन के लोको पायलट को दिया जायेगा तथा उपरोक्त उपनियम (1) के अनुसार उसका हस्ताक्षर लिया जायेगा। हालांकि, सबसे अगले इंजन के लोको पायलट को सतर्कता आदेश देने के पहले दूसरे इंजन या इंजनों के लोको पायलट या लोको पायलटों को इसे (सतर्कता आदेश) दिखाया

---

(IV) Description and preparation of Caution Order:-

- (a) Caution order shall be prepared in the prescribed form on white paper in green colour font except as specified in para (e) and (h) below. All forms should be serially numbered and the name of the station issuing it shall be stamped on each foil. It shall be in three foils one each for the Loco Pilot, the Guard and the Station record. In case of trains worked by engines, manned by Loco Pilots and co-Loco Pilots, the Caution Order shall be prepared in four foils-one each for the Loco Pilot, the Co-Loco Pilot, the Guard and the Station record. It should be prepared neatly and legibly in triplicate or quadruplicate by carbon process, typed, cyclostyled or printed.
- (b) The Printing of Caution Order forms should be bilingual, i. e., in English and Hindi/Regional language.
- (c) No entries should be made on the back of the Caution Order. If more than one Caution Order form is used, pages should be serially numbered as page 1, page 2, page 3 etc.
- (d) It shall specify the kilometrage and the station at which or the stations between which caution is required to be observed the reasons therefore and the speed at which the train will travel on the restricted zone, Station Codes should not be used Names of the stations concerned should be written in full
- (e) Caution Order shall be specifically made out for each train separately except at specified stations and for specified trains e.g. Rajdhani Express, through goods train with long runs, local/suburban trains etc. In which case it may be typed, cyclostyled or printed, provided that it shall be checked up again at the time of service to ensure that all locations where caution is required to be observed have been incorporated therein. Necessary provisions in this regard shall be made in station working rules of station concerned and such stations/trains shall be specified in the working time table. Wherever speed restrictions are required to be observed at two or more locations, the kilometrage of all such stations shall be indicated in geographical order in relation to the direction of movement.
- (f) It shall always be dated and signed in full.
- (g) In case of any error or over writing, it shall be cancelled and a fresh one prepared.
- (h) As a temporary measure, the caution orders may be permitted to be prepared on white paper with a green band running diagonally across the form.
- (i) Reminder caution orders on prescribed form T/B 409 should also be issued by the station master of the Block section immediately in rear of the affected block section only to the loco pilots of all scheduled stopping trains and of those trains which may be stopped out of course. On single line sections where a tangible authority to proceed is given, reminder Caution Orders should be given to the loco pilot of through trains also along with the authority to proceed, while running through the station. Reminder caution Order may not be issued on suburban sections under special instruction.

(V) Service of Caution Order –

- (1) The Caution Order shall be delivered to the Loco Pilot and the Guard by the station master either personally or through a competent railway servant deputed by him and the signature of Loco Pilot and Guard obtained on the record foil in token of their having received and understood it. When more than one foil is served, each counter foil will be signed by the Loco Pilot/Guard.
- (2) In case is unable to understand the contents of the Caution Order, he shall call upon the Station Master to have explained Under special instructions, the responsibility for explaining the contents of the Caution Order may be entrusted to the Guard of the train in big yards.
- (3) Where there is more than one leading engine the Caution Order shall be given to the Loco Pilot of the foremost leading engine and his signature obtained in accordance with sub-rule (1) above. However, before delivering the Caution Order to the Loco Pilot of the foremost leading engine it shall be shown to the Loco Pilot or Loco

जायेगा तथा उस पर उसके पढ़ या समझ लेने के प्रमाण स्वरूप उसका या उनका हस्ताक्षर ले लिया जायेगा। बैंकिंग इंजन या पीछे लगे इंजनों के लिये गार्ड को दिये जाने वाले सतर्कता आदेश की प्रति गार्ड को देने के पहले बैंकिंग इंजन/पीछे लगे इंजनों के लोको पायलट को दिखाया जायेगा तथा उसको पढ़ लेने और समझने के प्रमाणस्वरूप उसका या उनका हस्ताक्षर ले लिया जायेगा।

- (4) यदि गाड़ी इंजन द्वारा पीछे की ओर ढकेली जा रही हो तो प्रभावित ब्लॉक सेक्शन के तुरन्त पिछले ब्लॉक स्टेशन पर एक अतिरिक्त सतर्कता आदेश (डुप्लीकेट कॉशन आर्डर) गाड़ी के गार्ड को दिया जायेगा।
- (VI) विशेष एहतियात (सावधानी) को अधिसूचित/निरस्त करने की प्रक्रिया:-
  - (1) जब एक सक्षम रेल कर्मचारी, मरम्मत के लिये अथवा किसी कार्य या अन्य कारण से किसी लाइन के शिरोपरि उपस्कर (ओ.एच.ई.) सहित किसी भाग पर गति अवरोध या विशेष सतर्कता लागू करने की आवश्यकता समझे तो वह -
    - (क) सबसे निकटस्थ ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को (अधिमामतः सम्बन्धित ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नियंत्रित करनेवाले ब्लॉक स्टेशन को) को यथार्थ किलोमीटर तथा स्टेशन जहाँ पर अथवा जिन स्टेशनों के बीच प्रतिबंध या विशेष सतर्कता का पालन करना हो उसका स्वरूप तथा संभावित अवधि, प्रतिबंध के स्थान पर संरक्षा का तरीका तथा उस स्थान, जहाँ इंजीनियरिंग संकेत प्रदर्शित होना है आदि के बारे में लिखित सूचना देगा। वह सम्बन्धित अन्य रेल कर्मचारियों को भी पैराग्राफ (II) की धारा में (i) के अनुसार सूचित करेगा जिनको इस विषय में अधिसूचित करना है, और
    - (ख) ऐसे कार्य तब तक प्रारंभ नहीं करेगा जब तक कि स्टेशन मास्टर से लिखित प्राप्ति स्वीकृति न मिल जाये।
    - (ग) सूचना प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर तब तक प्राप्ति स्वीकृति नहीं देगा जब तक कि यदि दूसरे सिरे पर कोई ब्लाक स्टेशन है तो उसके स्टेशन मास्टर, सूचना न दे दे और प्राप्ति स्वीकृति न ले लें।
  - (2) जब ऐसे प्रतिबंध अथवा विशेष सतर्कता का कारण हटा लिया जायेगा तो सक्षम रेल कर्मचारी इस तथ्य को सबसे निकटतम ब्लॉक स्टेशन को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सूचित करेगा और दूसरे संबंधित अधिकारियों को भी सूचित करेगा जिन्हें प्रतिबंध लागू करने के पूर्व सूचित किया गया था।
- (VII) गतिप्रतिबंध निरस्त होने के पश्चात् स्टेशन मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्यवाही:-
  - (1) प्रतिबंध हटा लेने के बारे में सूचना प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर इस तथ्य को, दूसरे सिरे के सम्बन्धित ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को, नोटिस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को और अन्य रेल कर्मचारी को जिन्हें पहले इस बारे में अधिसूचित किया गया था, सूचित करेगा। सतर्कता आदेश निरस्त करने की सूचना भेजने के पश्चात् स्टेशन मास्टर सतर्कता आदेश जारी करना बंद कर देगा।
  - (2) यदि स्टेशन पर किसी गाड़ी का रुकना नियत नहीं है तो प्रतिबंध हटाये जाने की सूचना बगल के निकटतम ब्लॉक स्टेशन को भेजी जायगी जो उपरोक्त पैरा (1) के अनुसार कार्यवाही करेगा।
- (VIII) सतर्कता आदेशों का रिकार्ड :-
  - (क) उन सभी स्टेशनों पर जहाँ सतर्कता आदेश जारी किये जाते हैं, स्टेशन मास्टर लागू किये गये गति प्रतिबंधों का उनके लागू करने तथा निरस्त करने के दिनांक के साथ, प्राधिकार, स्वरूप आदि का रिकार्ड सतर्कता आदेश रजिस्टर में अद्यतन रखेगा तथा प्रत्येक सोमवार को जारी करने वाले सतर्कता आदेश, गति की दिशा के अनुसार भौगोलिक क्रम से अग्रसारित करेगा। इन रजिस्ट्रों में स्टेशन कोड को छोड़कर कोई अन्य कोड प्रयुक्त नहीं होगा।
  - (ख) इसी प्रकार के रिकार्ड, अन्य स्थानों पर जैसे कन्ट्रोल कार्यालय, लोको शेड, डीजल लॉबी तथा वहाँ जहाँ ऐसी सूचनाएँ दी जाती हैं, रखे जायेंगे।
  - (ग) यात्रा की समाप्ति पर गाड़ी सम्बन्धी अन्य प्रलेखों के साथ सतर्कता आदेश लोको पायलट और गार्ड द्वारा क्रमशः सेक्शन इंजीनियर (लोको) और स्टेशन मास्टर को सौंप दिया जाएगा।
- (IX) सतर्कता आदेश का परिरक्षण:- सतर्कता आदेश की रिकार्ड-प्रतियाँ जारी करने के बाद बारह महीने तक परिरक्षित रखी जायेगी।

- Pilots of other engine or engines on the train and his or their signature or signatures obtained in token of his or their having gone through it and understood its contents. In case there is a banking engine in rear the Caution Order intended for the Guard shall before being handed over to the Guard, be shown to the Loco Pilot/ Loco Pilots of banking engine/engines and his/their signature/signatures obtained in token of his/their having gone through it and understood its contents.
- (4) A duplicate Caution order shall be given to the Guard of the train at the Block station immediately in rear of the affected block section the train being worked by an engine pushing it
- (VI) Method of notifying cancellation of special precautions –
- (1) When a competent railway servant finds it necessary to impose any speed restriction or any special precaution on a portion of a line, including OHE, due to repairs or work or for any/ other reason, he shall –
- (a) Advise in writing the Station Master of the nearest Block station (preferably the Block station controlling entry into the Block sections concerned), the exact kilometrage and the Station at which of the stations between which the restriction or special precaution is to be observed, its nature and likely duration, the method of protection of the place of restriction together with the location where engineering indicators are to be exhibited to, and also advise other railway servant concerned as per clause (i) of paragraph (II) who are required to be notified in this regard; and
- (b) Not commence such operations until written acknowledgment is received from the Station Master.
- (c) The Station Master receiving the advice shall not acknowledge it until he has advised the station Master of the Block station at the other end of the Block section, if any, to be affected and obtained his acknowledgment.
- (2) When the cause of such restriction or special precaution has been removed; the competent railway servant shall advise this fact the Station Master of the nearest Block station under exchange of private numbers and other officials concerned who were notified earlier of the imposition of restriction.
- (VII) Action by the Station Master after cancellation of the speed restriction:-
- (1) The Station Master receiving advice regarding the removal of the restriction shall advise this fact to the Station Master at the other end of the Block section concerned. Station Masters of Notice stations and other railway servants who were advised about it earlier. After issue of the advice regarding cancellation of the Caution Order the Station Master may discontinue the issuing of the Caution Order.
- (2) If no train is booked to stop at the station, the advice regarding the removal of restriction shall be sent to one of the adjoining Block's who should take action in accordance with Para (1) above
- (VIII) Record of Caution Orders:-
- (a) At all stations where Caution Orders are issued, the Station Master shall keep an up-to-date record of all the speed restrictions imposed with the dates of their enforcement and cancellation, authority, nature, etc., in the Caution Order Register and bring forward every Monday, in geographical order in relation to the direction of movement, the Caution Orders due to be issued. No Codes may be used except station Codes in these registers.
- (b) Similar records should be kept at other places like Control office, loco sheds/Diesel lobby etc. also where information in this regard is received.
- (c) The loco pilots and the Guards should hand over the caution order to S.E.(Loco) and Station Master respectively at the end of their journey along with the other train papers.
- (IX) Preservation of caution order:- Record foils of the caution orders shall be preserved for a period of twelve months after issue.

**4.10. सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर गति सीमा:—**

- (1) गैर-अंतर्पाशन (नॉन-इन्टरलॉकड) फेसिंग प्वाइंट्स पर गाड़ियों की गति किसी भी दशा में 30 किलोमीटर प्रति घंटा से अधिक नहीं होगी और क्रास ओवर्स पर भी गति उसकी अनुज्ञेय गति या 30 किलोमीटर प्रति घंटा, जो भी कम हो, से अधिक नहीं होगी जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारण करके इससे अधिक गति की अनुमति नहीं दी जाती।
- (2) उपनियम (1) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, कोई गाड़ी अन्तर्पाशित (इन्टरलॉकड) सम्मुख (फेसिंग) काँटों पर उतनी ही गति से चलेगी, जितनी अन्तर्पाशन मानक (स्टैण्डर्ड आफ इन्टरलॉकिंग) द्वारा अनुमत है।

स0 नि0 4.10 (i):

- (क) उपयुक्त क्लैप के उपयोग द्वारा काँटों की क्लैम्प पैडलॉकिंग करके गति को 30 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाया जा सकता है।
- (ख) अलग से किसी अस्थायी पैनल की आवश्यकता नहीं है और केवल फ्री होम सिग्नल दिया जाएगा।
- (ग) ऑपरेटिंग स्टाफ द्वारा काँटों की इंटीग्रिटी की जाँच की जाएगी और संबंधित सिग्नल में फेसिंग प्वाइंट का नार्मल डिटेक्शन उपयुक्त सर्किट वायरिंग द्वारा सुनिश्चित किया जाएगा।
- (घ) ए.एस.एम. द्वारा स्वयं ट्रैक का भौतिक सत्यापन किया जाएगा।
- (ङ) 30 किमी प्रति घंटे की गति से नान-इन्टरलॉकिंग के लिए अनुमोदित विशेष अनुदेश के अन्तर्गत उपयुक्त इन्फ्रास्ट्रक्चर की सहायता से, जैसा आवश्यक समझा जाय, अस्थायी कार्य अनुदेश में आवश्यक संरक्षा निर्देश समाहित किये जाने चाहिए।

**4.11. स्टेशन पर बिना रुके जाने वाली गाड़ियों की गति सीमा —**

- (1) अन्तर्पाशित (इन्टरलॉकड) स्टेशन पर कोई भी गाड़ी 50 किलोमीटर प्रति घंटे या उससे कम ऐसी गति से जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की गई है, अधिक तेज नहीं चलेगी, जब तक उस लाइन को जिस पर से गाड़ी को पास होना है, काँटों द्वारा या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा दूसरी सभी लाइनों से पृथक नहीं कर दिया जाता और अन्तर्पाशन (इन्टरलॉकिंग) द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि यह स्थिति गाड़ी के पास हो जाने तक बनी रहेगी।
- (2) यदि गाड़ियों को स्टेशन पर बिना रुके ऐसी लाइन पर से जाने की अनुमति दी जाती है जिसका दूसरी लाइनों से पृथक्करण नहीं किया गया है, तो हर ऐसी परिस्थिति में शंटिंग पूरी तरह रोक दी जाएगी और इंजन से अलग किसी वाहन को, या ऐसे वाहन को नियम 5.23 के अनुसार ठीक तरह सुरक्षित नहीं कर दिया गया है, ऐसी सम्बद्ध लाइन पर नहीं रखा जाएगा, जो थू लाइन से पृथक नहीं की गई है।

स.नि.4.11:

- (1) (क) जब किसी कारण गाड़ी को बिना रुके सीधी लाइन से पास करना सम्भव न हो तो इसे लूप लाइन से बिना रुके 15 कि0मी0प्र0घं0 की प्रतिबन्धित गति से अथवा उस लूप लाइन हेतु अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित गति से चलाया जा सकता है।
- (ख) किसी भी स्थिति में गाड़ी को मालगाड़ी वाले लूप लाइनों से बिना रुके गुजरने नहीं देना चाहिए।
- (ग) जब गाड़ी किसी स्टेशन के लूप लाइन से बिना रुके गुजरती है तो उन स्टेशनों पर जहाँ चेतावनी (वार्नर) सिग्नल प्रयोग में हो, चेतावनी सिग्नल 'ऑफ' नहीं किये जायेंगे।
- (2) यदि किसी गाड़ी के लोको पायलट को जिसे स्टेशन से बिना रुके गुजरना हो, लाइन क्लीयर देने वाले यन्त्र पर या पहले सम्मुखी काँटों पर प्रस्थान प्राधिकार नहीं मिलता है तो उसे गाड़ी की गति को तुरन्त नियंत्रित करना चाहिये। यदि वह स्टेशन भवन के सामने प्रस्थान प्राधिकार पा जाता है तो वह 15 किलोमीटर प्रतिघंटा की प्रतिबंधित गति से स्टेशन से बिना रुके गुजर सकता है।

**4.12. इंजन द्वारा ढकेलना:—**

- (1) विशेष अनुदेशों के सिवाय कोई इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रोपल्ड) वाहन किसी गाड़ी को स्टेशन सीमा से बाहर नहीं ढकेलेगा और ऐसा करते समय उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी;

**4.10. Limits of speed over facing points:-**

- (1) The speed of trains over non-interlocked facing points shall not exceed 30 kilometres an hour in any circumstances and the speed over turn-outs and crossovers shall not exceed its permissible speed or 30 kilometres an hour whichever is less, unless otherwise prescribed by approved special instructions, which may permit a higher speed.
- (2) Subject to the provisions of sub-rule (1), a train may run over interlocked facing points at such speed as may be permitted by the standard of interlocking.

SR 4.10(i) :

- (a) Speed can be raised up to 30 kmph with clamp padlocking of points by using suitable clamps.
- (b) No separate temporary panel is needed and only free home signal shall be given.
- (c) Integrity of point shall be checked by Operating Staff and normal detection of facing points shall be proved in the concerned signal by suitable circuit wiring.
- (d) Physical verification of track shall be done by ASM physically.
- (e) Necessary safety direction should be incorporated in temporary working instruction for non-interlocking at 30 kmph under approved special instruction with suitable infrastructural support as deemed necessary.

**4.11. Limits of speed while running through stations:-**

- (1) No train shall run through an interlocked station at a speed exceeding 50 kilometres an hour, or such less speed as may be prescribed by approved special instructions unless the line on which the train is to run has been isolated from, all other lines by the setting of points or other approved means, and interlocking is such as to maintain this condition during the passage of the train.
- (2) In every case in which trains are permitted to run through on a non-isolated line, all shunting shall be stopped and no vehicle unattached to an engine or not properly secured in accordance with Rule 5.23 may be kept standing on a connected line which is not isolated from the through line.

S.R.4.11 :

- (1)
  - (a) When due to any reason it is not possible to run a train through on a straight line, it may be run through via loop line at a restricted speed of 15 kmph or at such speed as prescribed by approved special instructions over that loop line.
  - (b) Under no circumstances must a train be allowed to run through goods loop.
  - (c) When a train passes over the loop line without stopping at the station, the Warner signal will not be taken "off" where Warner signals are in use.
- (2) If the loco pilot of the train booked to run through a station, does not receive 'Authority to Proceed' at the pickup apparatus or at the first facing points, he should immediately control the speed of his train. If he receives the 'Authority to Proceed' opposite the station building, he may run through the station at a restricted speed of 15 kilometres per hour.

**4.12 Engine pushing:-**

- (1) No engine or self propelled vehicle shall push any train outside station limits except in accordance with special instructions and at a speed not exceeding 25 kilometres an hour;

परन्तु यह उप नियम ऐसी गाड़ी के लिए लागू नहीं होगा जिसका सबसे आगे वाला वाहन चालन उपकरणों से सुसज्जित है और जिसे अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन परिचालित किया जा सकता है,

परन्तु यदि किसी गाड़ी के पीछे सहायक इंजन की गाड़ी के साथ जोड़े बगैर, अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन चलाने की अनुमति दी गई है तो उसपर यह उपनियम लागू नहीं होगा। परन्तु यह और भी कि आपात स्थिति को छोड़कर कोई भी गाड़ी जिसमें निरंतर निर्वात/वात ब्रेक नहीं लगे हैं, स्टेशन सीमा से बाहर नहीं ढकेली जायेगी।

परन्तु यह और कि गश्ती गाड़ी (पेट्रोल ट्रेन) या खोज गाड़ी (सर्च लाइट स्पेशल) को, जिसमें एक या अधिक वाहन इंजन के आगे लगे हैं, अधिक से अधिक 40 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चलने की अनुमति दी जा सकती है।

- (2) यदि रात्रि में अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में, जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या जहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्धारित किया गया है, कोई गाड़ी स्टेशन सीमा से बाहर किसी इंजन द्वारा ढकेली जाती है तो ऐसी गाड़ी के आपात स्थिति को छोड़कर, सबसे आगे वाले वाहन में निर्धारित प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां लगाई जायेंगी।
- (3) जब गाड़ियाँ उपनियम (1) और (2) में वर्णित रूप में चलाई जाती हैं तो यदि ढकेलने वाला इंजन सबसे पीछे है तो उसमें अथवा सबसे पीछे के वाहन में, यदि कोई है पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) लगेगी।

स.नि.4.12 (1) जब कोई गाड़ी किसी स्टेशन से स्टेशन सीमा से बाहर ढकेले जाने के आदेश के साथ चलती है तो जहाँ तक संभव हो अगला वाहन ब्रेकवान होना चाहिये और सूर्यास्त के बाद जिस दिशा में गाड़ी जा रही हो उस ओर कम से कम दो बत्तियाँ दिखाई पड़नी चाहिये तथा उनमें कम से कम एक बत्ती लाल होनी चाहिए। इंजन पर पिछली (टेल) बत्ती अवश्य दिखाई जानी चाहिये और गार्ड को सबसे अगले वाहन में या उसके निकट वाहन में जिसमें ब्रेक लगा हो चढ़ना चाहिये।

- (2) इकहरी लाइन पर स्टेशन से रवाना होने के बाद यदि अदृश्य परिस्थितियों के कारण गाड़ी को उसी स्टेशन की ओर वापस आना हो तो उसको प्रथम रोक सिगनल पर अवश्य खड़ा करना चाहिये और वहाँ से स्टेशन में किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा पायलट किया जाना चाहिये। दोहरी लाइन में गाड़ी जिस स्टेशन से रवाना हुई थी उस स्टेशन की ओर वापस आते समय यदि सही लाइन पर है तो सही लाइन के प्रथम रोक सिगनल पर और यदि गलत लाइन पर चल रही हो तो दूसरी लाइन के प्रथम रोक सिगनल के सामने अवश्य रोकना चाहिए और वहाँ से स्टेशन के किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा स्टेशन में पायलट करके लाया जायेगा।
- (3) यदि सबसे अगला वाहन ब्रेकवान हो तो पीछे से ढकेले जाने वाली गाड़ी की गति 25 किलोमीटर प्रतिघंटा से अधिक नहीं होनी चाहिये। यदि सबसे अगला वाहन ब्रेकवान नहीं हो या आगे की दृश्यता साफ नहीं हो या कोई पायलट नहीं कर रहा हो तो पीछे से ढकेले जाने वाली गाड़ी की गति 10 किलोमीटर प्रतिघंटा से अधिक नहीं होनी चाहिये।

#### 4.13. टेंडर आगे होने पर इंजन की गति सीमा:-

- (1) (क) कोई सवारी या मिली-जुली गाड़ी भाप (स्टीम) इंजन द्वारा, टेंडर आगे होने पर, स्टेशन सीमा के बाहर निम्नलिखित दिशाओं के सिवाय नहीं खींची जाएगी, अर्थात्:-
  - (i) जब प्राधिकृत अधिकारी ने इसके लिए लिखित आदेश दिया है, या
  - (ii) ऐसी परिस्थिति जिसमें लोको पायलट ऐसा करना अनिवार्य रूप से आवश्यक समझे,
- (ख) गाड़ी इस प्रकार ले जाई जाती है तो उसकी गति 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी या 40 किलोमीटर प्रति घंटे तक की ऐसी कोई उच्चतर गति होगी जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन प्राधिकृत की जाती है।
- (2) अनिवार्य आवश्यकता होने पर, भाप (स्टीम) इंजन लगी माल गाड़ियाँ टेंडर आगे होने पर, 25 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक गति से नहीं चल सकेंगी या ऐसी किसी उच्चतर गति

Provided that this sub-rule shall not apply to a train the leading vehicle of which is equipped with driving apparatus and which may be operated under approved special instructions;

Provided further that this sub-rule shall not apply to an engine assisting in rear of a train, which may be permitted under approved special instructions to run without being coupled to the train.

Provided also that no train which is not equipped with continuous vacuum/air brake shall be pushed outside station limits except in case of emergency;

Provided further that a "Patrol" or "Search light special with one or more vehicles in front of the engine may be permitted to run at a maximum speed of 40 kilometres an hour".

- (2) For movement of trains outside station limits with engine pushing during night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or where otherwise prescribed by special instructions, the leading vehicle of such trains shall be equipped with the prescribed head light and marker lights except in case of emergency.
- (3) When trains are worked as described in sub-rules (1) and (2) the engine pushing the load when it is the rearmost, or the rearmost vehicle if any, shall carry a tail board or a tail lamp.

S.R. 4.12 (1) When a train leaves a station with orders to be pushed outside station limits, the leading vehicle must, if possible be a brake-van and after sunset must show at least two lights in the directions in which it is moving, of which at least one should be red. Tail light must be exhibited on the engine, and the Guard must ride in the leading vehicle, or in the nearest vehicle thereto, which is fitted with a brake.

- (2) When on the single line after leaving a station a train has, owing to unforeseen circumstances, to push back towards that station, it must be brought to stand at the first stop signal, and must be piloted from there into the station by one of the station staff. On double line a train returning to the station which it has previously left, must stop. If on the correct line, at the first stop signal which refers, and if on the wrong line, opposite the first stop signal of, from where it will be piloted into the station by one of the station staff.
- (3) If the leading vehicles a brake-van, the speed of a pushing train must not exceed 25 kilometres an hour. If the leading vehicle is not a brake-van, the speed must not exceed 10 kilometres an hour

#### **4.13 Limits of speed with engine tender foremost:-**

- (1) (a) A passenger train or a mixed train shall not be drawn outside station limits by a steam engine running tender foremost, except-
  - (i) under a written order issued by the authorised officer; or
  - (ii) in a case of unavoidable necessity, to be established by the Loco Pilot.
- (b) When any such train is so drawn, the speed shall not exceed 25 kilometres an hour, or such higher speed, not exceeding 40 kilometres an hour, as may be authorised by approved special instructions.
- (2) In cases of unavoidable necessity, goods trains may run with steam engine tender foremost at a speed not exceeding 25 kilometres an hour or such higher

से चल सकेंगी जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित की जाए। किन्तु ऐसी गति किसी भी दशा में 40 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

- (3) यदि उपनियम (1) के खण्ड (क) के उपखण्ड (i) और उपनियम के (2) अधीन भाप (स्टीम) इंजन वाली गाड़ियों का टेंडर आगे करके, नियमित रूप से चलाना है तो नियम 4.14 में निर्धारित रूप में प्रमुख बत्ती (हेडलाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां टेंडर पर लगाई जायेंगी।

स0नि0 4.13 (i) साधारण नियम 4.13(1)(क)(i) के अधीन निर्धारित लिखित आदेश मण्डल रेल प्रबन्धक के प्राधिकार से जारी किया जायेगा।

#### ग— गाड़ियों और उनके चालक दल के साज सामान

#### 4.14. प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां तथा गति मापी (स्पीडोमीटर):—

- (1) रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है या लम्बी सुरंगों में गाड़ी तब तक नहीं चलाई जाएगी जब तक कि इंजन पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और उसके अतिरिक्त तेल या बिजली की दो सफेद चिन्ह (मार्कर) बत्तियां नहीं लगी हैं।
- (2) स्टेशनों पर और यार्डों में केवल शंटिंग कार्य पर लगे इंजनों में, जब रात्रि के समय अथवा धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की गई प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और आगे तथा पीछे को लाल चिन्ह (मार्कर) बत्तियां जलाई जायेंगी।
- (3) इंजन पर लगी बिजली की प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) का प्रकाश धीमा करने के लिए उसमें स्विच लगा रहेगा और यह नीचे लिखी स्थिति में धीमी की जायगी, अर्थात्—
  - (क) जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी है।
  - (ख) जब गाड़ी उसी गेज या भिन्न गेज के दोहरी (डबल) अथवा नई लाइन वाले रेलपथ पर सामने से आती हुई किसी अन्य गाड़ी के पास पहुंच रही है, तथा
  - (ग) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किसी अन्य अवसर पर।
- (4) यदि इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) खराब हो जाती है अथवा इंजन को, टेंडर आगे करके, आपात स्थिति में चलाना आवश्यक है, तो उपनियम (1) के अनुसार इंजन पर तेल की या बिजली की दो सफेद चिन्ह (मार्कर) बत्तियां जलाई जायेंगी जो संचालन की दिशा की ओर संकेत देंगी और गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार, निर्धारित गति से, चलेगी।
- (5) यदि किसी खंड पर चल रहे इंजन की बिजली वाली प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) खराब हो जाती है और परावर्ती किस्म के इंजीनियरिंग फिक्स्ड सिग्नल की व्यवस्था की जाती है तो रात्रि या घने कोहरे वाले मौसम के दौरान जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, बड़ी (ब्राड गेज) तथा मीटर (मीटर गेज) लाइन पर लोको पायलट सावधानी पूर्वक गाड़ी चलाए तथा गाड़ी की गति ब्लॉक खण्ड पर लगी अस्थायी गति सीमा या 40 किमी प्रति घंटा जो भी कम हो, से अधिक न रखें।
- (6) यदि गतिमापी/रिकार्डर खराब हालत में हो तो कोचिंग इंजन होम शेड से बाहर नहीं निकाले जाएं। यदि चालन के दौरान गतिमापी रिकार्डर खराब हो जाता है तो गाड़ी विशेष अनुदेशों द्वारा विहित गति पर चलाई जाए।

स.नि. 4.14 (i) जब गाड़ियाँ स्टेशन पर एक दूसरे को क्रॉस करती हैं तो पहले आने वाली गाड़ी की बिजली की प्रमुख बत्ती धीमी कर दी जानी चाहिये। यदि प्रकाश को धीमा करने वाला स्वीच खराब हो तो प्रमुख बत्ती एकदम बुझा देनी चाहिये।

speed, which shall, in no circumstances, exceed 40 kilometres an hour, as may be laid down by special instructions.

- (3) When trains have to be worked with steam engines tender foremost as a regular measure under sub-clause (i) of clause (a) of sub-rule (1) and sub-rule (2), the head light and marker light as prescribed in Rule 4.14 shall be provided on the tender.

S.R. 4.13 (i) The written order prescribed under G.R. 4.13(1) (a) (i) shall be issued under the authority of the Divisional Railway Manager.

### **C. Equipment of Trains and Train Crew**

#### **4.14 Head light and marker light:-**

- (1) A train shall not be worked at night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility or in long tunnels, unless the engine carries an electric head light of an approved design and, in addition, two oil or electric white marker lights.
- (2) An engine employed exclusively on shunting at stations and yards shall, at night or during thick foggy or tempestuous weather impairing visibility display such head lights as are prescribed by the Railway Administration, and exhibit two red marker lights in front and in rear.
- (3) The electric head light on the engine shall be fitted with a switch to dim the light and shall be dimmed.
  - (a) when the train remains stationary at a station;
  - (b) when the train is approaching another train which is running in opposite direction on double or multiple track of same or different gauges; and
  - (c) on such other occasions as may be prescribed by special instructions.
- (4) In case the electric head light fails or a train has to be worked with the engine running tender foremost in an emergency, the engine shall display the two oil or electric white marker lights referred to in sub-rule (1) pointing in the direction of movement and the train shall run at a speed prescribed by special instructions.
- (5) In case defective electric head light of locomotive running in section provided with reflective type of Engineering fixed signal, during night or thick foggy weather impairing visibility, on BG and MG, the Loco Pilot work the train cautiously at a speed not exceeding the severest temporary speed restriction imposed in the block section or 40 kmph whichever is less.
- (6) Coaching locos should not be turned out from home shed if the speedometers/ recorders are in defective condition. In case of speedometer/ recorder becoming defective during the run, the train should run at a speed prescribed by special instructions.

S.R. 4.14 (i) Where trains have to cross at station, the first train to arrive must have its electric head light dimmed. If the dimming switch is out of order, the head light must be extinguished altogether.

**4.15 पिछली (टेल) तथा बगल (साइड) बत्तियां:-**

- (1) रात्रि के समय अथवा धुंध कोहरे या तूफानी मौसम में जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, स्टेशन सीमा के बाहर कोई गाड़ी तब तक नहीं चलाई जायेगी जब तक उसमें निम्नलिखित न हों—
  - (क) उस स्थिति में सिवाय जिसमें उप नियम (2) लागू होता है नियम के साथ जुड़े वाहनों में कम से कम एक लाल पिछली बत्ती (टेल लैम्प) तथा दो ऐसी बगल (साइड) बत्तियां लगी हैं जो पीछे की ओर लाल तथा इंजन की ओर सफेद दिखाई देती है।  
परन्तु माल गाड़ियों तथा ईएमयू गाड़ियों में बगल (साइड) बत्तियों को त्यागा जा सकता है।
  - (ख) यदि इंजन बिना किसी वाहन के अकेला है तो उसमें कम से कम एक लाल पिछली (टेल) बत्ती है तथा
  - (ग) यदि दो या दो से अधिक इंजन एक साथ बिना किसी वाहन के जुड़े हैं तो कम से कम पिछले इंजन के पीछे एक लाल पिछली (टेल) बत्ती लगी है।
- (2) जब कोई कोयला पायलट अर्थात् ऐसी गाड़ी जो कोयला साइडिंगों में वाहनों को एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है जब किसी ब्लाक सेक्शन में अथवा ब्लाक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंग में काम करती है तो उस पर लाल पिछली (टेल) बत्ती की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लाक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लाक सेक्शन से प्रवेश करती है या वहाँ से निकलती है। परन्तु यह तब तक इस बात को सुनिश्चित करने के लिए विशेष निर्देश दे दिये गये हैं कि किसी अन्य गाड़ी को ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लाक सेक्शन में, जहाँ वह कार्य कर रहा था, अवरोध डालने वाला कोई वाहन नहीं छोड़ा है।
- (3) जब समानान्तर लाइनों पर एक ही दिशा में गाड़ियां चलती हैं तो उन नियम (1) के खण्ड (क) में उल्लिखित बगल (साइड) बत्ती का प्रबन्ध विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जा सकता है।
- (4) जब किसी गाड़ी को अनुगामी गाड़ी पास करने के लिए शंट किया जाता है तो उप नियम (1) खण्ड (क) में उल्लिखित पिछली (टेल) बगल (साइड) बत्तियों का प्रयोग विशेष अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।
- (5) स्टेशन सीमा के अन्दर अथवा साइडिंगों में शंटिंग में कार्यरत इंजन पर विशेष आदेशों के अनुसार पिछली (टेल) बत्तियां लगी होंगी।

स0नि0 4.15(1): रात के समय किसी स्टेशन पर जब कोई गाड़ी उसी दिशा में आने वाली किसी दूसरी गाड़ी का प्राथमिकता देने के लिए रोक ली जाती है तो पहली गाड़ी के गार्ड को इस लाइन के अनुगमन करने वाली गाड़ी गुजरने वाली है, उस लाइन के तरफ की अपने ब्रेकयान की बगल बत्ती (साइड लैम्प) को लाल के बजाय सफेद कर देना चाहिए और दूसरी तरफ की बगल बत्ती (साइड लैम्प) और पिछली (टेल) बत्ती को अपनी साधारण स्थिति अर्थात् लाल ही रहने देना चाहिए। अनुगामी (फालोइंग) गाड़ी के पास न होने तक गार्ड को अपने ब्रेक के पास ही रहना चाहिए। इसके बाद जिस बगल बत्ती (साइड लैम्प) की रोशनी बदल दी गयी थी उसे फिर से अपनी साधारण अर्थात् पीछे की ओर लाल दिखती हुई स्थिति में बदल देना चाहिए। यदि आने वाले लोको पायलट को एक ही ऊँचाई में दो लाल रोशनी दिखाई पड़े जो यह संकेत करता हो बगल बत्ती की लाल रोशनी सफेद रोशनी नहीं बदली गयी है तो उसे सीटी देकर सावधानी के साथ आना चाहिए तथा लाल रोशनी के पहले गाड़ी को रोक देना चाहिए जब तक कि एक बत्ती सफेद रोशनी में नहीं बदल दी जाती है।

**4.16 पिछला टेल बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प)–**

- (1) उपनियम (2) में किये गये उपबन्धों के सिवाय कर्मचारियों को गाड़ी की सम्पूर्णता के बारे में बताने के लिए अन्तिम वाहन की पहचान के लिए उसके पीछे निम्नलिखित का लगाया जाना आवश्यक है अर्थात्

**4.15 Tail and Side lights:-**

- (1) At night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, no train shall be worked outside station limits unless it has –
  - (a) In the case of an engine with vehicles attached, save in a case to which sub rule(2) applies, at least one red tail light, and two side lights showing red towards the rear and white towards the engine.  
Provided that provision of side lights on Goods trains and Electric Multiple unit trains may be dispensed with.
  - (b) in the case of a single engine without vehicles attached one red tail light; and
  - (c) in the case of two or more engines coupled together without vehicles attached, at least one red tail light affixed to the rear engine.
- (2) A colliery pilot, i.e. a train used for collecting or distributing vehicles in colliery siding, when working in a block section or in the colliery siding taking off from a block sections, need carry a red tail light only as it enters or leaves the block station, ensure that no other train is permitted to proceed into the block section until the Guard of the colliery pilot has certified that he has left no vehicle obstructing the block section in which he has been working.
- (3) When trains may run in the same direction on parallel lines, the sidle lights mentioned in clause (a) of sub rule (1) shall be dealt with in accordance with special instructions.
- (4) ‘When a train has been shunted for a following train to pass, the tail and side lights mentioned in clause (a) shall be dealt with in accordance with special instructions.
- (5) Within station limits or in a siding, an engine employed in shunting shall have tail lights in accordance with special instructions.

S.R. 4.15(1) When a train is stopped or shunted at night at a station to allow a following train to precede it, the Guard of the former train must change his brake van side light next to the line on which the following train is to pass from red to white the other side an tail lights being left in their normal position, showing red. The Guard must remain near his brake van until the following train has passed and then replace the altered side light to its normal position showing red to the rear. Should the Loco Pilot of an approaching train observe two red lights at the same elevation. Indication, indicating that a side lamp has not been changed from red to white, he must whistle and approach cautiously and must stop the train short of the red lights until one of them is changed to white.

**4.16 Tail board or tail lamp.**

- (1) In order to indicate the staff that a train is complete, the last vehicle shall, except as provided for in sub-rule(2), be distinguished by affixing to the rear of it :

- (क) दिन में अनुमोदित डिजाइन का पिछला (टेल) बोर्ड या अनुमोदित डिजाइन की लाल रंगी हुई पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो प्रकाशित न हो अथवा
- (ख) रात्रि में, और धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में जब दिन में स्पष्ट दिखाई नहीं देता है, अनुमोदित डिजाइन की एक लाल रोशनी वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो अंतिम वाहन जांच युक्ति को प्रदर्शित करने के लिए क्षण दीप्ति लाल रंग का प्रकाश दर्शाएगी; या
- (ग) विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत कोई अन्य उपकरण
- (2) जब कोई कोयला पायलट अर्थात् ऐसी गाड़ी जो कोयला साइडिंगो में वाहनों की एकत्रित या वितरित करने के लिए प्रयोग की जाती है। जब किसी ब्लाक सेक्शन में अथवा ब्लाक सेक्शन से निकलने वाली कोयला साइडिंगो में काम करती है तो उस पर पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकृत किसी अन्य उपकरण की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वह ऐसे ब्लाक सेक्शन के किसी भी सिरे से ब्लाक स्टेशन की केवल तभी आवश्यकता होगी जब वहाँ किसी भी सिरे ब्लाक स्टेशन में प्रवेश करती है या वहाँ से निकलती है परन्तु यह जब तक इस बात की अनुसूचित करने के लिए विशेष अनुदेश दे दिये गये हैं कि किसी अन्य गाड़ी को तब तक ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि कोयला पायलट का गार्ड यह प्रमाणित नहीं कर देता कि उसने उस ब्लाक सेक्शन से जहाँ वह कार्य कर रहा था अवरोध डालने वाला कोई वाहन नहीं छोड़ा है।
- (3) पिछला (टेल) बोर्ड या प्रकाश सहित पिछली बत्ती (टेल लैम्प) के बदले में एक लाल झण्डी का प्रयोग केवल आपात स्थिति में हर बार विशेष अनुदेशों के अधीन ही किया जा सकता है।
- स0नि0 4.16 (i) इस बात को बताने के लिए कि गाड़ी सम्पूर्ण है तथा उसका कोई हिस्सा अलग नहीं हो गया है। अन्तिम वाहन में पहचान के लिए उसके पीछे निम्नलिखित उपकरण रखे जायेंगे:—
- (क) दिन और साफ मौसम में एक लाल रंग का पिछला (टेल) बोर्ड जिस पर 'एल वी', अक्षर सफेद रंग से रंगा होगा,
- (ख) एक पिछली बत्ती (टेल लैम्प) जो रात्रि में (सूर्यास्त से सूर्योदय तक) तथा धुंध और कुहरा के मौसम में लाल रोशनी प्रदर्शित करती हो,
- (ग) किसी आपात स्थिति में केवल स्वल्प यात्रा के लिए एक लाल झंडी जब कि पिछला (टेल) बोर्ड या न जली हुई लाल पेंट वाली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) उपलब्ध न हो। ऐसी अनुमति केवल दिन में तथा साफ मौसम में संबंधित वरिष्ठ मण्डल/मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा विशेष परिस्थिति के लिए अपवाद स्वरूप प्रदान की जायेगी।
- (ii) जब ब्रेकवान के पीछे कोच जोड़ा जाय तो ब्रेकवान की बिजली पिछली बत्ती (टेल लैम्प) रात्रि को बुझा दी जानी चाहिए और अधिकारीगण को अपना निरीक्षण यान ब्रेकवान के पीछे लगवाने पर यह देखना चाहिए कि ऐसा कर दिया गया है।
- (iii) लाइट इंजन में चाहे वह अकेला हो या इसके साथ दूसरा इंजन लगा हो पीछे की ओर दिन में पिछला बोर्ड (टेल बोर्ड) और रात्रि में पिछली बत्ती (टेल लैम्प) लगी होनी चाहिए। जब लाइट इंजन एक दूसरे के साथ जुड़े हुए जा रहे हों तो अगले इंजन से पिछला बोर्ड/बत्ती (टेल बोर्ड/लैम्प) को हटा देना चाहिए।

#### 4.17 स्टेशन मास्टर की पास होने वाली गाड़ियों के पिछले (टेल) बोर्ड या पिछले बत्ती (टेल लैम्प) से सम्बन्धित जिम्मेदारी:—

- (1) स्टेशन मास्टर को यह देखना होगा कि उसके स्टेशन से पास होने वाली प्रत्येक गाड़ी अन्तिम वाहन पर नियम 4.16 के अनुसार पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) या अन्य उपकरण लगा है।
- (2) यदि स्टेशन से कोई ऐसी गाड़ी पास होती है कि जिस पर गाड़ी की सम्पूर्णता का ऐसा चिन्ह नहीं लगा है, तो स्टेशन मास्टर:

- (a) By day, a tail board of approved design or a red painted tail lamp of approved design which may be until, or
  - (b) By night, as well as in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility during day, a red tail lamp or approved design displaying a flashing red light to indicate last vehicle check device; or
  - (c) Such other device as may be authorized by special instructions.
- (2) A Colliery pilot, i.e. a train used for collecting or distributing vehicles in colliery siding, when working in a block section or in the colliery siding taking off from a block section need carry a tail board or tail lamp or such other device as may be authorized by special instructions, only as it enters or leaves the block station of either end of such block section provided that special instructions are issued to ensure that no other train is permitted to proceed into the block section until the Guard of the Colliery Pilot certifies that he has left no vehicle obstructing the block section in which he has been working.
- (3) In emergencies only, and under special instructions in each case, a red flag may be used in lieu of a tail board or an unlit tail lamp.

S.R. 4.16 (i) In order to indicate that the train is complete and that no portion has become detached, the last vehicle be distinguished by lacing in rear of it:

- (a) a red tail-board with the Letter “LV” painted in white thereon, by day and in clear weather,
  - (b) a tail lamp showing a red light by night (sun set to sun rise) and in thick or foggy weather,
  - (c) a red flag in any emergency of a short trip only when a tail board/unlit red painted tail lamp is not available. This is permitted during day light and in clear weather only under exceptional circumstances, when specially authorized by the concerned Senior Divisional/ Divisional Operating Manager.
- (ii) The tail light of the brake van must be switched off at night when a coach/wagon is attached outside the brake van in rear and officers who attach their inspection carriage behind the brake-van should see that this is done.
- (iii) Light engines, single and coupled must carry in the rear tail board by day and a tail light by night. The tail board/light on the leading must always be removed when light engines are proceeding coupled.

#### **4.17 Responsibility of Station Master regarding tail board or tail lamp of passing trains:-**

- (1) The Station Master shall see that the last vehicle of every train passing through his station is provided with a tail board or tail lamp or such device in accordance with the provisions of Rule 4.16.
- (2) If a train passes the station without such indication to show that it is complete, the Station Master shall:

- (क) तत्काल अगले स्टेशन को सूचित करेगा कि गाड़ी को रोक कर अभाव की पूर्ति कर दी जाए और यह सूचना दी जाए कि गाड़ी पूर्ण है या नहीं;
- (ख) इस बीच यह सुनिश्चित करने के लिए कि पिछले स्टेशन से किसी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाए, ब्लॉक सेक्शन को बन्द करने का कार्य रोक देगा, परन्तु जहाँ किसी सेक्शन में ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर या ट्रैक सर्किट और किसी सिरे या नॉन रनिंग लाइनों को छोड़कर संपूर्ण ट्रैक सर्किट वाले स्टेशन यार्ड की व्यवस्था है तथा जहाँ ऐसे उपस्कर की व्यवस्था वाला ब्लॉक सेक्शन क्लीयर इंडीकेशन स्वतः ही ब्लॉक सेक्शन का क्लीयरेंस सुनिश्चित करेगा, वहाँ गाड़ी को रोक रखने की आवश्यकता नहीं है।
- (ग) जब तक अगले स्टेशन से यह सूचना नहीं मिल जाती कि गाड़ी पूर्ण है, तब तक वह न तो पिछले ब्लॉक सेक्शन को खाली समझेगा और न ही उसे बन्द करेगा।
- स.नि.4.17(i) स्टेशन से बिना रुके पास होने वाली गाड़ियों के सम्बन्ध में उनके सम्पूर्ण आ जाने को सुनिश्चित करने के उद्देश्य से स्टेशन मास्टर स्वयं उस गाड़ी के पीछे लगे टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लाइट को देखने के लिये जिम्मेदार होगा।
- (ii) यह जिम्मेदारी रुकने वाली गाड़ियों की स्थिति में दो या अधिक केबिन वाले स्टेशन पर यह ड्यूटी उस केबिन के केबिनमैन की होगी जो इस स्थान से निकटतम है जहाँ गाड़ी का अंतिम वाहन खड़ा होता है। ऐसी स्थिति में ज्यों ही कोई गाड़ी आकर रुकती है, अंतिम वाहन के पीछे लगे टेलबोर्ड/टेललैम्प/टेल लाइट को देखकर केबिनमैन सुनिश्चित कर लेगा कि गाड़ी संपूर्ण आ गयी है। केबिन मैन जब तक ऐसी स्थिति को सुनिश्चित नहीं कर ले तब तक उसे होम सिगनल वापस नहीं करना चाहिये और न ही टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को गाड़ी के पूर्ण आगमन की सूचना देनी चाहिये। जहाँ की-ट्रांसमिटर लगा हो वहाँ होम सिगनल की चाभी की-ट्रांसमीटर द्वारा प्रेषित किया जाना स्टेशन मास्टर के लिये केबिनमैन की ओर से यह आश्वासन होगा कि गाड़ी संपूर्ण आ गयी है। अन्य स्थितियों में केबिनमैन द्वारा प्राइवेट नं0 दिया जाना चाहिये। स्टेशन मास्टर को जब तक चाभी या प्राइवेट नं0 न प्राप्त हो तब तक उसे गाड़ी सेक्शन से बाहर हो गयी है संकेत नहीं भेजना चाहिये।
- (iii) यदि पहुंचने पर कोई गाड़ी टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लाइट की दृष्टि से अपूर्ण पायी जाती है तो केबिनमैन टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और स्टेशन मास्टर प्राइवेट नं0 देकर उसकी स्वीकृति देगा। प्राइवेट नं0 के मिल जाने पर केबिन मैन होम सिगनल को टान स्थिति में वापस कर सकता है और चाभी, यदि कोई हो, विद्युतीय माध्यम से भेज सकता है। इसके बाद स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड से गाड़ी के सम्पूर्ण आगमन का प्रमाण-पत्र सम्पूर्ण आगमन पंजिका में प्राप्त करेगा।
- (iv) दो या दो से अधिक केबिन वाले स्टेशनों के अतिरिक्त अन्य स्टेशनों पर रुकने वाली गाड़ियों के गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण-पत्र प्राप्त करने के लिये निर्धारित प्रारूप फार्म टी/1410 पर गाड़ी पूर्ण आगमन रजिस्टर रखा जायेगा।

| क्र.सं. | दिनांक | गाड़ी सं० | आगमन समय |      | गार्ड का हस्ताक्षर इस हेतु कि उसकी गाड़ी पूर्ण आ गयी है तथा फाउलिंग मार्क साफ करके खड़ी है। |
|---------|--------|-----------|----------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
|         |        |           | घन्टा    | मिनट |                                                                                             |

स्टेशन मास्टर इस रजिस्टर को अपने स्टेशन के किसी कर्मचारी द्वारा गाड़ी की संख्या और दिनांक लिखकर गार्ड के पास भेजेगा। गार्ड स्वयं को आश्वस्त कर लेने के बाद कि उस गाड़ी का अंतिम वाहन सभी उल्लंघन चिन्हों के भीतर खड़ा है, गाड़ी के आगमन का समय उचित कॉलम में लिखकर पूरा हस्ताक्षर करेगा। इसके बाद गार्ड गाड़ी के सम्पूर्ण आगमन का संकेत देने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को दिन में हरी झंडी और रात में हरी बत्ती हिलाकर सिगनल देगा। गार्ड का हैन्ड सिगनल मिल जाने पर स्टेशन मास्टर लाइन बंद कर देगा परन्तु जिस ब्लॉक स्टेशन से गाड़ी अभी आयी है उस स्टेशन को न तो लाइन क्लीयर देगा और न ही उस स्टेशन से लाइन क्लीयर लेगा जब तक कि रजिस्टर वापस नहीं मिल जाय और अपने आपको यह आश्वस्त न कर ले कि गार्ड द्वारा गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र दे दिया गया है।

- (a) Immediately advise the station in advance to stop the train to see that the defect is remedied and to advise whether or not the train is complete,
- (b) Meanwhile without the closing of the block section to ensure that no train is allowed to enter the block section from the station in rear, and Provided that where in a section, a block proving axle counter or track circuit and complete track circuiting of station yard, excluding non running lines on either end is provided with such equipment shall ensure clearance of block section automatically the withholding may not be necessary.
- (c) Unless the station in advance has advised that the train is complete, neither consider the block section in rear as clear nor close it.

S.R.4.17 (i) For run through trains, it is the duty of the Station Master to personally inspect the Tail board/Tail lamp/ light in the rear of the train to ascertain that the train has arrived complete.

- (ii) In the case of stopping trains, at stations where two or more cabins are provided this duty will devolve on the cabinman of the cabin nearest to which the last. In such a case, as soon as a train arrived, the cabinman will satisfy that it has arrived complete by seeing the Tail board/ Tail lamp/light affixed in the rear of the last vehicle on the train and until he has so satisfied himself he must not put the Home Signal to 'ON' and report the complete arrival of the train by telephone to the Station Master. Where there is a key transmitter, the transmission of the Home Signal key back to the Station Master is the cabinman's assurance that the train has arrived complete. In other cases, the cabinman must give a private number. Until the key of private number is transmitted, the Station Master must not send the train out of section signal.
- (iii) If a train arrives incomplete in respect of the Tail board/Tail lamp/light the cabinman will inform the Station Master by telephone and the Station Master will acknowledge with a private number. After he receives the private number, the Cabinman may put the Home signal to 'ON' and transmit the key. If any, The Station Master will then require the Guard to certify the complete arrival of the train in the Train Intact Arrival Register.
- (iv) At station & other than those provided with two or more cabin, a Train Intact Arrival Register' on prescribed form T/1410 shall be maintained for the purpose of obtaining complete arrival certificates from Guards of stopping trains. This book shall have the following columns:-

| S. No. | Date | Train No. | Time of Arrival |         | Guard's signature in token that his train has arrived complete and is standing clear of all fouling marks |
|--------|------|-----------|-----------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        |      |           | Hours           | Minutes |                                                                                                           |

The Station Master shall send the book to the Guard through one of his station staff after entering the date and train No. The Guard, shall after satisfying himself that the last vehicle of his train is standing clear of all fouling marks, record the arrival time and his full signature in the appropriate columns. Thereafter he shall signal to the station master on duty by waving a green flag during the day and a green light during the night as an indication of the train having arrived complete. The station master shall close the line on receipt of hand signals from the guard but shall not give line clear or obtain line clear from the block station from which the train has just arrived unless he has received back the book and satisfied himself that the guard has certified the complete arrival of the train.

- (v) यदि कोई गाड़ी सम्पूर्ण नहीं आयी है, तो गार्ड की यह व्यक्तिगत जिम्मेदारी होगी कि वह तत्काल इसकी सूचना स्टेशन मास्टर/केबिनमैन/स्वीचमैन को स्थिति के अनुसार दे दे।
- (vi) दोहरी लाइन पर जब कोई गाड़ी बिना टेल लैम्प/टेल बोर्ड के गुजरती है तब स्टेशन मास्टर उस ब्लॉक सेक्शन के बगल की लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को रोककर लोको पायलट एवं गार्ड को वस्तुस्थिति से अवगत करायेगा एवं सतर्कता पूर्वक चलने एवं किसी अवरोध की दशा में तत्काल रोक सकने की गति का पालन करने का सतर्कता आदेश तब तक जारी करेगा जब तक कि यह प्रमाणित नहीं हो जाये कि गाड़ी का पिछला विच्छेदित भाग, यदि कोई है, दूसरे लाइन को बाधित नहीं कर रहा है।
- (vii) उन स्टेशनों पर जहाँ इन्ड केबिन/पैनल की व्यवस्था नहीं है किन्तु वहाँ पर सबसे बाहरी काँटों के पास टेलीफोन से सुसज्जित कोई समपार फाटक है, गाड़ियों के आगमन की दशा में गेटमैन गाड़ियों के टेल लैम्प/टेल बोर्ड के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी के पूर्ण आगमन के टोकन रूप में स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर देगा।

#### 4.18. संचार साधन:-

- (1) कोई सवारी या मिली-जुली गाड़ी किसी स्टेशन से तब तक नहीं भेजी जाएगी जब तक कि हर सवारी डिब्बे में गार्ड या लोको पायलट के साथ संचार स्थापित करने का कोई साधन नहीं लगा है।
- (2) उपनियम (1) निम्नलिखित में लागू नहीं होगा, अर्थात्
  - (क) निर्वात (वैकुअम) व्यवस्था पूर्णरूप से या आंशिक रूप से खराब है, तथा
  - (ख) उन विशेष गाड़ियों को, जिन्हें अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन छूट दे दी गई है।
- (3) यदि रेल प्रशासन का इस बावत समाधान हो जाता है कि उपनियम (1) में उल्लिखित संचार साधनों का सामान्यतः शरारतपूर्ण प्रयोग होता है तो वह, उक्त उपनियम में किसी बात के होते हुए भी किसी भी ऐसी गाड़ी के सभी या किन्हीं सवारी में लगाए गए संचार साधन को तत्समय काटने का निर्देश दे सकता है।
- (4) यदि किसी माल वाहन में यात्री ले जाए जाते हैं तो वह इस नियम के अर्थ में 'सवारी वाहन' नहीं माना जाएगा।

#### 4.19. गार्ड तथा लोको पायलट के साज-सामान:-

- (1) अपनी गाड़ी पर ड्यूटी के समय प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट के पास निम्नलिखित साज-सामान होंगे, अर्थात् :-
  - (क) इन नियमों या इनके उन भागों की एक प्रति जो नियम 2.01 के अधीन उसे दिए गए हैं ;
  - (ख) रेल के जिस सेक्शन में गाड़ी चलनी है, उसके लिए प्रवृत्त कार्य चालन समय सारणी (वर्किंग टाइम टेबल) तथा सभी शुद्धि पत्रों और परिशिष्टों की, यदि कोई है, एक प्रति;
  - (ग) एक हैंड सिगनल बत्ती,
  - (घ) एक सीटी (केवल गार्डों के लिए);
  - (ङ) एक लाल झंडी और एक हरी झंडी;
  - (च) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित, पटाखों का इतना स्टॉक जो सम्बन्धित नियमों के पालन के लिए पर्याप्त है,
  - (छ) प्राथमिक उपचार पेटी (फर्स्ट-एड-बॉक्स) केवल सवारी गाड़ियों के गार्डों के लिए तथा
  - (ज) ऐसी अन्य वस्तुएं जो रेल प्रशासन इस सम्बन्ध में निर्धारित करे।

- (v) Should, however, the train not arrived complete, it is the personal responsibility of guard to bring the fact immediately to the notice of the station master, Cabin Assistant Station Master, Cabin Man or Switch Man as the case may be.
- (vi) On double line when a train is passed without tail lamp/tail board, the station master will stop entry of the train in the same block section on the adjacent line and advise the guard and Loco Pilot the circumstances and issue caution order to proceed cautiously and be prepared to stop short of any obstruction until it is certified that the rear portion of the parted train, if any, is not obstructing the other line.
- (vii) At station where end cabin/panel is not provided but there is a level crossing gate equipped telephone near outermost facing point. The gateman during reception of train, after ascertaining that train has passed with Tail Board/Tail Lamp intact has cleared. The fouling mark, shall give a private no. to station master in token of complete arrived of train.

#### **4.18 Means of communication:-**

- (1) No passenger train or mixed train shall be dispatched from any station, unless every passenger carriage is provided with means by which communication can be made with the guard or the Loco Pilot.
- (2) Sub-rule (1) shall not apply to-
  - (a) Passenger or mixed trains in case of complete or partial failure of vacuum; and
  - (b) Such particular trains as may be exempted under approved special instructions.
- (3) If a Railway Administration is satisfied that mischievous use of the means of communication referred to in sub-rule (1) is prevalent it may, notwithstanding anything contained in that sub-rule, direct the disconnection, for the time being of the means of communication provided in all or any of the passenger carriages in any such train.
- (4) A Goods vehicle in which passengers are carried is not a 'Passenger carriage' within the meaning of this rule.

#### **4.19 Guard's and Loco Pilot equipment:-**

- (1) Each Guard and Loco Pilot shall have with him, while on duty with his train, the following equipment-
  - (a) A copy of these rules or such portions thereof as have been supplied to him under Rule 2.01
  - (b) A copy of the Working Time Table and all correction slip and appendices, if any, in force on that section of the railway over which the train is to run,
  - (c) a hand signal lamp,
  - (d) a whistle (for Guards only)
  - (e) a red flag and a green flag
  - (f) a stock of detonators sufficient to comply with the relevant rules as may be prescribed by special instructions,
  - (g) a first aid box (for Guards of passenger carrying trains only); and
  - (h) Such other articles as may be prescribed by the Railway Administration in this behalf.

- (2) यदि किसी गार्ड या लोको पायलट के पास उपनियम (1) में उल्लिखित या निर्दिष्ट वस्तुओं में से कोई नहीं है, तो वह इस बात की रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा जो इस कमी की पूर्ति करेगा।
- (3) प्रत्येक गार्ड और लोको पायलट, गाड़ी पर ड्यूटी के समय, अपने साथ उस चश्मे की दो जोड़ी रखेगा जिसका पहनना उसके लिए डाक्टरी सलाह के अनुसार आवश्यक है।

नोट: लोको पायलट एवं गार्ड के उपकरण समय समय पर जारी विशेष अनुदेश के अनुरूप होंगे।

स.नि.4.19: (I) प्रत्येक गार्ड के पास (स्वयं के साथ अथवा गार्ड वैन में) और लोको पायलट के पास (स्वयं के साथ अथवा लोको में), अपनी गाड़ी में ड्यूटी के समय नियम 2.01 के तहत उसे दिये गये नियमों अथवा इनके संगत भागों की एक प्रतिलिपि (हार्ड अथवा इलेक्ट्रानिक रूप में) तथा रेलवे के उस खंड जहाँ गाड़ी चलाई जानी है, पर लागू वर्किंग समय सारणी और सभी शुद्धि परचियाँ और परिशिष्ट, यदि कोई हो, की प्रतिलिपि (हार्ड अथवा इलेक्ट्रानिक रूप में) होनी चाहिए।

- (II) निम्नलिखित उपकरण भी गार्डों के व्यक्तिगत उपकरण होंगे –

- (i) सभी गार्डों के लिये एल.ई.डी. आधारित टेल लैम्प
- (ii) डिटैचेबुल प्रेशर गेज एडाप्टर के साथ मालगाड़ी के गार्डों के लिये।

- (III) सहायक लोको पायलट को निम्नलिखित उपकरण, उनको वहन करने हेतु सुविधाजनक बैग के साथ जारी किये जायेंगे:—

- (i) तीन रंगों वाला टार्च
- (ii) लाल और हरी झंडी
- (iii) हथौड़ी सह पेचकस
- (iv) कार्यकारी समय-सारणी

#### 4.20. इंजन चलाने की जिम्मेदारी:—

- (1) विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा उपबंधित के सिवाय, किसी इंजन की किसी भी परिचालित लाइन पर तब तक चलने की अनुमति नहीं दी जायेगी जब तक कि उस पर लोको पायलट और साथ ही सहायक लोको पायलट भी नहीं है।
- (2) उपनियम (3) के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, किसी भी परिस्थिति में लोको पायलट यथा विधि सभी दृष्टि से रेल सेवक के अतिरिक्त कोई भी व्यक्ति किसी भी परिचालित लाइन पर इंजन नहीं चलाएगा।
- (3) यदि इंजन गतिमान है और लोको पायलट असमर्थ हो जाता है तो सहायक लोको पायलट यदि वे यथा विधि योग्यता प्राप्त है तो, गाड़ी को सतर्कतापूर्वक अगले स्टेशन तक ले जा सकता है और यदि सहायक लोको पायलट यथा विधि योग्यता प्राप्त नहीं है तो वह गाड़ी को रोक देगा और सबसे पास के स्टेशन मास्टर को गाड़ी के भार साधन के लिए लोको पायलट की व्यवस्था करने हेतु संदेश भेजेगा। इस काम के लिए वह गार्ड की सहायता ले सकता है।

#### 4.21. विद्युत गाड़ी चलाना:—

- (1) इन नियमों में अन्यथा निर्धारित के सिवाय, जब विद्युत गाड़ी गतिमान है अथवा जब वह किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर खड़ी है तब लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा।
- (2) (क) यदि एक अथवा बहु यूनिट वाली गाड़ी के सबसे अगले चालन कक्ष के चालन यंत्र खराब हो जाते हैं तो, गाड़ी निकटतम सेवा योग्य चालन कक्ष से सतर्कता पूर्वक चलाई जायेगी, ऐसी स्थिति में गार्ड सबसे अगले चालन कक्ष में यात्रा करेगा और लोको पायलट को आवश्यक संकेत देता रहेगा, गार्ड आवश्यकतानुसार हार्न या सीटी भी बजाता रहेगा और आपात स्थिति में ब्रेक लगाएगा और गाड़ी को सिग्नलों, स्टेशनों और अवरोधों पर सही रूप से रोकने के लिए जिम्मेदार होगा।

- (2) If any Guard of Loco Pilot is not in position of any articles mentioned or referred to in sub-rule(1), he shall report the fact to his superior who shall make good the deficiency.
- (3) Each Guard shall have with him while on duty with his train, two pairs of such spectacles as he is required to wear under medical advice.

Note : Each Guard and Loco Pilot should also be in possession of a watch in addition to the equipment prescribed in sub rule (1)

S.R. 4.19 (I) Each Guard (with him/her or in Guard van) and Loco Pilot (with him /her or in Loco), while in duty with his/her train, shall have a copy (in hard or in electronic form) of these rules or relevant portions thereof, as supplied to him/her under Rule 2.01 and a copy (in hard or in electronic form) of the working time table and all the correction slips and appendices, if any, in force on that section of the Railway over which the train is to run.

- (II) Following items will also be the personal equipments of Guards:
  - (i) LED based tail lamps for all Guards.
  - (ii) Detachable pressure gauges with adapters for goods Guards.
- (III) The following equipments along with a handy bag to carry the same be issued to Assistant Loco Pilots :
  - (i) Tri colour Torch
  - (ii) Red and Green Flag
  - (iii) Hammer-cum-screw
  - (iv) Working Time Table

#### **4.20 Manning of engine in motion :-**

- (1) Except when otherwise provided by special instructions, no engine shall be allowed to be in motion on any running line unless the Loco Pilot as also the Assistant Loco Pilot are upon it.
- (2) Subject to the provision of sub rule(3), in no circumstances shall a person other than the Loco Pilot or a Railway servant duly qualified in all respects, drive and engine on any running line.
- (3) If a Loco Pilot becomes incapacitated while engine is in motion, the Assistant Loco Pilot or the Fireman, if duly qualified, may work the train to the next station cautiously and where the Assistant Loco Pilot or the Fireman is not duly qualified, he shall bring the train to a stop and send a Message to the Station Master of the nearest station to make arrangement for a Loco Pilot to take over the train, and for so doing he may take the assistance of the Guard.

#### **4.21 Driving an electric train:-**

- (1) In case of electric engine or diesel engine having twin cabs, the Loco Pilot shall be in the leading driving compartment when the train is in motion or when the train is standing on any running line except as otherwise prescribed in these rules.
- (2) (a) In the case of a single or multiple unit train, if the driving apparatus in the leading driving compartment becomes defective, the train shall be driven cautiously from the nearest driving compartment which is serviceable; in this event, the Guard shall travel in the leading driving compartment and shall convey the necessary signals to the Loco Pilot; the Guard shall also sound the horn or whistle as necessary and apply the brake in case of emergency and shall be responsible for stopping the train correctly at signals, stations and obstructions.

(ख) यदि विद्युत इंजन का सबसे अगला चालन कक्ष खराब हो जाता है तो गाड़ी पिछले चालन कक्ष से सहायक लोको पायलट चलाएगा किन्तु यह तब जब वह चलाने के लिए यथाविधि योग्यता प्राप्त है। लोको पायलट सबसे अगले चालन कक्ष में रहेगा और गाड़ी के सही संचालन के लिए जिम्मेदार होगा।

उपरोक्त सामान्य नियम 4.21(1) एवं (2)(ख) जो विद्युत इंजन पर लागू होते हैं वह गाड़ी संचालन हेतु ट्विन कैब युक्त डीजल इंजन पर भी लागू होंगे।

#### 4.22. इंजन या टेंडर पर चलना:—

- (1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, चलक दल से भिन्न किसी भी व्यक्ति को किसी इंजन या भाप (स्टीम) इंजन के टेंडर पर चलने का अधिकार नहीं होगा।
- (2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति नहीं दी जाती है, एक यूनिट या बहु यूनिट गाड़ी या विद्युत, डीजल या पेट्रोल इंजन से चलने वाली गाड़ी के चालन कक्ष में चालक दल के अतिरिक्त किसी भी व्यक्ति को प्रवेश के लिये प्राधिकृत नहीं किया जायेगा।
- (3) कोई भी अनाधिकृत व्यक्ति उसमें लगे कल पुर्जों, में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

#### 4.23. ब्रेकयान:—

- (1) आपात स्थिति में या विशेष अनुदेशों के अधीन की गई व्यवस्था के सिवाय, किसी गाड़ी को तब तक किसी ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश नहीं करने दिया जाएगा जब तक कि उसके साथ एक या एक से अधिक ब्रेकयान या हैंड ब्रेक वाहन नहीं लगे हैं।
- (2) यह नियम रेल कार, केवल अकेले इंजन या आपस में जुड़े ऐसे इंजनों पर लागू नहीं होगा।

4.24. गाड़ी में ब्रेकयान का स्थान:— जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा निर्देश नहीं दिया जाता है, एक ब्रेकयान गाड़ी के पीछे लगाया जाएगा, परन्तु विशेष अनुदेशों के अधीन, आरक्षित डिब्बे या दूसरे वाहन ऐसे ब्रेकयान के पीछे लगाए जा सकते हैं।

स.नि. 4.24:

- (1) (क) सवारी या मिश्रित या मालगाड़ी की स्थिति में जब समूची गाड़ी में वैक्युम/एअर ब्रेक काम कर रहा हो पिछले ब्रेकयान के पीछे दो बोगियां या समकक्ष चार पहिये वाले वाहन लगाये जा सकते हैं बशर्ते कि उनमें वैक्युम/एअर ब्रेक लगे हों जो अच्छी दशा में काम करने वाले हों। वैक्युम/एअर पाइप से युक्त वाहन/माल डिब्बे भी पिछले ब्रेकयान के पीछे लगाये जा सकते हैं। यदि इन्हें पूर्णरूप से वैक्युम/एअर ब्रेक वाले वाहन/डिब्बों के बीच मार्शल किया गया हो और ऐसे वाहन/डिब्बों की संख्या उपर्युक्त निर्धारित संख्या से अधिक न हो।
- (ख) किन्तु सवारी या मिश्रित गाड़ियों में जिसमें पूरी गाड़ी में वैक्युम/एअर ब्रेक काम कर रहा हो उपर्युक्त उपखण्ड (क) में निर्धारित संख्या के अतिरिक्त एक निरीक्षण यान (बोगी या अन्यथा) भी लगाया जा सकता है यदि इसमें अपनी हैंड ब्रेक लगा हो।
- (ग) जब समूची गाड़ी में वैक्युम/एअर ब्रेक काम न कर रहा हो तो केवल एक निरीक्षण यान (बोगी या अन्यथा) ब्रेकयान के पीछे लगाया जा सकता है बशर्ते कि हैंड ब्रेक कार्यरत अवस्था में लगा जिसका प्रयोग उसमें यात्रा करने वाले अधिकारी द्वारा किया जा सके।
- (2) केवल दिन के समय मालगाड़ी के पिछले ब्रेकयान के पीछे एक क्षतिग्रस्त वाहन लगाया जा सकता है जिसके परिचालन की उपयुक्तता (फिट टू रन) का प्रमाणपत्र मिल चुका हो और उसके साथ कोई सक्षम रेल सेवक चल रहा हो।
- (3) (क) उन खण्डों को छोड़कर जहाँ 100 में 1 से अधिक का ढलान हो एक इंजन जिसके साथ एक लोको पायलट दल यान (क्रू वान), चिकित्सा यान या निरीक्षण यान जुड़ा हो, चाहे इनमें हैंड ब्रेक हो या न हो, एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन बिना गार्ड और ब्रेकयान के भेजा जा सकता है बशर्ते कि उसमें कार्यशील वैक्युम/एअर ब्रेक यंत्र लगा हुआ हो।
- (ख) लाइन क्लीयर मांगते या देते समय सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को आदान-प्रदान किये जाने वाले लाइन क्लीयर संदेश में ब्रेकवान, चिकित्सा यान या निरीक्षण यान के नम्बर का उल्लेख करना चाहिए और उसे सम्बन्धित गाड़ी पुस्तक में अभिलिखित करना चाहिये।

- (b) In the case of an electric engine or diesel engine having twin cabs, if the leading driving compartment becomes defective, the train shall be driven from the trailing driving compartment by the Assistant Loco Pilot if he is duly qualified to drive; and the Loco Pilot shall remain in the leading driving compartment, and shall be responsible for the correct operation of the train.

Existing GR 4.21(1) & (2)(b) which is applicable to electric engine shall also be applicable for working of trains by diesel engine having twin cab.

#### **4.22 Riding on engine or tender:-**

- (1) No person other than the engine crew shall be authorised to ride on the engine or tender of a steam locomotive, except in accordance with special instructions.
- (2) Except as may be permitted by special instructions, no person other than the engine crew shall be authorised to enter any driving compartment of a single or multiple unit train or train propelled by electric, diesel or petrol engine.
- (3) No unauthorised person shall manipulate any apparatus contained therein.

#### **4.23 Brake-vans:-**

- (1) No train shall be allowed to enter a block section, unless one or more brake-vans or hand braked vehicles are attached to it, except in emergency or as provided for under special instructions.
- (2) This rule does not apply to rail-cars, light engine or light engines coupled together.

#### **4.24 Position of brake-van on train:-** Unless it be otherwise directed by special instructions, one brake-van shall be attached to the rear of the train, provided that reserved carriages or other vehicles may, under special instructions, be placed in rear of such brake-van.

S.R. 4.24:

- (1)
  - (a) In case of passenger or a mixed or a goods train worked with vacuum/ air pressure throughout, two bogies or their equivalent (4 four wheelers) may be attached behind the rear brake van provided these are fitted with vacuum/air brake in good working order. Vacuum piped vehicles/wagons are also permitted to be attached behind the rear brake van provided these are marshaled between fully vacuum fitted vehicles/wagons and provided that the number of vehicles/wagons attached behind the rear brake van does not exceed the limit specified above.
  - (b) However in case of passenger or a mixed or a goods train worked with vacuum/ air pressure throughout, an inspection carriage (bogie or otherwise) may also be attached in addition to the limitation provided in sub-para (a) above provided it has its own hand brake.
  - (c) In the case of trains not worked with vacuum/ air pressure throughout, one inspection carriage (bogie or otherwise) only fitted with a hand brake in good working order and as can be operated by its occupant during the run, may be attached in rear of the rear brake van.
- (2) One damaged vehicle certified as fit to run and accompanied by a competent railway servant, may be attached in rear of the rear brake van of a goods train, during day light hours only.
- (3)
  - (a) Except on sections with a gradient of 1 in 100 or steeper, an engine with one crew van or one medical van or one inspection carriage attached with or without hand brake may be dispatched from any station without a Guard and/or brake van provided the same is equipped with active vacuum/ air brake apparatus. The loco pilot must be advised of the attaching of the vehicle in rear by memo and his acknowledgment obtained by the station master on duty.
  - (b) While asking for and granting line clear, the number of the crew van or medical van or inspection carriage must be mentioned in the line clear messages exchanged between the station master concerned and recorded in the relevant train books.

**4.25. गार्ड:-**

- (1) विशेष अनुदेशों के अधीन या आपात स्थिति के सिवाय, हर परिचालित गाड़ी में एक या एक से अधिक गार्डों की व्यवस्था की जाएगी।
- (2) निम्न अवस्थाओं के सिवाय परिचालित गाड़ी का गार्ड अपने ब्रेकयान में यात्रा करेगा, अर्थात्:-
  - (क) आपात स्थिति में, या
  - (ख) विशेष अनुदेशों के अधीन।
- (3) यदि कोई गाड़ी बिना गार्ड के चलाई जाती है तो गार्ड के वे कर्तव्य जिनका लोको पायलट पालन कर सकता है, विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट रूप में लोको पायलट को सौंप दिए जाएंगे।

स0 नि0 4.25(1): आपात स्थिति में बिना गार्ड के गाड़ियों का संचालन वरिष्ठा मण्डल परिचालन प्रबन्धक मण्डल परिचालन प्रबन्धक के विशेष आदेशों द्वारा किया जाये और ऐसी स्थिति में गार्ड द्वारा निर्वाह होने वाले कार्य लोको पायलट द्वारा किया जायेगा।

- (i) यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि गाड़ी इंजन से आखरी डिब्बे तक जो ब्रेकयान भी हो सकता है, वैक्युम/एयर ब्रेक युक्त है। यदि गाड़ी के प्रस्थान स्टेशन पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो, गाड़ी परीक्षक ऐसी गाड़ी के आखरी डिब्बे का नम्बर और प्रकार ब्रेक पावर सर्टीफिकेट पर लिखेगा। और यदि क्रू बदलने वाले व बीच के स्टेशनों पर गार्ड उपलब्ध नहीं है तो, यह कार्य स्टेशन मास्टर की सूचना के पश्चात गाड़ी के ब्रेक पावर के परीक्षण और सुनिश्चित के बाद कि आखरी के चार पिस्टन कार्य कर रहे हैं, लोको पायलट द्वारा किया जायेगा। वैक्युम/ब्रेक पावर सर्टीफिकेट पर हस्ताक्षर करने के पहले लोको पायलट सुनिश्चित करेगा कि आवश्यक मात्रा में वैक्युम/एयर प्रेशर ब्रेकयान में उपलब्ध है। वैक्युम/एयर प्रेशर गेज गाड़ी चलने वाले स्टेशन द्वारा उपलब्ध कराया जायेगा।
- (ii) एल.वी. बोर्ड/टेल लैम्प लोको पायलट को उपलब्ध कराया जायेगा, और लोको पायलट द्वारा आखरी डिब्बा संकेतक डिब्बे के पीछे निरपवाद लगाया जायेगा। ऐसी गाड़ियों का संचालन रात्रि में होने पर टेल लैम्प होना अति आवश्यक है।
- (iii) लोको पायलट को सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा व स्टेशन मास्टर आवश्यक पृष्ठांकन द्वारा उल्लेख करेगा कि, गाड़ी को बिना गार्ड के चलना है और इस सम्बन्ध में खण्ड नियंत्रक को प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान के साथ नोट कराया जायेगा, जो रास्ते के स्टेशनों को सूचित करेगा। स्टेशन मास्टर गाड़ी के नम्बर मिलने पर, एण्ड केबिन यदि है और रास्ते के सभी फाटक वालों को जहाँ टेलीफोन सुविधा है, तदनुसार प्राइवेट नम्बरों के आदान प्रदान के साथ नोट करायेगा।
- (iv) यह स्थिति कि, गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है, और अन्तिम डिब्बे का नम्बर प्रत्येक लाइन क्लीयर पूछताछ पुस्तिका व जबाबी पुस्तिका के साथ-साथ प्रस्थान रिपोर्ट पर लिखा जायेगा जब गाड़ी का संचालन स्वचल ब्लॉक पद्धति पर हो रहा है तो, लाइन क्लीयर पूछताछ व जबाबी सन्देश गाड़ी सिगनल रजिस्टर पर लिखे जायेंगे। बिना गार्ड के चल रही गाड़ी के साथ उसके अन्तिम वाहन का नम्बर दर्शाते हुए एक अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान किया जायेगा।
- (v) इन्टरमिडियट ब्लॉक रोक सिगनल का संचालन करने वाले स्टेशन मास्टर को जब ये मालूम होता है कि गाड़ी बिना गार्ड के चल रही है तो, गाड़ी को आगे चलाने से पहले वह इन्टरमिडियट ब्लॉक पोस्ट से आगे अगले ब्लॉक स्टेशन के खण्ड को एक ब्लॉक खण्ड मानेगा और इन्टरमिडियट ब्लॉक रोक सिगनल से अगले ब्लॉक स्टेशन तक के ब्लॉक खण्ड के लिये लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा।
- (vi) सहायक लोको पायलट स्टेशन से सीमा निकलते हुए, पीछे की ओर तेज नजर रखेगा और स्टेशन कर्मचारियों द्वारा दिखाये जाने वाले किसी भी खतरे के संकेत का आदान प्रदान करेगा।
- (vii) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन पर खड़ी होती है, तो स्टेशन मास्टर/स्विचमैन/केबिनमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी पूरी आ गई है, और फाउलिंग मार्क को साफ करते हुए खड़ी हुई है।
- (viii) धुन्ध, कोहरे, और कम दृश्यता में एवं सम्पूर्ण संचार व्यवस्था के भंग होने और दोहरी लाइन पर इकहरी लाइन संचालन में बिना गार्ड के गाड़ियों के संचालन की सख्त मनाही है।

**4.25. Guards:-**

- (1) Except under special instructions or in an emergency, every running train shall be provided with one or more Guards.
- (2) The Guard of a running train shall travel in his brake van, except-
  - (a) in an emergency, or
  - (b) under special instructions.
- (3) When a train is worked without Guard, such of his duties as can be performed by the Loco Pilot shall devolve on him as may be specified by special instructions.

S.R. 4.25 (1): In an emergency, running of a train without Guard should be done with the specific order of Sr. DOM/DOM and in that case such of the duties of the Guard, as can be performed by the Loco Pilot, shall devolve upon the latter as may be specified by special instructions –

- (i) It should be ensured that the train is provided with continuous vacuum/air pressure from the engine to the rear most vehicle, which may be a brake van. If the Guard is not provided at the originating station of the train, the TXR shall mention the number and type of the rear most vehicle in the Brake Power Certificate issued for such a train. And if no Guard is provided at any intermediate point, the crew changing station, the Loco Pilot on being informed by the Station Master, shall examine the Brake Power of the train and ensure that the rear most four pistons are in working order. Before signing the vacuum/brake power certificate the Loco Pilot shall ensure that the required amount of vacuum/air pressure is provided in the brake van. Vacuum/Pressure gauge shall be provided by the originating station.
- (ii) L.V. Board/Tail Lamp must be made available to the Loco Pilot and the last vehicle indicator shall invariably be fixed at the tail end of the rear most vehicle by the Loco Pilot. The tail lamp is essential in running such a train in the night time.
- (iii) Caution Order shall be issued to the Loco Pilot by the Station Master with necessary endorsement stating that the train is to run without Guard and Section Controller shall also be advised of the fact under exchange of private numbers, who will inform the stations en route. The Station Master on getting the train number, will inform the end cabins, where provided and gatemen of all the level crossing gates en route provided with telephonic communication accordingly under exchange of private numbers.
- (iv) The fact that the train is running without Guard and also the last vehicle number shall be mentioned in each line clear enquiry and reply message, and with the departure report while working train on Automatic Block System. Line clear enquiry message and reply shall be recorded in the train signal register. A separate private number shall include the number of the last vehicle of the train and this number shall be exchanged stating that the train is running without Guard.
- (v) The Station Master of the Block station working the Intermediate Block Stop Signal on becoming aware that the train is running without Guard, shall before dispatching such a train, treat the entire section up to the Block Station immediately ahead of the intermediate block post as one block section and obtain line clear for the block section between intermediate block stop signal and the block station in advance.
- (vi) Assistant Loco Pilot will keep a continuous look out, while running through a station, towards the rear, and shall acknowledge any danger signal shown by the station staff.
- (vii) When such a train stops at a station, the Station Master/Switch men/Cabinmen shall ensure that the train has arrived complete and is standing clear of the fouling mark.
- (viii) During thick, foggy and tempestuous weather and during total failure of communication and single line working on double line section running of train without Guard is strictly prohibited.

- (ix) लोको पायलट द्वारा पटाखा सिगनल का एक अतिरिक्त सेट साथ रखना होगा, वह गाड़ी के बचाव के लिये जिम्मेदार होगा।
- (x) जब ऐसी गाड़ी स्टेशन के मध्य किसी दुर्घटना, विफलता, रुकावट और किसी अन्य परिस्थितियों के कारण रुक जाती है, और लोको पायलट को लगता है कि, वह आगे नहीं चल पायेगा तो, इकहरी लाइन पर वह आगे की दिशा में व सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगे। दोहरी लाइन की स्थिति में जब साथ वाली लाइन अवरुद्ध नहीं है तो, लोको पायलट आगे की तरफ व सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ गाड़ी का बचाव करेंगे। इस स्थिति में की जब साथ वाली लाइन अवरुद्ध है तो, लोको पायलट पहले साथ वाली लाइन का बचाव करेगा और फिर अपनी लाइन का आगे की तरफ बचाव करेगा, और सहायक लोको पायलट पीछे की तरफ।
- (x) सवारी गाड़ी की स्थिति में लोको पायलट को प्राथमिक उपचार पेटी, पोर्टेबल फील्ड टेलीफोन और आपात लाईट उपस्कर भी उपलब्ध कराने चाहिए।
- (2) गार्ड के स्थान पर सहायक लोको पायलट का उपयोग केवल मालगाड़ियों के लिए निम्नानुसार किया जा सकता है:
  - (i) एएलपी का उपयोग केवल मालगाड़ियों में गार्ड के रूप में किया जाना है।
  - (ii) एएलपी का उपयोग केवल आपात स्थिति और गार्ड की अत्यधिक कमी के मामले में किया जाना है।
  - (iii) एएलपी का उपयोग उनके मूल ड्यूटी में एएलपी की आवश्यकता से अधिक उपलब्ध होने पर किया जाएगा।
  - (iv) एएलपी द्वारा किसी भी वाणिज्यिक कार्य के अतिरिक्त जी.आर. और एस.आर. में निर्धारित मालगाड़ी के गार्ड के कर्तव्यों का पालन किया जायेगा।
  - (v) मंडल परिचालन विभाग एएलपी को आवश्यक उपकरण जैसे झंडी, ट्राई कलर टॉर्च, वॉकी-टॉकी, डेटोनेटर, अंतिम वाहन बोर्ड और टेल लैंप प्रदान करेगा।
  - (vi) कोई अन्य आवश्यक उपकरण भी मण्डल द्वारा उचित समझे जाने पर प्रदान किया जा सकता है।
  - (vii) एएलपी सी.एम.एस. सिस्टम में एएलपी के रूप में साइन ऑन/ऑफ करेंगे और एरिया कंट्रोलर या सेक्शन कंट्रोलर की सलाह पर क्रू कंट्रोलर द्वारा गार्ड के रूप में काम करने के लिए एक मेमो दिया जाएगा।
  - (viii) एएलपी को इस कार्य के लिए प्रचलित नियमों के अनुसार एएलपी का पारिश्रमिक दिया जाएगा।
  - (ix) गार्ड के रूप में कार्य करने से पहले गार्ड की ड्यूटी के संबंध में एएलपी को स्टेशन मास्टर/यातायात निरीक्षक द्वारा काउन्सल किया जाना चाहिए।

**4.26. युग्मक (कपलिंग):**— कोई भी वाहन जिसमें अनुमोदित ढंग का/के युग्मक (कपलिंग) नहीं लगा/लगे हैं, किसी गाड़ी से नहीं जोड़ा जाएगा।

#### (घ) वेहिकिल और क्रेन

**4.27. क्रेन:—**

- (1) कोई भी सफरी क्रेन किसी गाड़ी के साथ तब तक नहीं लगाया जाएगा जब तक किसी उचित रूप से प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा यह प्रमाणित नहीं कर दिया जाता कि वह ठीक चालू हालत में है और, यदि आवश्यक है तो, उसकी जिब के लिए एक डमी ट्रक भी लगा हुआ है।
  - (2) जब क्रेन को किसी विद्युत कर्षण वाली या उससे लगी किसी लाइन पर काम करना है तो विशेष अनुदेशों द्वारा अधिकथित निर्धारित कार्यविधि और सावधानी का भी, पालन किया जाएगा।
- स.नि.4.27 (i) इस नियम के लिए प्राधिकृत व्यक्ति गाड़ी परीक्षक है। किन्तु उन छोटे स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी परीक्षक नियुक्त नहीं हैं, क्रेन का प्रभारी क्रेन परिचालन की उपयुक्तता प्रमाणित करने में सक्षम है।
- (ii) मंडल परिचालन प्रबंधक अथवा मंडल यांत्रिक अभियंता की अनुमति के बिना किसी भी क्रेन को यात्री गाड़ी से नहीं ले जाया जायेगा।

- (ix) Extra sets of detonators should be carried by the Loco Pilot who shall be responsible for protection of the train.
- (x) When such a train is stopped between stations on account of accident, failure, obstruction or other exceptional cause and Loco Pilot finds that his train cannot proceed further, he shall immediately on single line, protect the train in front and the Assistant Loco Pilot in rear. In case of double line, when adjacent line is not blocked, the Loco Pilot shall protect in front and Assistant Loco Pilot in rear. In case adjacent line is blocked the Loco Pilot shall first protect the adjacent line and then his own line in front and Assistant Loco Pilot in the rear.
- (xi) In case of passenger carrying trains, the Loco Pilot shall also be provided with first aid box, portable field telephone and emergency light equipment.
- (2) ALPs can be used in lieu of Guard for freight trains only with following instructions :
  - (i) ALPs are to be utilised as Guards only in the freight trains.
  - (ii) ALPs to be utilised only in case of emergency and extreme shortage of Guard.
  - (iii) ALP to be used if available beyond the requirement of ALPs in their original duty.
  - (iv) ALP will perform duties of the goods (Guards as prescribed in the GR and SR except any commercial duty.
  - (v) Divisional Operating department should provide the essential equipments like flags, tri-colour torch, Walkie-Talkie, detonators, last vehicle board and tail lamp to the ALPs.
  - (vi) Any other essential equipment required may also be provided as deemed fit by the division.
  - (vii) ALPs will be signing on/off as ALP in the CMS system and will be given a memo by crew controller to work as Guard on the advice of area controller or section controller.
  - (viii) ALPs will be given the remuneration of an ALP as per the extant rules for this working.
  - (ix) ALP should be counseled by SM/TI for Guard work before working as a guard.

**4.26 Couplings:-** No vehicle that is not fitted with a coupling or couplings of approved pattern shall be attached to any train.

#### **D. Vehicles and Cranes**

##### **4.27 Cranes:-**

- (1) No travelling crane shall be attached to a train until it has been certified by a duly authorised person that it is in proper running order, and with a dummy truck for the jib, if necessary.
- (2) When a crane is to work on any line provided with electric tractions or any line adjacent to it, the procedure and precautions as laid down under special instructions shall also be followed.

S.R. 4.27 (i) The authorized person for purpose of this rule, is the Train Examiner. But at roadside stations where Train Examiner are not posted, the craneman incharge of the crane is competent to certify fitness to run.

- (ii) Except with the permission of Divisional Operating Manager or Divisional Mechanical Engineer no crane may be run on a train carrying passengers.

**4.28. वाहनों की लदाई:-**

- (1) किसी वैगन या ट्रक की लदाई इस प्रकार नहीं की जायेगी कि उसका सकल भार पूरे के लिए अधिनियम की धारा 72 की उपधारा (1) के अधीन नियत अधिकतम सीमा से या ऐसा वहन क्षमता, यदि कोई हो, के फेरफार से जो उक्त धारा की उपधारा (4) के अधीन रेल प्रशासन द्वारा विहित किया जाय, अधिक हो जाए।
- (2) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, कोई वाहन इस प्रकार नहीं लादा जाएगा कि उसका आयाम रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित अधिकतम चल आयाम (मैक्सिमम मूविंग डाइमेंशन) से अधिक हो जाए।
- (3) यदि किसी ट्रक में लदा हुआ माल ट्रक की सीमा से असुरक्षित रूप में आगे निकला हुआ है तो उस ट्रक के साथ एक अतिरिक्त ट्रक डमी के रूप में, लगा दिया जाएगा।
- (4) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा यह काम किसी अन्य रेल सेवक को नहीं सौंपा जाता, गाड़ी का गार्ड उस गाड़ी में जुड़े खुले ट्रक पर लदे माल की सावधानी पूर्वक जांच करेगा और यदि कोई माल अपनी जगह से खिसक गया है या उसे ठीक प्रकार से व्यवस्थित करने की आवश्यकता है तो वह या तो माल को सुरक्षित रूप से बंधवा देगा या उस ट्रक को गाड़ी से अलग करवा देगा।

स.नि. 4.28 (1) किसी भी प्रकार के वाहन के परिचालन की आज्ञा नहीं दी जायेगी यदि वह वाहन या उससे लदा हुआ सामान नीचे दिये गये आयाम के अन्दर न हो:-

|                                                         | बड़ी लाइन (ब्राड गेज) |            |          | छोटी लाइन (मीटर गेज) |        |
|---------------------------------------------------------|-----------------------|------------|----------|----------------------|--------|
|                                                         | कोचिंग                | चार पहिया  | बोगी माल | कोचिंग               | माल    |
|                                                         | स्टॉक                 | माल डिब्बा | डिब्बा   | स्टॉक                | डिब्बा |
|                                                         | मि.मी.                | मि.मी.     | मि.मी.   | मि.मी.               | मि.मी. |
| (क) चौड़ाई में-पटरियों के मध्य से दोनों ओर              | 1625                  | 1600       | 1525     | 1372                 | 1295   |
| (ख) ऊंचाई में-पटरियों के मध्य से रेल सतह से लम्बवत् ऊपर | 4115                  | 4115       | 4115     | 3430                 | 3430   |
| (ग) किनारे की ऊंचाई-रेल सतह से (सीधी) लम्बवत् ऊंचाई     | 3505                  | 3505       | 3505     | 3200                 | 3200   |

- नोट:- (i) भार का ऊपरी भाग मध्य और किनारे की अधिकतम ऊंचाई को मिलाने वाली रेखा से बाहर नहीं बढ़ना चाहिये।
- (ii) यात्रियों को वहन करने वाले पटरी के मध्य से दोनों ओर 1625 मि.मी. चौड़ाई वाले बड़ी लाइन के वाहन तथा 1372 मि.मी. चौड़ाई वाले छोटी लाइन के वाहन में लग दरवाजे अन्दर की तरफ खुलने वाले या खिसकने वाले होने चाहिये।
- (2) सभी भार वाहकों पर भार वाहन की क्षमता लिखी होती है और विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय इस भार वहन क्षमता से अधिक बोझ नहीं लादना चाहिये।
- (3) (क) गाड़ी परीक्षण वाले स्टेशनों से पास होने वाली गाड़ियों के खुले डिब्बे में लदे सामानों का गाड़ी परीक्षक द्वारा जांच किया जाना चाहिये और नीचे लिखे फार्म पर प्रमाण पत्र तैयार कर गाड़ी के गार्ड के माध्यम से कार्यरत स्टेशन मास्टर को अवश्य दे देना चाहिये।

सेवा में,

स्टेशन मास्टर,

.....स्टेशन

मैंने आज .....संख्या अप/डाउन गाड़ी पर लगे खुले डिब्बे संख्या..... की जांच कर ली है और एतद्वारा यह प्रमाणित करता हूँ कि ये सभी ठीक प्रकार से लदे एवं सुरक्षित हैं।

प्रति हस्ताक्षरित .....

हस्ताक्षर.....

हस्ताक्षर.....

पद .....

गाड़ी संख्या..... अप/डाउन का गार्ड

स्टेशन .....

स्टेशन .....

दिनांक.....

**4.28. Loading of vehicles:-**

- (1) No wagon or truck shall be so loaded as to exceed the maximum gross load on the axle fixed under sub-section (1) of section 72 of the Act, or such varied carrying capacity, if any, as may have been prescribed by the Railway Administration under sub section(4) of the said section.
- (2) Except under approved special instructions, no vehicle shall be so loaded as to exceed the maximum moving dimensions prescribed from time to time by the Railway Board.
- (3) When a load in a truck projects to an unsafe extent beyond the end of a truck, an additional truck shall be attached to act as a dummy.
- (4) The Guard shall, unless this duty is by special instructions imposed on some other railway servant, carefully examine the load of any open truck which may be attached to the train and if any such load has shifted or requires adjustment, shall have the load made secure or the truck removed from the train.

S.R. 4.28 (1) No vehicle of any description must be allowed to run if it and the load carried by it are not within the following dimensions:-

|                                                                     | Broad Gauge    |                      |                   | Meter Gauge    |             |
|---------------------------------------------------------------------|----------------|----------------------|-------------------|----------------|-------------|
|                                                                     | Coaching Stock | 4-Wheeled Good Stock | Bogie Goods Stock | Coaching Stock | Goods Stock |
|                                                                     | mm             | mm                   | mm                | mm             | mm          |
| (a) In width: from centre of rails on either side                   | 1625           | 1600                 | 1525              | 1372           | 1295        |
| (b) In height: from centre of rail Perpendicularly above Rail Level | 4115           | 4115                 | 4115              | 3430           | 3430        |
| (c) In height at sides: to a perpendicular height above rail level  | 3505           | 3505                 | 3505              | 3200           | 3200        |

NOTE: (i) The top of the load must nowhere project beyond a line joining the point of maximum height at center and at sides.

(ii) Passenger carrying B.G. stock with width 1625 millimeters on either side from centre of rails and M.G. stock with width 1372 millimeters on either side from center of rails must be fitted with inward opening of sliding doors.

- (2) The carrying capacity of all goods vehicles used for the carriage of goods is marked on each vehicle and the carrying capacity so marked is not to be exceeded, otherwise than in accordance with special instructions.
- (3) (a) Train Examiners must inspect loads on all open trucks on trains passing train examining stations and must makeover to the Station Master on duty, through the Guard of the train, a certificate prepared in the following form.

To,

The Station Master,

..... Station.

I have examined loads on open trucks No. .... on..... No. .... Up/Down on date and here by certify that the same are properly loaded and secured

Countersigned ..... Signature .....

Signature ..... Designation .....

Guard of No. .... Up/Down Station .....

Station ..... Date .....

- (ख) कार्यरत स्टेशन मास्टर को यह प्रमाण-पत्र दिये जाने के पूर्व गार्ड को भी सभी खुले डिब्बों में लदे सामानों की जांच अवश्य करना चाहिए और प्रमाण-पत्र को प्रति हस्ताक्षरित करना चाहिए।
- (ग) गार्ड को भी सभी खुले डिब्बों में लदे सामानों की जांच, उन सभी स्टेशनों पर भी करनी चाहिये जहाँ गाड़ी रुकती है और पर्याप्त समय उपलब्ध है।
- (घ) जब खुला डिब्बों में लदे सामानों को व्यवस्थित करना आवश्यक हो तो स्टेशन मास्टर को इसे ठीक करा लेना चाहिये और उसके बाद गाड़ी परीक्षक एवं गार्ड का प्रमाण-पत्र प्राप्त कर लेना चाहिये।

#### 4.29. क्षतिग्रस्त या दोषपूर्ण वाहन:-

- (1) यदि कोई वाहन पटरी से उतर जाता है तो उसे स्टेशनों के बीच तब तक नहीं चलाया जाएगा जब तक कि सक्षम गाड़ी-परीक्षक उसकी जांच करके उसे पास नहीं कर देता परन्तु यदि कोई वाहन स्टेशनों के बीच पटरी से उतर जाता है किन्तु उसे फिर से पटरी पर चढ़ा दिया जाता है तो लोको पायलट यदि सुरक्षित समझता है तो, उस वाहन को धीमी गति से अगले स्टेशन तक ले जाएगा।
- (2) यदि गार्ड या स्टेशन मास्टर को गाड़ी के किसी भी वाहन की दशा में गाड़ी परीक्षक द्वारा उसकी जांच की जाने से पहले ही, किसी संकट की आशंका है तो वे लोको पायलट से परामर्श करेंगे, और यदि वह आवश्यक समझता है तो उस वाहन को गाड़ी से अलग कर दिया जाएगा।

स.नि. 4.29(i) साधारण नियम के अनुसार घंटी संकेत (बेल कोड) छ: विराम एक के प्राविधान के अन्तर्गत गर्म धुरी या अन्य संकट पूर्ण स्थितियों के बारे में सूचना पाने पर स्टेशन मास्टर, जहाँ तक संभव हो गाड़ी को मैन लाइन में लेगा। यदि वह ऐसा करने में असमर्थ हो तो वह गाड़ी को लूप लाइन में लेने के पूर्व प्रथम रोक सिग्नल पर रोक लेगा।

गर्म धुरी वाले माल डिब्बों का गाड़ी परीक्षक (उन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी परीक्षण होता है) या लोको पायलट द्वारा स्टेशन यार्ड में आवंटित लाइन पर गाड़ी के आकर रुक जाने के बाद जाँच की जायेगी।

- (ii) जब स्टेशन मास्टर को ऐसे वाहन के बारे में सूचना मिलती है जो पटरी से उतर चुका होता है या जिसका रनिंग गियर किसी भी प्रकार खतरनाक समझा जाता है तो वह गाड़ी को सिग्नल के बाहर ही खड़ा कर देगा क्योंकि ऐसे वाहनों का संचालन विशेषतया स्टेशन यार्ड के काँटों पर गंभीर दुर्घटनायें उत्पन्न कर सकता है। स्टेशन यार्ड में प्रवेश के पूर्व गाड़ी की पूरी जाँच कर ली जायेगी।

#### (ड) गाड़ी चलाने से पूर्व की सावधानियाँ

- 4.30. प्रस्थान करने से पूर्व लोको पायलट और गार्ड द्वारा सूचनाओं की जांच:- गाड़ी के साथ प्रस्थान करने से पहले हर लोको पायलट और गार्ड उनके मार्गदर्शन के लिए जारी की गई सूचनाओं की जांच करेंगे और उनसे यह सुनिश्चित करेंगे कि रेल के उस सेक्शन में जिस पर उन्हें काम करना है, कोई ऐसी बात तो नहीं है जिसका उन्हें विशेष रूप से ध्यान रखना है।

#### 4.31. प्रस्थान करने से पूर्व गाड़ियों की जांच:-

- (1) जब किसी स्टेशन पर गाड़ी-परीक्षक द्वारा गाड़ी की जांच कर ली जाती है तो स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति नहीं देगा जब तक उस परीक्षक से यह रिपोर्ट नहीं मिल जाती कि गाड़ी जाने योग्य है और उसमें निर्धारित ब्रेक शक्ति है।
- (2) उन स्टेशनों पर जहाँ गाड़ी परीक्षक पदस्थापित नहीं है या रोड साईड स्टेशनों पर स्टेबलड लोड को क्लीयर करते समय, गार्ड एवं लोको पायलट-
  - (i) गाड़ी स्टार्ट करने के पहले बैक्युम या एअर प्रेशर की निरन्तरता और पर्याप्त ब्रेक पावर की क्रियाशीलता एवं अक्रियाशील पिस्टन की गणना करके सुनिश्चित करेंगे।
  - (ii) दृश्य परीक्षण के द्वारा सुनिश्चित करेंगे कि अन्डर गियर व ब्रेक ब्लॉक, सेपटी ब्रेकेट, टेक एरिया पिन, ब्रेक गियर पिन में कोई लूज फिटिंग नहीं है जो गाड़ी के संरक्षित संचालन में खतरनाक है।

- (b) The Guard must also inspect the loads on all open trucks and countersign the certificate before making it over to the Station Master on-duty.
- (c) The Guard must also inspect the loads on all open trucks at each station at which the train stops where time permits,
- (d) When loads of open trucks require adjustment, Station Masters must have this done, and then obtain the Train Examiner's and Guard's certificate.

#### **4.29 Damaged or defective vehicles:-**

- (1) No vehicle which has been derailed shall run between stations, until it has been examined and passed by a competent Train Examiner:  
Provided that in case of a derailment between stations, the Loco Pilot may, if the vehicle has been re railed and if he considers it safe to do so, take such vehicle to the next station at a slow speed.
- (2) If a Guard or Station Master has reason to apprehend danger from the condition of any vehicle on a train before it can be inspected by a Train Examiner, the Loco Pilot shall be consulted, and if he so requires, the vehicle shall be detached from the train.

S.R. 4.29 (i) Under the provision for bell Code 'Six-pause one' as per G.R. stipulating the exigencies for cases of not axle and any other dangerous conditions on the train, the Station Master receiving such advice shall, where possible, receive the train on the main line if he is unable to do so, he shall bring it to a stop outside the first-stop signal before admitting it into the loop line, on which it is to be received.

The Hot Axle wagon shall be examined by the TXR: staff (in case of train examining station) or by the Loco Pilot after the train has come to a stop at the allotted line in the station yard.

- (ii) When the Station Master receives advice of a vehicle on a train which is derailed or whose running gear is in any way considered dangerous, he shall bring the train to a stop outside signals since the further movement of such vehicle, especially over points in the station yard is likely to cause a serious accident. The train shall be thoroughly examined before being admitted into the station yard.

### **E. Precautions before Starting Train**

**4.30. Loco Pilot and Guard to examine notices before stating:-** Every Loco Pilot and Guard before starting with a train shall examine the notices issued for their guidance, and ascertain there from whether there is anything requiring their special attention on that section of the railway over which they have to work.

#### **4.31. Examination for trains before starting:-**

- (1) When a train is examined by a Train examiner at a station, the Station Master shall not give permission to start the train until he has received a report from such examiner to the effect that the train is fit to proceed and has the prescribed brake power.
- (2) At station where no train examiner is posted or at way side station while clearing the stable load, Guard and Loco Pilot :
  - (i) Shall ensure vacuum or air pressure continuity and adequate brake power by counting operative or non operative piston before starting.
  - (ii) Shall ensure by visual examination that there are no loose fittings in the under gear including brake block, safety brackets, track area pins, brake gear pins which may endanger the safe running of the train.

- (iii) ब्रेक पावर प्रमाण पत्र की वैधता की जांच करके यदि वैधता तिथि समाप्त हो चुकी हो तब गाड़ी को गन्तव्य की दिशा में अगले गाड़ी परीक्षण बिन्दु तक ले जायेगा और कन्ट्रोल को स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित किया जायेगा एवं साथ में मद (iv) के अन्तर्गत तैयार संयुक्त नोट पर हस्ताक्षर करेगा।
- (iv) तीन प्रतियों में सादे कागज पर संयुक्त नोट को तैयार करेंगे। ब्रेक पावर और कमी यदि कोई हो तो इंगित करते हुये उसके नीचे अपने हस्ताक्षर करेंगे तथा इसकी दो प्रतियाँ अपने पास रख कर उसकी तीसरी प्रति स्टेशन मास्टर को हस्तगत की जायेगी।
- (3) स्टेशन मास्टर तब तक लोको पायलट और गार्ड को गाड़ी स्टार्ट करने की आज्ञा नहीं देगा जब तक वह इस आशय का संयुक्त मेमो नहीं प्राप्त कर ले कि गाड़ी प्रस्थान हेतु फिट है।

स.नि. 4.31(1): जब कभी गाड़ी परीक्षण या बिजली के कर्मचारियों को गाड़ी के डिब्बों के बीच या उसके नीचे या दूसरे किसी खतरनाक स्थिति में काम करना हो जहाँ ऐसी गाड़ी या वाहन के संचालन से वे घायल हो सकते हैं जो अपनी अपेक्षित सुरक्षा के लिये उन्हें दिन में जांच के समय गाड़ी के दोनों ओर एक बड़ा लाल झंडा या 0.38x0.30 मीटर का लाल रंग से रंगा बोर्ड जिस पर सफेद रंग से 'रुको' लिखा हो रेल तल से 1.21 मीटर की ऊँचाई पर प्रदर्शित करना चाहिये। सूर्यास्त से सूर्योदय के बीच झंडा या स्टॉप बोर्ड की जगह लाल बत्तियाँ लगा दी जायेंगी। जब झण्डे, बोर्ड या बत्तियाँ प्रदर्शित हो रहे हों तो गाड़ी का संचालन किसी भी कारण नहीं किया जायेगा। इन झण्डे, बोर्ड या बत्तियों को गाड़ी परीक्षक या बिजली कर्मचारी ही हटायेंगे और इन सिगनलों का हटाया जाना यह संकेत करता है कि गाड़ी का परीक्षण पूरा हो चुका है। इसके बाद वह/वे लोग स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा/करेंगे कि उसका कार्य पूरा हो गया है।

नोट:- मान्यता प्राप्त मरम्मत लाइन जो गाड़ी परीक्षक के नियंत्रण में है, उनके अतिरिक्त किसी भी अन्य लाइन या साइडिंग पर रोक के किसी भाग के रूप में या एकाकी स्थिति में खड़े सभी वाहनों के लिये यह अनुदेश लागू होगा।

- (2) (i) जब कभी ऐसी परिस्थिति हो कि कैरेज एवं वैगन विभाग के कर्मचारी द्वारा किसी गाड़ी के परीक्षण हेतु कोई लाइन व्यस्त हो तो काँटों को उस व्यस्त लाइन के विपरीत स्थिति में सेट करके क्लैम्प व पैडलॉक करने के लिये मण्डल रेल प्रबन्धक स्थायी अनुदेश जारी करेंगे। (जिसे स्टेशन संचालन नियमावली में सम्मिलित किया जायेगा) इस नियम का विशेष संदर्भ गुड्स यार्ड से है जहाँ काँटों का स्वतन्त्र रूप से परिचालन किया जाता है।
- (ii) काँटों को क्लैम्प द्वारा कसना व पैडलॉक करने का कार्य यार्ड कर्मचारियों द्वारा किया जायेगा तथा सम्बन्धित गाड़ी परीक्षक को इसकी सूचना भेजते समय इस तथ्य को फार्म संख्या टी 431 के सम्बन्धित पत्रक पर अलग से पृष्ठांकित किया जायेगा और चाभी/चाभियाँ गाड़ी परीक्षक को सौंप दी जायेंगी जिन्हें वह गाड़ी परीक्षण समाप्त होने तक अपने पास रखेगा।

टिप्पणी: (क) ये अनुदेश उन्हीं मामलों में लागू होंगे जब सवारी/माल डिब्बों को मरम्मत गाड़ियों के प्रारम्भिक तथा समाप्ति वाले स्टेशनों के ट्राफिक यार्ड में किया जाता हो।

(ख) कार्यरत गाड़ी परीक्षक व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी है कि स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को परीक्षण के पूर्व तथा पश्चात् मेमो द्वारा सूचित कर दिया है और पावती प्राप्त कर ली गयी है।

- (3) संचालन के अयोग्य घोषित वाहनों पर "नॉट टू रन" का लेबल लगा दिया जायेगा।
- (4) जो वाहन क्षतिग्रस्त हैं किन्तु खाली या लदे हुये जाने योग्य हैं उन पर तदनुसार लेबल लगा दिया जायेगा।
- (5) जब तक कि क्षति सूचक ज्ञापन (डैमैज मेमो) को स्टेशन मास्टर या अन्य विशिष्ट रूप से विनियुक्त यातायात कर्मचारियों द्वारा प्राप्ति की स्वीकृति न मिल जाये तब तक गाड़ी परीक्षण कर्मचारी इस बात के लिये जिम्मेदार होंगे कि कोई क्षतिग्रस्त वाहन गाड़ी में लगकर बाहर न चला जाये।

- (iii) Shall check up the validity of the brake power certificate. In case validity period is over, shall work the train up to the next train examiner point. In the direction of movement and control shall be prepared as specified in clause (iv) and
  - (iv) Shall prepare the memo jointly on plain sheet in triplicate indicating the brake power and deficiency, if any, and shall append their signatures on the same and both of them shall retain a copy of the same. Third copy thereof shall be handed over to the station master
- (3) The station master shall not permit the Guard and the Loco Pilot to start the train until he has received a joint memo from both of them to the effect that the train is fit to proceed.

S.R. 4.31 (1): In order to afford the necessary protection the train Examining staff and Electrical staff working underneath or between Carriages, or in any dangerous position, where they are likely to be injured by the movement of such vehicle or train, a large red flag or a board about 0.38x0.30 meters painted red and inscribed with the word “STOP” in white erected about 1.21 meters above ground level, will be exhibited by them at both ends of trains during the course of examination during day light; between sun set and sun rise, the flags or stop boards should be replaced by red lamps. No train must be moved under any pretext whatever, while these flags, boards, or lamps are being displayed. The train Examiner and Electrical staff, who put them in position will remove the flags, boards or lamps and the removal of the signals indicates that the examination of the train is complete. He/They will then inform the Station Master on duty that his/their work is completed.

NOTE:- These instructions also apply to all vehicles standing alone or forming part of a rake on any line. Or siding other than recognized repair lines under the control of the Train Examiner.

- (2) (i) Whenever conditions render such a course possible, the Divisional Railway Manager shall issue standing instructions (to be also included in the station working rule) for points to be clamped and locked against a line which is occupied by a train undergoing examination by staff of carriage & wagon department. This rule has particular reference to Goods yards where points are worked independently.
- (ii) The clamping and padlocking of points shall be done by the yard staff and when sending out intimation/to the Train Examiner concerned the fact that this has been done shall be endorsed separately on the relevant foil of the form T/431 and the key or keys shall be made over to the train Examiner, who shall retain it till the examination is completed.

NOTE: - (a) These instructions will apply in cases when repairs to coaches /wagons are done in traffic yard at train originating and terminating stations.

- (b) The TXR on duty is personally responsible to ensure that Station Master/Asstt. Yard Master is advised before and after such examination through a memo and obtained acknowledgment.
- (3) Vehicles pronounced unfit to run must be labeled “Not to run”.
  - (4) Vehicles which are damaged, but fit to run either loaded or empty, must be labeled accordingly.
  - (5) The carriage examining staff will be responsible that a damaged vehicle does not go out on a train until such time as the ‘Damage memo’ has been acknowledged the Station Master or some other specially deputed official of the traffic department.

- (6) (क) गिट्टी विभागीय गाड़ियाँ जो गाड़ी परीक्षण वाले स्टेशन से गुजर रही हों उन्हें नियमित मालगाड़ी मानकर उनकी जांच होनी चाहिये।
- (ख) जो गाड़ियाँ गाड़ी परीक्षण वाले स्टेशन से न गुजरें उनकी जाँच विशेष कर ब्रेक के समंजन (एडजस्टमैन्ट) इत्यादि के बारे में कम से कम हफ्ते में एक बार की जानी चाहिये। गार्ड/स्थायी रेलपथ निरीक्षक जो गिट्टी/विभागीय गाड़ियों के प्रभारी के रूप में हो निकटतम गाड़ी परीक्षक को इस बात के लिये अग्रिम सूचना भेजने तथा गाड़ी की जांच करवाने के लिये जिम्मेदार होंगे।
- (ग) गाड़ी परीक्षण कर्मचारियों द्वारा गाड़ी की जांच करने के बाद फिट प्रमाण पत्र निर्धारित प्रारूप फार्म टी/431 पर दिया जाना चाहिये। स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर गाड़ी/भार/वैगन/कोच को परीक्षण हेतु प्रस्तुत करते समय फार्म टी/431 के भाग 'ए' एवं 'बी' के कालम में प्रविष्टि करके गाड़ी परीक्षक को भेजेंगे। गाड़ी परीक्षक 'ए' भाग पर हस्ताक्षर करके 'बी' एवं 'सी' भाग को अपने पास रखते हुये फार्म टी/431 वापस कर देंगे। परीक्षण के उपरान्त गाड़ी परीक्षक अपनी रिपोर्ट 'सी' भाग द्वारा स्टेशन मास्टर/यार्ड मास्टर को भेजेंगे।

**4.32. लोको पायलट द्वारा गाड़ी की जांच:**— यात्रा प्रारम्भ करने से पहले और मार्ग में कोई शंटिंग करने के बाद, लोको पायलट यह सुनिश्चित करेगा कि :-

- (क) उसका इंजन ठीक प्रकार काम कर रहा है।
- (ख) इंजन और गाड़ी के बीच युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से कस दिया गया है।
- (ग) नियम 4.14 के उपनियम (1) में निर्धारित हेड लाइट और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां अच्छी हालत में हैं, और आवश्यकता के समय, वे तेज रोशनी देती हैं।

स.नि. 4.32 (i) लोको पायलट को यह भी देखना चाहिये कि ब्रेकवान की बगल की बत्तियाँ (साइड लाइट्स) इंजन के दोनों तरफ से स्पष्ट रूप से देखी जा सकती हैं और यदि ये दिखाई न दें तो उसे इस बात को गार्ड की जानकारी में लाना चाहिये।

**4.33 लोको पायलट द्वारा एक अथवा बहु-यूनिटों की जांच:**— एक या बहु यूनिटों को अथवा इन यूनिटों के सवारी डिब्बों को जोड़ते समय लोको पायलट यह देखने के लिए जिम्मेदार होगा कि सभी विद्युत युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से जोड़ दिए गए हैं। सभी युग्मकों (कपलिंग) के जुड़ जाने के बाद, पूरी गाड़ी का कार्यभार सम्भालते समय, लोको पायलट इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि सम्पूर्ण गाड़ी के नियंत्रण व शक्ति यंत्र (पावर एपरेट्स) और ब्रेक समुचित एवं निर्धारित रूप में काम कर रहे हैं।

**4.34 गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करते समय गार्ड के कर्तव्य:**— गार्ड गाड़ी का प्रभार (चार्ज) ग्रहण करने के समय, गाड़ी के प्रस्थान करने से पहले, इस बावत अपना समाधान करेगा कि —

- (क) गाड़ी ठीक प्रकार से जोड़ी गई है,
- (ख) गाड़ी में निर्धारित ब्रेक शक्ति है।
- (ग) गाड़ी में पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) और बगल (साइड) बत्तियां लगी हैं तथा आवश्यकतानुसार बत्तियां जला दी गई हैं। और वे तेज रोशनी दे रही हैं।
- (घ) यदि गार्ड और लोको पायलट के बीच कोई संचार साधन है तो ठीक प्रकार कार्य करते हैं, तथा
- (ङ) साधारणतया, जहाँ तक यह सुनिश्चित कर सकता है, गाड़ी यात्रा के लिए पूर्ण रूप से सक्षम है।

स.नि. 4.34: किसी गाड़ी का चार्ज लेते समय और गाड़ी के ब्रेक पावर प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर करते समय गार्ड इस बात को सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी परीक्षक ने ब्रेक पावर प्रमाण पत्र पर इस आशय से हस्ताक्षर कर दिये हैं कि —

- (1) सभी कैरेज व वैगनों के दरवाजे सही रूप से क्रियाशील हैं और उन्हें बन्द व लॉक किया जा सकता है।
- (2) वेस्टीबुल कनेक्शन सही रूप से संरक्षित कर दिये गये हैं तथा आवश्यकतानुरूप दरवाजे लॉक और बोल्ट किये जा सकते हैं।

- (6) (a) The ballast/departamental train passing through Train Examining station should be treated as regular Goods trains and examined as such.
- (b) Those not passing through the TXRs stations should be examined at least once a week especially in regard to the adjustments of brakes etc. The Guard, P.W. Inspector incharge of ballast/departamental train will be responsible for sending advance information to nearest TXRs for the same and to get the train examined.
- (c) TXR staff should issue fit certificate after examining the train on prescribed form T/431. The station master/yard master while offering a train or load or vehicle/wagon shall fill in the columns of A and B foil of form no. T/431 and send the book to TXR concerned. The TXR will sign on A foil and retain 'B' and 'C' foil. After examination TXR will send his report on foil 'C' to SM/YM on duty.

**4.32 Examination of train by Loco Pilot:-** The Loco Pilot shall, before the commencement of the journey and after performing any shunting enroute, ensure:-

- (a) That his engine is in proper working order.
- (b) That the coupling between the engine and the train is properly secured, and
- (c) that the head light and marker light as prescribed in sub-rule (1) of Rule 4.14 are in good order, and these are kept burning brightly, when required.

SR 4.32 (i) The Loco Pilot must also see that the brake van side lights at night can be clearly seen from both sides of the engine, and if they cannot be seen, he must bring this fact to the notice of the Guard.

**4.33 Examination of Single and Multiple units by Loco Pilot:-** When coupling single or multiple units or coaches of any such units together, the Loco Pilot shall be responsible for observing that all electrical couplings are properly made.

After all couplings have been made, the Loco Pilot while taking over the complete train shall satisfy himself that the control and power apparatus and brakes of the complete train are in proper and prescribed working order.

**4.34 Duties of Guard when taking over charge of a train:-** The Guard when taken over charge of a train shall satisfy himself, before the train is dispatched:-

- (a) That the train is properly coupled.
- (b) That the train is provided with the prescribed brake power.
- (c) That the train carries tail board or tail lamp and side lamps and that such lamps are lighted and kept burning brightly, when required.
- (d) That the appliance, if any, for communication between the Guard and Loco Pilot, is in proper working order, and
- (e) Generally that, as far as he can ascertain, the train is in a state of efficiency for traveling.

SR 4.34 When taking over charge of a train and before signing the train examiners Brake Power Certificate, the Guard of a train shall ensure that the train examiner has signed in the Brake Power Certificate form that :-

- (i) The doors of all carriages and wagons are in proper working order and can be closed and fastened.
- (ii) Vestibules connection are properly secured, that doors when necessary, are locked and bolted.

**4.35 गाड़ियों का प्रस्थान:—**

- (1) लोको पायलट प्रस्थान प्राधिकार के बिना स्टेशन से अपनी गाड़ी नहीं चलाएगा। गाड़ी के प्रस्थान से पहले, वह इस बावत अपना समाधान कर लेगा कि सभी सही स्थावर सिगनल और, जहाँ आवश्यक है, वहाँ हैण्ड सिगनल भी, दे दिए गए हैं और उसके सामने, लाइन पर कोई प्रत्यक्ष अवरोध नहीं है तथा गार्ड ने प्रस्थान सिगनल दे दिया है।
- (2) गार्ड, गाड़ी के प्रस्थान के लिए तब तक सिगनल नहीं देगा जब तक कि उसे प्रस्थान के लिए, विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप से स्टेशन मास्टर की अनुमति नहीं मिल जाती।
- (3) गार्ड गाड़ी के प्रस्थान के लिये सिगनल तब तक नहीं देगा जब तक कि उसका इस बाबत समाधान नहीं हो जाता कि विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय कोई व्यक्ति किसी ऐसे डिब्बे या वाहन या वाहन की छत पर यात्रा नहीं कर रहा है, जो यात्रियों के उपयोग के लिये आशयित नहीं है। गार्ड, लोको पायलट अथवा सहायक लोको पायलट, यदि आवश्यक हो तो, डिब्बे या वाहन या वाहन की छत से गैर-प्राधिकृत व्यक्तियों को हटाने के लिये राजकीय रेल पुलिस, रेल सुरक्षा बल तथा स्टेशन कर्मचारियों से सहायता लेगा।
- (4) स्टेशन मास्टर, गार्ड को गाड़ी के प्रस्थान की अनुमति देने से पहले, यह देख लेगा कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब कुछ ठीक है।
- (5) विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किये गये रेल के ऐसे सेक्शनों में, जहाँ उपनगरीय गाड़ियाँ चलाई जाती हैं, ऐसी गाड़ियों के लिये उपनियम (2) में निर्दिष्ट स्टेशन मास्टर की अनुमति से छूट दी जा सकती है।
- (6) जब उपनियम (5) के अधीन गाड़ी चलाने के लिए स्टेशन मास्टर की अनुमति से छूट दे दी जाती है या ऐसे स्टेशन पर जहाँ कोई स्टेशन मास्टर तैनात नहीं है गार्ड गाड़ी के प्रस्थान सिगनल देने से पहले यह देखेगा कि गाड़ी के आगे बढ़ने के लिए सब कुछ ठीक है।

स.नि. 4.35: (1) चक्रवात (साइक्लोन) के कारण जब किसी खतरे की आशंका हो तो स्टेशन मास्टर, लोको पायलट और गार्ड से परामर्श के पश्चात् यदि वे इस बात की आवश्यकता समझते हैं तो वे गाड़ी को उस समय तक रोक लेने के लिये प्राधिकृत हैं जब तक कि खतरा समाप्त या कम न हो जाये। जब गाड़ियाँ इस कारण से रोकੀ जाये तो स्टेशन मास्टर को इस आशय का एक प्रमाण पत्र तैयार कर गार्ड एवं लोको पायलट से प्रति हस्ताक्षरित करा लेना चाहिये और इसे मण्डल परिचालन प्रबन्धक के पास भेज देना चाहिये। स्टेशन पर तूफानी मौसम की स्थिति होने पर जिससे यात्रियों/गाड़ियों की सुरक्षा को खतरा होने की संभावना हो तो स्टेशन मास्टर आने वाली गाड़ी के लिये 'लाइन क्लियर' देना अस्वीकार कर सकता है।

- (2) सवारी गाड़ी सम्बन्धी कार्य समाप्त हो जाने पर जब गाड़ी के प्रस्थान का समय हो जाये तो स्टेशन मास्टर प्रस्थान घण्टी बजायेगा। सीमान्त (टर्मिनल) जंक्शन, इंजन बदलने वाले या उपाहारालय वाले स्टेशनों पर यात्री गाड़ी के प्रस्थान समय से 5 मिनट पूर्व, चेतावनी घण्टी बजवायी जानी चाहिये।
- (3) इस बावत अपना समाधान कर लेने के पश्चात् कि प्रस्थान करने वाली गाड़ी से सम्बन्धित सभी कार्य समाप्त हो चुका है, सभी काँटे सही तौर पर बैठा दिये गये हैं तथा सम्मुख कांटा यदि कोई हो, तालाबन्द कर दिये गये हैं, स्टेशन मास्टर लोको पायलट को प्रस्थान आदेश (जहाँ इसकी आवश्यकता हो) दिलवाने का प्रबन्ध करेगा और यात्री गाड़ियों के लिये घण्टी बजवाने का आदेश देगा। इसके बाद यदि सभी यात्री बैठ गये हों और सभी काम ठीक हो तो गार्ड अपनी सीटी बजाकर तथा दिन में सिर के ऊपर पूरा हाथ उठाकर हरी झण्डी व रात में हरी रोशनी को दिखाकर गाड़ी को चलाने के लिये सिगनल देगा। यह बात स्पष्ट रूप से समझ लेनी चाहिये कि लोको पायलट को प्रस्थान आदेश दे देना ही केवल गाड़ी चलाने की अनुमति नहीं है। घण्टी का बजाना स्टेशन मास्टर द्वारा गार्ड को गाड़ी चलाने का सिगनल है और गार्ड द्वारा सीटी का बजाना व हरी झण्डी/बत्ती (रोशनी) का दिखाया जाना जैसा कि ऊपर वर्णन किया गया है उसका लोको पायलट को गाड़ी चलाने का सिगनल है। लोको पायलट को अपनी गाड़ी तब तक नहीं चलाना चाहिये जब तक कि उसे गार्ड का सिगनल न मिल जाये बशर्ते कि उसे प्रस्थान आदेश मिल गया हो और उसके लिये रास्ता ठीक से बना हो एवं सिगनल यदि कोई हों तो उसके लिये उन्हें 'ऑफ' करा दिया गया हो।

**4.35 Starting of trains:-**

- (1) A Loco Pilot shall not start his train from a station without the authority to proceed. Before starting the train, he shall satisfy himself that all correct fixed signals and, where necessary, hand signals are given and the line before him is clear of visible obstructions and the Guard has given the signal to start.
- (2) The Guard shall not give the signal for starting the train unless he has received the permission of the station master to start, in the manner prescribed by special instructions.
- (3) The Guard shall not give the signal for starting unless he has satisfied himself that, except in accordance with special instructions, no person is traveling in any compartment or vehicle or roof of the vehicle not intended for the use of passengers. Guard, Loco Pilot or Assistant Loco Pilot shall take help, if necessary from Government Railway Police, Railway Protection Force and Station Staff to remove the unauthorized persons from the compartment or vehicle or roof of the vehicle.
- (4) The station master shall see, before he gives the guard permission to start a train, that all is right for the train to proceed.
- (5) The permission of the station master referred to in sub rule (2) may be dispensed with in case of suburban trains on such sections of a railway as may be specified by special instructions.
- (6) When permission of the station master to start has been dispensed with under sub rule (5) or at a station where no station master is posted, the guard shall see, before giving the starting signal, that all is right for the train to proceed.

SR 4.35 (1) When the station master apprehend danger through a cyclonic storm they are authorized to detain trains, if considered necessary after consultation with the Loco Pilot and guard, until the apprehended danger has passed or abated. When trains are detained for this reason, the station master be prepare a certificate to this effects and have it countersigned by the Loco Pilot and guard and send it to the Divisional Operating Manager.

In the event of a cyclonic whether condition prevailing at the station portending danger to the safety of passenger/trains the station master may refused to grant 'Line Clear' to the incoming train.

- (2) When the work of a passenger train is finished and it is time for it to start the station master must cause the starting bell to be rung. At terminal junction, engine changing and refreshment room station, a warning bell or gong must be sounded fi ve minutes before the starting time of the passenger train.
- (3) The station master, after satisfying himself that all work in connection with and outgoing train has been completed and that all points have been correctly set and facing points, if any, locked, will arrange to make over the "Authority to proceed" to the Loco Pilot (where such is required) and in case of passenger train order the departure bell to be rung. The Guard will then, provided all passenger are seated and all is correct, give signal for the train to start by blowing his whistle and waving a green flag by day and a green light by night at full extent of the arm above the head. It must be clearly understood that the handing over of the 'Authority to proceed' to the Loco Pilot is not in itself permission to start a train. The ringing of the bell is the station master's signal to the guard to start, and the guard's signal to the Loco Pilot to start is the whistle and green flag or light described above. The Loco Pilot should not start his train till he receives the guard's signal provided that he has also receive the 'Authority to proceed' and route is properly set for him and signals, if any, are taken off for him.

- (4) उपर्युक्त साधारण नियम 4.35 (4) में प्रयुक्त पद 'सब ठीक है' में विशेष रूप से यह आशय शामिल है कि सम्बन्धित प्रस्थान सिगनल जहाँ पर लगे हैं, "ऑफ" स्थिति में हैं।
- (5) तूफान और तेज हवा के दौरान गाड़ी संचालन के लिये, किये जाने वाले पूर्वोपाय –
- (i) स्टेशन पर: जब मौसम विज्ञान विभाग से चक्रवात, तूफान या तेज हवा की सूचना देते हुए चेतावनी संदेश प्राप्त हुआ हो और/अथवा यह यथोचित आशंका हो कि तेज तूफान आने वाला है जिससे यात्रियों, गाड़ी आदि की संरक्षा को खतरा है, स्टेशन मास्टर, जब तक तूफान शांत न हो जाय और वह गाड़ियों के संचालन को निरापद न समझें, गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट से परामर्श करके गाड़ी रोक देगा और उसके स्टेशन पर आने वाली किसी गाड़ी को लाइन क्लीयर देने से भी इंकार कर देगा।
  - (ii) यात्रा के दौरान : (क) यदि कोई गाड़ी चलते हुये किसी चक्रवात, तूफान या तेज हवा में फंस जाये और जिससे लोको पायलट की राय में गाड़ी की संरक्षा को खतरा हो सकता है, वह तत्काल अपनी गाड़ी की गति को नियंत्रित करेगा और जहाँ तक संभव हो यह ध्यान में रखते हुये तीव्र मोड़ों, ऊंचे तटबंधों और पुलों (उनके पहुँच मार्गों सहित) पर गाड़ी न रोकी जाये, प्रथम सुविधाजनक स्थान पर रोक देगा। गति को नियंत्रित करने और गाड़ी को रोकने में लोको पायलट अपनी गाड़ी को ध्यानपूर्वक और बिना किसी झटके के रोकेंगा। वह गाड़ी को गार्ड के परामर्श से दुबारा तभी चलायेगा, जब चक्रवात, तूफान अथवा तेज हवा कम हो गयी हो और आगे बढ़ना निरापद समझा जाये।  
(ख) गाड़ी के गार्ड और लोको पायलट गाड़ी में यात्रा करने वाले रेल कर्मचारियों के सहयोग से यह देखने का प्रयत्न करेंगे कि यात्रियों द्वारा सवारी डिब्बों के दरवाजे और खिड़कियाँ खुले रखे गये हैं जिससे हवा सवारी डिब्बों के आर-पार बेरोक टोक बह सके।
  - (iii) असुरक्षित स्थानों और विशेष रूप से चुने गये पुलों जहाँ पुलों के निकटवर्ती स्टेशनों में से एक पर पवनमापी (एनीमोमीटर) प्रतिष्ठापित किये गये हों, के मामले में, यदि पवनमापी विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हवा के वेग को खतरे के स्तर से अधिक इंगित करता है तो स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा।  
(क) स्टेशन मास्टर सेक्शन नियंत्रक और दूसरी तरफ से स्टेशन मास्टर को गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने की आवश्यकता के विषय में तत्काल सूचना देगा।  
(ख) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से गाड़ी शुरू करने अथवा वहाँ से होकर जाने वाली गाड़ियों के संचालन की अनुमति नहीं देगा तथा उसके स्टेशन पर आने के लिये निकटवर्ती स्टेशन पर प्रतीक्षारत गाड़ियों को भी लाइन क्लीयर नहीं देगा।  
(ग) वह विशेष अनुदेशों द्वारा यथा निर्धारित, हवा का वेग फिर से खतरे की सीमा से कम हो जाने के पश्चात् सेक्शन नियंत्रक और निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर के परामर्श से गाड़ियों के सामान्य संचालन को पुनः शुरू करेगा।
- 4.36. गार्ड गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा:—** गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान, गार्ड या (एक से अधिक गार्ड होने पर) मुख्य गार्ड, यातायात के लिए गाड़ी को ठहराने या चलाने से सम्बन्धित सभी बातों के लिए गाड़ी का प्रभारी (इंचार्ज) होगा। किसी स्वनोदित वाहन, जैसे कि बिना ट्रेलर और बिना गार्ड के मोटर कोच, की दशा में गार्ड के कर्तव्यों का पालन लोको पायलट करेगा।
- 4.37. स्टेशन सीमा में गार्डों की अधीनता:—** जब गाड़ी स्टेशन सीमा के अन्दर है, तो गार्ड स्टेशन मास्टर के आदेश के अधीन होगा।
- 4.38. सहायक लोको पायलट, लोको पायलटों की आज्ञा मानेंगे:—** सब बातों के बारे में सहायक लोको पायलट अपने लोको पायलटों के विधिपूर्ण आदेशों का पालन करेंगे।
- 4.39. लोको पायलट द्वारा कुछ आदेशों का पालन:—** गाड़ी में इंजन लग जाने के बाद और यात्रा के दौरान लोको पायलट निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा, अर्थात्

- 
- (4) The term 'all is right' used under GR 4.35 (4) above specifically includes that the relevant starter signal is 'Off' wherever provided.
  - (5) Precautions to be taken for working of trains during storm and strong wind-
    - (i) At station: When the warning message forecasting cyclone, storm or storm wind has been received from the Meteorological Department and/or there is a reasonable doubt that severe storm is going to break out endangering the safety of passenger trains etc. the station master shall in consultation with the guard and the Loco Pilot of the train, detain the train and also refuse to grant line clear to a train coming to his station until storms abates and he considers movements of train safe.
    - (ii) During run: (a) Should a train be caught on the run in a cyclone, storm or strong wind of an intensity which in the opinion of the Loco Pilot, is likely to endanger the safety of the train he shall immediately control the speed of his train and bring it to a stop at the first convenient place taking care as far as possible to avoid stoppage of the train at places like sharp curves, high embankments and bridges (including approaches there of). In controlling the speed and bringing the train to a halt, the Loco Pilot shall stop his train carefully and without the jerk. He shall restart the train in consultation with the guard only after the cyclone, storm or strong winds abates and it is considered safe to proceed.  
(b) The Guard and Loco Pilot of the train in co-operation with the railway staff traveling in the train shall try to see that doors and windows of the coaches are kept open by the passengers to allow free passage of the wind through the coaches.
    - (iii) Vulnerable locations – In case of vulnerable locations and specially selected bridges where anemometers are installed at one of the stations adjacent to bridges, the station master shall take the following action if the anemometer is indicating wind velocity higher than the danger level as prescribed by the special instructions –
      - (a) Station Master shall inform the Section controller and the Station Master on the other side immediately about the need to control the movement of trains.
      - (b) Station Master shall not start or allow the movements of the trains through his station and also not grant line clear to the trains waiting at the adjacent station for his station.
      - (c) He shall resume the normal running of the trains in consultation with the section controller and the Station Master at the adjacent station after the wind velocity is again below the danger level as prescribed by special instructions.
- 4.36. Guard to be incharge of train -** After the engine has been attached to a train, and during the journey, the Guard or (if there be more than one Guard) the Head Guard shall be in charge of the train in all matters affecting stopping or movement of the train for traffic purposes. In the case of any self-propelled vehicle, such as a motor coach without a trailer and unaccompanied by a Guard, the duties of the Guard shall devolve on the Loco Pilot.
- 4.37. Subordination of Guards in station limits:-** When a train is within station limits, the Guard shall be under the order of the Station Master.
- 4.38. Assistant Loco Pilots to obey Loco Pilot:-** The Assistant Loco Pilots shall obey the lawful orders of their Loco Pilots in all particulars.
- 4.39. Loco Pilot to obey certain orders:-** After an engine has been attached to a train and during the journey, the Loco Pilot shall obey-

- (क) यातायात के उद्देश्य से गाड़ी चलाने, रोकने या परिचालन संबंधी सभी बातों में गार्ड के आदेशों का, तथा
- (ख) स्टेशन मास्टर द्वारा या विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी भी रेल सेवक द्वारा उसे दिए जाने वाले सभी आदेश, जहाँ तक कि वे उसके इंजन के सुरक्षित और समुचित रूप से कार्य चालन की दृष्टि से ठीक है।

**च – यात्रा के दौरान गाड़ी का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य**

- 4.40. लोको पायलट या सहायक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेंगे:—** जब गाड़ी चल रही है तो प्रत्येक लोको पायलट पूरी तरह निगाह रखेगा और प्रत्येक सहायक लोको पायलट भी, जब वह अन्यथा कोई आवश्यक काम नहीं कर रहा है, ऐसा ही करेगा।

स.नि. 4.40 (i) लोको पायलट या सहायक लोको पायलट, जैसी भी दशा हो, अपनी गाड़ी के आगे किसी अवरोध या असुरक्षित दशा देखने पर जिसके कारण गाड़ी का आगे जाना संभव नहीं हो, आगे वाले खतरों के लिये अन्य लोको पायलट दल के सदस्यों को चेतावनी देने हेतु तुरन्त 'खतरा' कहकर चिल्लायेगा और साथ ही स.नि. 4.50 (iii) के अनुसार चार बार छोटी सीटियाँ बजाएगा। इस दशा में लोको पायलट आगे वाले खतरे के संबंध में प्रश्न नहीं करेगा और सबसे पहले कम से कम संभावित समय में गाड़ी को रोक देने के हेतु ब्रेक लगायेगा।

- 4.41. लोको पायलट या सहायक लोको पायलट पीछे की ओर निगाह रखेंगे:—** यात्रा के दौरान, लोको पायलट तथा सहायक लोको पायलट यह देखने के लिए बार-बार पीछे देखते रहेंगे कि गाड़ी उनके पीछे सुरक्षित और सही ढंग से आ रही है या नहीं।

स.नि. 4.41 (i) लोको पायलट या सहायक लोको पायलट रेलपथ पर कार्यरत गैंग या रक्षित समपार से गुजरते समय विशेष ध्यान देंगे यह देखने के लिए कि गाड़ी के संरक्षित संचालन में खतरे का संकेत उन लोगों के द्वारा तो नहीं है।

- 4.42. लोको पायलट, गार्ड तथा स्टेशन कर्मचारियों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान:—**

- (1) गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड एक दूसरे के साथ, ऐसे समयों पर और इस रीति से संकेतों का आदान-प्रदान करेंगे जैसा कि विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये।
- (2) जब गाड़ी बिना रुके किसी स्टेशन से पास हो रही है तो उसके लोको पायलट और गार्ड उन 'आल राइट' संकेतों को देखेंगे जो स्टेशन मास्टर और स्टेशन के ऐसे अन्य कर्मचारी, जिन्हें विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता है, गाड़ी के सुरक्षित और सही रूप में चलने की दशा में देते हैं, तथा विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, उन संकेतों को अभिस्वीकृत करेंगे। यदि गाड़ी सुरक्षित और सही रूप से नहीं चल रही है, तो स्टेशन मास्टर या अन्य कर्मचारी रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा, जिसकी प्राप्ति पर गार्ड और लोको पायलट गाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करेंगे।

स.नि.4.42(1): निम्नलिखित स्थितियों में गार्ड व लोको पायलट के बीच सिगनलों का आदान प्रदान अवश्य होगा –

- (i) जब कोई भी गाड़ी स्टेशन पर रुकने के बाद प्रस्थान करती है।
- (ii) जब गाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर रुकने के बाद प्रस्थान करती है।
- (iii) जब गाड़ी किसी स्टेशन से बिना रुके गुजरती है।
- (iv) जैसे ही गाड़ी लाइन के उस खण्ड से जिस पर गति प्रतिबंध लगाया गया है, पूरी तरह गुजर जाती है। (i) और (iii) में वर्णित स्थितियों में जैसे ही पिछला ब्रेकवान स्टेशन प्लेटफार्म को पास कर जाये, इसके बाद जितनी जल्दी संभव हो सिगनलों का आदान-प्रदान होना चाहिये।

नोट:— जब कोई रुकने वाली या न रुकने वाली गाड़ी किसी स्टेशन से जिसमें हॉल्ट भी शामिल है, पास हो जाये, तो गार्ड पीछे देखकर इस बात स्वयं को संतुष्ट करेगा कि गाड़ी सम्पूर्ण है और किसी स्टेशन कर्मचारी द्वारा खतरे का अन्य कोई निर्देश तो नहीं दिया जा रहा है जिससे यह चेतावनी मिले कि गाड़ी के लिये कोई गड़बड़ी है। इसके बाद ही वह लोको पायलट से साधारण नियम 4.42 के अनुसार 'सब ठीक है' सिगनल का आदान-प्रदान करेगा।

- (a) the orders of the Guard, in all matters affecting the starting, stopping or movement of the train for traffic purposes, and
- (b) all orders given to him by the Station Master or any railway servant acting under special instructions, so far as the safe and proper working of his engine will admit.

#### **F. Duties of Staff working Trains during Journey**

- 4.40 Loco Pilot and Assistant Loco Pilot to keep a Good look-out:-** Every Loco Pilot shall keep a good look-out while the train is in motion, and every Firemen or Assistant Loco Pilot shall also do so when he is not necessarily otherwise engaged.

S.R. 4.40 (i) The loco pilot and the Assistant loco pilot, as the case may be, on observing any obstruction or any unsafe condition ahead of his train as a result of which the train cannot proceed shall at once cry “KHATRA” to warn the other member crew of the engine about the danger ahead and simultaneously sound four short whistles as per SR 4.50 (iii). The Loco Pilot in this case will not query about the danger ahead and apply the brake first to stop the train in least possible time.

- 4.41. Loco Pilot and Assistant Loco Pilot to look back:-** Loco Pilot and Assistant Loco Pilot shall look back frequently during the journey to see whether the train is following in a safe and proper manner.

S.R. 4.41 (i) The loco pilot and the Assistant loco pilot, shall pay the special attention while passing permanent way gangs working on line or manned level crossing gates to see whether any danger signal is being exhibited by them as a warning of any danger to safe running of trains.

- 4.42. Exchange of signals between Loco Pilot, Guard and station staff:-**

- (1) The Loco Pilot and the Guard of a train shall exchange signals with each other, at such times and in such manner as may be prescribed by special instructions.
- (2) The Loco Pilot and the Guard of a train shall, while running through a station, look out for and, except under special instructions, acknowledge the ‘all-right’ signals which the Station Master and such other staff at the station as may be specified by special instructions shall give if the train is proceeding in a safe and proper manner. If the train is not proceeding in a safe and proper manner, the Station Master or the other staff shall exhibit a Stop hand signal, on receipt of which the Guard and the Loco Pilot shall take immediate steps to stop the train.

S.R. 4.42 (1) : Signals between the Guard and Loco Pilot must always be exchanged in following cases -

- (i) When a train starts after stopping at a station;
- (ii) When a train starts after stopping outside station limits;
- (iii) When a train runs through a station.
- (iv) As soon as the train has completely passed the portion of the line over which a restriction of speed has been imposed. The signals must be exchanged in cases (i) and (iii) as soon as the rear brake van has cleared the station platform or as soon as possible after the rear brake van has cleared the station platform.

NOTE :- When a train, either stopping or non stopping has passed a station inclusive of a train halt, the Guard shall look back and satisfy himself that no danger or other indication is given by any of the station staff, as a warning that there is anything wrong with the train, and that the train is complete; thereafter he shall exchange all right signal with the loco pilot as per GR 4.42

- (2) दिन में हरी झण्डी और रात में हरी रोशनी को क्षैतिज स्थिति में हिलाकर सिगनल का आदान-प्रदान होना चाहिये। सिगनल सीधी लाइन में इंजन और ब्रेकवान के बायें तरफ से देना चाहिये और घुमाव पर जिस तरफ से सिगनल अच्छी तरह से देखा जा सके उस ओर से देना चाहिये। जब गार्ड के ब्रेकवान के विशेष अभिकल्प या अन्य कारण से स्टेशन कर्मचारियों से 'सब ठीक है' सिगनल का आदान-प्रदान नहीं कर सकता है तो वह स्टेशन कर्मचारियों के सिगनल को देखेगा और उसके बाद लोको पायलट से संचार माध्यम या अन्य प्रदान की गयी व्यवस्था द्वारा सिगनल का आदान-प्रदान करेगा।
- (3) जब किसी गाड़ी में दो या अधिक गार्ड हों तो सहायक गार्ड द्वारा गार्ड को यह दिखने के लिये है कि वे अपने स्थान पर हैं गार्ड से इसी भांति सिगनल का आदान प्रदान करना चाहिये, ज्योंहि गाड़ी रवाना होती है। जब तक गार्ड को इनसे सिगनल मिल न जाये तब तक उसे लोको पायलट से सिगनल का आदान प्रदान नहीं करना चाहिये।  
नोट:- सहायक नियम 4.42(1)(2) व (3) में उल्लिखित गार्ड के सिगनल की स्वीकृति लोको पायलट एक छोटी तेज सीटी से देगा। जब लोको पायलट को ऐसे सिगनल न मिलें तो वह दो सीटी तेज सीटियों से इनकी मांग करेगा।
- (4) चालित गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट/स0 लोको पायलट बगल की लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को देखने तथा उस में गाड़ी की संरक्षा को खतरे में डालने वाली स्थिति संज्ञान में आने पर खतरे का हाथ सिगनल दिखाते हुए उस गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट/स0 लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने के लिये उत्तरदायी होंगे।
- (i) गाड़ी के विपरीत दिशा में चलने की स्थिति में, जैसा कि दोहरी लाइन में, लोको पायलट/स0 लोको पायलट विपरीत दिशा में चल रही गाड़ी के लोको पायलट/स0 लोको पायलट से 'सब ठीक है' (आल राइट सिगनल) हरा हाथ सिगनल का आदान प्रदान करेंगे। इसी प्रकार गाड़ी के गार्ड विपरीत दिशा में चल रही गाड़ी के गार्ड से 'सब ठीक है' (आल राइट सिगनल) हरा हाथ सिगनल का आदान प्रदान करेंगे।
- (ii) बगल के ट्रैक पर एक दूसरे की विपरीत दिशा में चल रही गाड़ी के गार्ड एवं लोको पायलट/सहायक लोको पायलट एक दूसरे की गाड़ी को देखेंगे/जांच करेंगे।
- (iii) किसी असामान्य स्थिति के संज्ञान में आने पर लोको पायलट/सहायक लोको पायलट एवं गार्ड दूसरी गाड़ी के लोको पायलट/सहायक लोको पायलट एवं गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिए खतरे का या कोई अन्यथा आवश्यक हाथ सिगनल, प्रदर्शित करेंगे।
- (5) किसी स्टेशन से गाड़ी के थू जाने की स्थिति में, स्टेशन मास्टर ट्रेन को ऑल-राइट सिगनल दिखाएगा, यदि गाड़ी को यात्रा जारी रखने के लिए सब ठीक है अन्यथा वह खतरे का संकेत या अन्य निर्धारित संकेत दिखाएगा। स्टेशन से गाड़ी के थू गुजरते समय, लोको पायलट और गार्ड ऐसे संकेतों को देखने के लिए सतर्क रहेंगे, जो गार्ड द्वारा यथाविधि स्वीकृत किये जायेंगे सिवाय राजधानी एक्सप्रेस, शताब्दी एक्सप्रेस, गरीबरथ एक्सप्रेस तथा अन्य गाड़ियाँ जिनके एस.एल.आर. का गार्ड कम्पार्टमेंट वातानुकूलित हो।

**4.43. गार्ड पूरी तरह निगाह रखेंगे:-** यात्रा के दौरान और स्टेशनों पर रुकने के समय, प्रत्येक गार्ड पूरी तरह निगाह रखेगा और समय-समय पर इस बावत अपना समाधान करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड और ब्रेकवान की बत्तियाँ अपने स्थान पर हैं। और आवश्यकतानुसार, वे सभी तेज रोशनी दे रही हैं और गाड़ी हर प्रकार से पूर्ण है और वह सुरक्षित तथा सही रूप से आगे बढ़ रही है।

स.नि. 4.43 (i) रक्षित समपार फाटक पर गुजरते समय गार्ड फाटकवाला के सिगनल को देखने के लिये पूरी तरह निगाह रखेगा कि कहीं गाड़ी के असामान्य दशा में गुजरने का संकेत तो नहीं है।

नोट:- "ब्रेकवान बत्ती" पद के अन्तर्गत पिछली बत्ती (टेल लैम्प) भी शामिल है।

**4.44. प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर रुकी हुई गाड़ी:-**

- (1) यदि बिना किसी स्पष्ट कारण के किसी गाड़ी को पांच मिनट तक प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर खड़ा रखा जाता है तो गार्ड को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा और ब्रेक्समैन स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए केबिन या स्टेशन जाएगा। यदि ब्रेक्समैन/सहायक गार्ड नहीं हैं तो स्टेशन मास्टर को चेतावनी देने के लिए लोको पायलट किसी फायरमैन या सहायक लोको पायलट को केबिन या स्टेशन

- (2) Signals must be exchanged by day by waving green flag horizontally, and by night by waving green light horizontally. On a straight line, the signal must be given from the left hand side of the engine and brake van and on a curve from the side where from they can best be seen.
- In case where Guard is unable to exchange All Right Signal with station master, due to special design of brake van etc; he shall observe the signal given by the station staff and then exchange signal with loco pilot either by telecommunication equipment or by any means provided for the purpose.
- (3) When there are two or more Guards with a train, the assistant Guard must exchange signals in same way with the Guard as soon as the train starts to show him that they are in their places; and until he receives their signals, the Guard must not exchange the signals with the loco pilot.
- NOTE :- Loco Pilot should acknowledge the Guard's signal referred to in SR 4.42(1), (2) and (3) by a short sharp whistle. If loco pilot does not receive such signals, he shall call for it by two short sharp whistles.
- (4) Guards and Loco Pilots/Asstt. Loco Pilots of running trains will be responsible to watch any train passing on the adjacent line and to attract the attention of the Guard and the Loco Pilot/Asstt. Loco Pilot of the later train, by exhibiting danger hand signal, should any condition be noticed on that train which may endanger its safety.
- (i) In case of trains running in opposite direction, as on double line, the Loco Pilots/Asstt. Loco Pilots of a train shall exchange 'all right' green hand signals with the Loco Pilot/Asstt. Loco Pilot of the train running in opposite direction. Likewise Guard of a train shall, 'all right' green hand signals with the Guard of the train running in opposite direction.
- (ii) Guards and Loco Pilots/Asstt. Loco Pilots of the trains running in opposite direction on adjacent track shall watch/examine each other's trains.
- (iii) In case anything unusual is noticed, danger or any other hand signal as warranted shall be exhibited to attract the attention of the Loco Pilot/Asstt. Loco Pilot and Guard of the other train by the Loco Pilot/Asstt. Loco Pilot and Guard respectively.
- (5) In case of a train running through a station, the Station Master shall show an all-right signal to the train if all is right for the train to continue the journey, otherwise he shall show Danger signal or other prescribed indication. While running through station, the Loco Pilot and the guard shall be on the lookout for such signals which shall be duly acknowledge by the Guard except in case of Rajdhani Express, Shatabadi Exp., Garibrath Exp. and other trains worked with SLRs having Air Conditioned Guard compartment.

**4.43 Guard to keep a good look-out:-** During the journey including halts at stations, every Guard shall keep a good look-out and satisfy himself from time to time that the tail board and brake-van lamps are in position and that all brake-van lamps, where required, are burning brightly, that the train is complete in every respect and is proceeding in a safe and proper manner.

S.R. 4.43 (i) When passing on manned level crossing the Guard shall look out to see if any signal is given by gateman to indicate that anything is wrong with the train.

NOTE:- The term "brake-van lamp" includes "tail lamp".

**4.44. Train held up at first Stop signal:-**

- (1) When a train has, without and apparent cause, been kept standing at the first Stop signal for five minutes, the Loco Pilot shall sound the prescribed code of whistle to warn the Guard, and the Brakesman shall proceed to the cabin or station to warn the Station Master. If there is no Brakesman, the Loco Pilot shall depute a Assistant Loco Pilot to proceed to the cabin or station to warn

जाने के लिए प्रतिनियुक्त करेगा। केबिन या स्टेशन जाते हुए ब्रेक्समैन या फायरमैन या सहायक लोको पायलट स्टेशन की ओर रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाता जाएगा। प्रथम रोक (स्टॉप) सिगनल पर गाड़ी रूकते ही गार्ड इस बात की जांच करेगा कि पिछला (टेल) बोर्ड या पिछली बत्ती (टेल लैम्प) ठीक तरह प्रदर्शित है और वह गाड़ी के पीछे की ओर सतर्कता से निगाह रखेगा। पन्द्रह मिनट या इससे कम समय के बाद, जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाये, चाहे कारण स्पष्ट है या नहीं, गार्ड नियम 6.03 में निर्धारित अनुदेशों के अनुसार गाड़ी के पीछे की सुरक्षा के लिए प्रस्थान करेगा। यदि इसी बीच सिगनल 'ऑफ' कर दिया जाता है या लोको पायलट को सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने का आवश्यक प्राधिकार मिल जाता है तो वह गार्ड को वापस बुलाने के लिए निर्धारित कोड में सीटी देगा और गाड़ी चलाने से पहले उसके साथ हैंड सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा।

- (2) यदि गाड़ी के साथ गार्ड नहीं है तो इसका पालन लोको पायलट को करना होगा।

**4.45. लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना:-**

- (1) यदि गार्ड को खतरे की आशंका है या वह किसी कारण गाड़ी को रोकना आवश्यक समझता है तो वह लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने के लिए यथा शक्ति प्रयत्न करेगा।
- (2) यदि इंजन को संकेत भेजने के लिए कोई अन्य संचार साधन नहीं है और गार्ड, लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करना चाहता है तो वह तेजी से हैंड ब्रेक लगाएगा और उतनी ही तेजी से झटपट उसे खोलेगा तथा जहाँ यह संभव है, वह बगल (साइड) बत्तियों को उल्टा कर देगा जिससे कि लाल रोशनी इंजन की ओर दिखाई दे।
- (3) जब लोको पायलट का ध्यान आकर्षित हो जाता है तब आवश्यक हैंड सिगनल दिखाए जाएंगे।
- (4) यदि गाड़ी में निरन्तर ब्रेक व्यवस्था है तो आपात काल में गाड़ी रोकने के लिए गार्ड उस ब्रेक को धीरे-धीरे लगा सकता है।

स.नि. 4.45 (i) गाड़ी का गार्ड यह निगरानी रखेगा कि लोको पायलट को निर्धारित गति से अधिक नहीं जाना है। लोको पायलट को निर्धारित गति सीमा से अधिक चलने पर गार्ड सामान्य नियम 4.45 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

**4.46. गार्ड के हैंड ब्रेक से सहायता—** यदि लोको पायलट को गार्ड के हैंड ब्रेक की सहायता की आवश्यकता पड़ती है तो वह, निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा, और यदि आवश्यक है तो बार-बार बजाएगा अथवा यदि ब्रेक सीटी लगी हुई है तो उसे बजाएगा और लोको पायलट तथा गार्ड के बीच यदि संचार के कोई अन्य साधन है तो वह उनका भी उपयोग करेगा।

स.नि. 4.46 (i) लोको पायलट को चेतावनी दी जाती है कि गाड़ी को खींचने में गार्ड की सहायता पर निर्भर न रहें, विशेषकर जब एक ही ब्रेकवान हो। लोको पायलट को अपनी गाड़ी पूरे नियंत्रण में रखकर ही स्टेशन में प्रवेश करना चाहिए और प्लेटफार्म सीमा का अतिलंघन न करने के लिये सावधान रहना चाहिए।

नोट — सहायक नियम 4.47 (i) भी देखें।

**4.47. गार्ड का हैंड ब्रेक लगाना —**

- (1) यदि लोको पायलट निर्धारित कोड में सीटी या ब्रेक सीटी बजाता है तो गार्ड तुरन्त अपने हैंड ब्रेक लगायेंगे।
- (2) यदि गाड़ी तेज ढाल पर उतर रही है और यदि गाड़ी की चाल को इक्सार (स्थिर) करने की आवश्यकता है तो गार्ड अपने हैंड ब्रेकों द्वारा लोको पायलट की सहायता करेंगे।

स.नि. 4.47 (i) स्टेशन में प्रवेश करते समय या लोको पायलट से सिगनल मिलने पर या लोको पायलट का ध्यान आकर्षित करने हेतु या वास्तविक खतरे के मामले में या विशेष अनुदेशों के अधीन कार्यचालित ढलानों पर इन सब स्थितियों को छोड़कर यातायात विभाग के गाड़ी कर्मचारियों को कभी भी ब्रेक नहीं लगाना चाहिए जब गाड़ी चल रही हो।

the Station Master. Assistant Loco Pilot proceeding to the cabin or station shall show a Stop hand signal towards the station. The Guard shall as soon as the train is stopped at the first Stop signal, check up that the tail board or tail lamp is correctly exhibited and shall maintain a vigilant attitude in rear of the train. After fifteen minutes or such less time as may be prescribed by special instructions, the guard shall, irrespective at whether the cause is apparent or not, proceed to protect the rear of the train in accordance with instructions laid down in Rule 6.03. If in the meantime the signal is taken 'off', or the Loco Pilot receives the necessary authority to pass the signal in the 'on' position, he shall sound the prescribed code of whistle to recall the Guard and exchange hand signal with him before starting the train.

- (2) In the case of a train not accompanied by a Guard, these duties shall devolve on the Loco Pilot.

#### **4.45 Attracting attention of Loco Pilot: -**

- (1) If any Guard sees reason to apprehend danger or consider it necessary for any reason to stop the train, he shall use his best endeavors to attract the attention of the Loco Pilot.
- (2) In the absence of other means of communications with the engine, a Guard desiring to attract the Loco Pilot's attention shall apply his hand brake sharply and suddenly release it, and wherever possible, he shall reverse the side lamps to show red towards the engine.
- (3) When the attention of the Loco Pilot has been attracted, the necessary hand signals shall be down.
- (4) If the train is fitted with continuous brake, the Guard may, in case of emergency, apply such brake gradually to stop the train.

S.R. 4.45 (i) The Guard of the train shall watch that the Loco Pilot does not exceed the speed prescribed. In case the loco pilot exceeds the speed prescribed the Guard shall take action as per GR 4.45.

#### **4.46. Assistance from Guard's hand brake:-** When the Loco Pilot requires the assistance of Guard's hand brake, he shall sound the prescribed code of whistle, if necessary repeatedly, or, if a brake whistle is provided, sound such whistle, and shall also use other means of communication, if provided, between the Loco Pilot and Guard.

S.R. 4.46 (i) Loco Pilot are warned not to depend on Guards for assistance in pulling the trains, more particularly when there is only one brake van. Loco Pilot must enter stations with their train fully under control and must be careful not to overshoot the platform.

Note :- See also SR 4.47(i).

#### **4.47. Application of Guard's hand brake.-**

- (1) When the Loco Pilot sounds the prescribed code of whistle or the brake whistle, the Guards shall immediately apply their hand brakes.
- (2) When a train is travelling down a steep incline, the Guards shall, if necessary to steady the train, assist the Loco Pilot with their hand brakes.

S.R. 4.47 (i) Except when entering a station, or on receipt of a signal from a loco pilot, or to attract the attention of the loco pilot, or in case of actual danger, or upon gradients worked under special instructions, the traffic train staff must not apply their brakes while the train is in motion.

(ii) किसी भी हालत में ब्रेक को इस तरह नहीं लगाना चाहिए कि चक्के फिसलने लगें अर्थात् वे घूमने से रुक जाये।

**4.48. इंजन को गाड़ी से काटने के लिए गार्ड की अनुमति:**— यदि गाड़ी स्टेशन की सीमा के बाहर या कहीं भी उतार-चढ़ाव पर खड़ी की जाती है तो गार्ड की अनुमति के बिना, लोको पायलट अपने इंजन को गाड़ी से नहीं काटेगा। गार्ड ऐसी अनुमति देने से पहले स्वयं इस बात अपना समाधान कर लेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक अच्छी तरह से कस कर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय भी करेगा, जो आवश्यक हैं या विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित हैं।

परन्तु जहाँ कहीं भी संरक्षा की दृष्टि से आवश्यक समझा जाता है, वहाँ विशेष अनुदेशों द्वारा, इंजनों के गाड़ी से काटे जाने पर पूर्णतः निषेध लगाया जा सकता है।

स.नि. 4.48 (i) अनुमति लिखित रूप में ही दी जानी चाहिए।

**4.49. गाड़ी को चलाना तथा रोकना:** लोको पायलट अपनी गाड़ी को सावधानी से तथा बिना झटका दिए चलाएगा और रोकेंगा।

स.नि. 4.49 (i) जहाँ तक संभव हो किसी भी प्रकार की गाड़ी को पुल पर या ऐसी स्थिति में जिसमें वह पुल के किसी हिस्से का उल्लंघन कर रही हो, नहीं रोकना चाहिए।

**4.50. इंजन सीटी का बजाना:**

(1) विशेष अनुदेशों के अधीन के सिवाय, लोको पायलट सदा नीचे लिखी परिस्थितियों में, सीटी के लिए निर्धारित कोड के अनुसार इंजन की सीटी बजाएगा, अर्थात् —

(क) इंजन को चलाने से पहले;

(ख) सुरंग में प्रवेश करते समय; तथा

(ग) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जाएं।

(2) इंजन का सीटी कोड विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

स.नि. 4.50(i) गाड़ी के एक बार रुक जाने के पश्चात् किसी भी उद्देश्य से फिर चलाने के पहले इंजन सीटी हर हालत में बजायी जानी चाहिये।

(ii) समपार फाटक के पूर्व सीटी पट पर पहुँचने पर लोको पायलट को समपार फाटक तक पहुँचने तक रुक-रुक कर सीटी बजाते जाना चाहिए ताकि सड़क उपभोक्ताओं का ध्यान आकर्षित किया जा सके व यह चेतावनी का भी कार्य करे।

(iii) इंजन सीटी संकेत नीचे दिये जाते हैं:—

#### सीटी संकेत

| क्रमांक | इंजन सीटी        | संकेत                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1       | एक बार छोटी सीटी | <p>(क) चलने से पूर्व</p> <p>(i) सहायक/उच्चालक (बैंकिंग इंजन के लोको पायलट से सूचित करने के लिए अगले इंजन का लोको पायलट इंजन को चलाने के लिए तैयार है।)</p> <p>(ii) सहायक/उच्चालक इंजन (वर्किंग) इंजन के लोको पायलट द्वारा अगले इंजन की स्वीकृति (पावती) सूचक।</p> <p>(iii) लोको यार्ड छोड़ने अथवा लोको सम्बन्धित कार्य पूरा होने जाने के बाद रवाना होने की सूचना स्वरूप।</p> <p>(iv) लोको यार्ड में जाने के लिए इंजन तैयार है।</p> <p>(ख) चलते समय</p> <p>(i) दूसरे इंजन की सहायता नहीं चाहिए।</p> <p>(ii) सहायक/उच्चालक इंजन (बैंकिंग) इंजन लोको पायलट द्वारा सूचना (पावती) की सहायता रोक दी गयी।</p> |

- (ii) On no account must the brake be applied so as to skid the wheels, ie; to prevent them from revolving.

**4.48. Permission of Guard to detach engine from train:-** When a train has been brought to a stand outside station limits or anywhere on a grade, the Loco Pilot shall not detach his engine from the train without the permission of the Guard who, before giving such permission, shall satisfy himself that the van-brakes have been put on securely and take such other measures as may be necessary or prescribed by special instructions:

Provided that detaching of engines from trains in such cases may be prohibited altogether under special instructions wherever considered necessary in the interest of safety.

S.R. 4.48 (i) Permission must be given in writing.

**4.49 Starting and stopping of train -** The Loco Pilot shall start and stop his train carefully and without a jerk.

S.R. 4.49 (i) As far as practicable no train of any description must be stopped on or fouling any portion of a bridge.

**4.50 Sounding of engine whistle-**

- (1) Except under special instructions, the Loco Pilot shall always sound the whistle of the engine according to the prescribed code of whistle -
  - (a) before putting an engine in motion;
  - (b) when entering a tunnel; and
  - (c) at such other times and places as may be prescribed by special instructions.
- (2) Engine whistle code shall be prescribed under special instructions.

S.R. 4.50 (i) The engine whistle must invariably be sounded before moving a train for any purpose whatsoever after such train has once come to a stand.

- (ii) On approach of a Whistle Board provided in rear of level crossing gates, the Loco Pilot must keep on whistling intermittently up to the level crossing so that it may attract the attention of road users and act as a warning.
- (iii) The engine whistle Codes are given indicated below :-

#### WHISTLE CODE

| No. | Code of Engine Whistle | Indication                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | One short whistle      | (a) Before Starting <ol style="list-style-type: none"> <li>(i) Indication to Loco Pilot of assisting/banking engine that the Loco Pilot of leading engine is ready to start.</li> <li>(ii) Acknowledgment by the Loco Pilot of assisting /banking engine to leading engine.</li> <li>(iii) Engine ready to leave loco yard or after completing loco work.</li> <li>(iv) Engine ready to go to loco yard.</li> </ol> (b) On run : <ol style="list-style-type: none"> <li>(i) Assistance of other engine not required.</li> <li>(ii) Acknowledgment of Loco Pilot of assisting/banking engine that assistance stopped.</li> </ol> |

|     |                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2   | दो बार छोटी सीटी                                                       | (क) गार्ड का सिगनल (संकेत) मांगना।<br>(ख) गार्ड द्वारा सिगनल (संकेत) का आदान प्रदान नहीं हुआ।<br>(ग) स्टेशन कर्मचारियों द्वारा सिगनल (संकेत) का आदान-प्रदान नहीं हुआ।                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 3.  | एक बार लम्बी और एक बार छोटी सीटी                                       | (क) गार्ड द्वारा ब्रेक छोड़े जाने के लिए।<br>(ख) स्टेशन अथवा दो स्टेशनों के बीच से इंजन अथवा गाड़ी रवाना (स्टार्ट) करने के पहले।<br>(ग) साइडिंग में वापस आने के बाद मुख्य लाइन साफ हो जाने का संकेत।                                                                                                                                                                                                                                       |
| 4.  | तीन बार छोटी सीटियां                                                   | (क) गार्ड द्वारा ब्रेक लगाये जाने के लिए।<br>(ख) गाड़ी नियंत्रण के बाहर है गार्ड सहायता करे।                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 5.  | चार बार छोटी सीटियां                                                   | (क) दुर्घटना, खराबी, अवरोध अथवा दूसरे असाधारण कारणों से गाड़ी आगे नहीं जा सकने का संकेत।<br>(ख) गाड़ी का पीछे की ओर से रक्षा करने का संकेत।                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 6   | दो बार लम्बी और दो बार छोटी सीटियां                                    | गार्ड को इंजन पर बुलाना।                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 7.  | एक बार छोटी एक बार लम्बी और एक बार छोटी सीटियां                        | (क) टोकेन नहीं मिला।<br>(ख) टोकेन छूट गया।<br>(ग) गलत प्रस्थान आदेश के साथ<br>(घ) रोक (स्टाफ) सिगनल को आन स्थिति में पार करती हुई                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 8   | एक बार लम्बी सीटी                                                      | (क) चलने के पूर्व-ढलान (घाट) खण्ड में वैक्यूम का पुर्ननिर्माण, स्प्रेग, (अटकाव) हटाने का संकेत।<br>(ख) चलने पर गार्ड का सिगनल (संकेत) की पावती।                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 9.  | एक बार लगातार लम्बी सीटी                                               | (क) सुरंग अथवा प्रतिबंधित दृश्यता के क्षेत्र में, अथवा मोड़ या कटान अथवा दुर्घटना स्थल पर पहुँचते समय अथवा जब कोहरा, आँधी या अन्य किसी कारण से सिगनल की दृश्यता बाधित हो।<br>(ख) गाड़ी को पिछले भाग से रक्षा करने वाले रेल कर्मचारियों को बुलाना।<br>(ग) सामग्री गाड़ी रवाना होने के लिए तैयार है।<br>(घ) स्टेशन पर बिना रुके जाते हुए।<br>(ङ) "आन" स्थिति वाले रोक (स्टाफ) सिगनल पर पहुँचते हुए।<br>(च) रोक (स्टाफ) सिगनल पर रुक जाने पर। |
| 10. | एक बार लम्बी और एक बार छोटी और एक लम्बी सीटियां और एक बार छोटी सीटियां | (क) ट्रेन विभाजित (ट्रेन पार्टिंग)<br>(ख) अधूरी गाड़ी आने पर                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 11. | एक बार छोटी और एक बार लम्बी सीटियां                                    | (क) खतरे की जंजीर खींची गयी।<br>(ख) इंजन में अपर्याप्त वैक्यूम<br>(ग) गार्ड द्वारा वैक्यूम लगाना।<br>(घ) अंतर्संचार का प्रयोग किया गया।                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 12. | दो बार छोटी और दो बार लम्बी सीटियां                                    | यातायात दिशा के विरुद्ध जाते हुए इस पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए कि यातायात दिशा के विपरीत संचालन पूरा होने तक इस सीटी को बार-बार दुहराया जाय।                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 13  | दो बार लम्बी सीटियां                                                   | पैंटोग्राफ उठाओ- दूसरे इंजन स्वीकृति (पावती)।                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 14  | एक बार लम्बी और एक बार छोटी और एक बार लम्बी सीटियां                    | पैंटोग्राफ नीचा करो। दूसरे इंजन स्वीकृति (पावती)।                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 15  | एक बार लम्बी और दो बार छोटी सीटियां।                                   | (क) सिगनल हत्था झुका है किन्तु रोशनी बुझी है।<br>(ख) सिगनल हत्था अनुचित/अपर्याप्त रूप से "आफ" किया गया है।<br>(ग) सिगनल दोषपूर्ण है।                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 16  | तीन बार लम्बी सीटियां                                                  | उल्लंघन चिन्ह साफ नहीं है।                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 17  | रुक रुक कर                                                             | समपार पर पहुँचते समय।                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

**4.51 लोको पायलट तथा गार्ड के बीच घंटी संकेत-** जब गाड़ी के लोको पायलट और गार्ड के बीच घंटी संचार की व्यवस्था है तो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित घंटी संकेत कोड का प्रयोग किया जायेगा।

|     |                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.  | Two short whistle                                    | (a) Call for Guard's signal.<br>(b) Signals not exchanged by Guard.<br>(c) Signals not exchanged by Station staff.                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 3.  | One long and one short whistle                       | (a) Call to release brakes.<br>(b) Before starting engine or a train from station/mid-section<br>(c) Main line clear after backing into siding.                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 4.  | Three short whistle                                  | (a) Guard to apply brakes.<br>(b) Train is out of control guard, to assist                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 5.  | Four short whistle                                   | (a) Train cannot proceed on account of accident, failure, obstruction or other exceptional case,<br>(b) Protect train in rear .                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 6.  | Two long and short whistles                          | Call for Guard to come to engine.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 7.  | One short, one long and one short whistles           | (a) Token not received.<br>(b) Token missed<br>(c) With wrong "authority to proceed."<br>(d) Passing stop signal at "ON".                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 8.  | One long whistles                                    | (a) Before starting-vacuum/pressure recreated on ghat section, remove sprags.<br>(b) on run-acknowledgment of Guard's Signal.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 9.  | One long continuous whistle                          | (a) Approaching tunnel or area of restricted visibility or curves or cutting or site of accident or when in consequence of fog, storm or any other reason the view of signals is obstructed.<br>(b) Recall railway servant, protection train in rear.<br>(c) Material train ready to leave.<br>(d) Running through a station.<br>(e) Approaching a stop signal at "ON"<br>(f) Detained at a stop signal. |
| 10. | One long, one short, one long and one short whistles | (a) Train Parting<br>(b) Train arriving incomplete.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 11. | Two short and one long whistles                      | (a) Alarm chain pulled<br>(b) Insufficient vacuum in engine.<br>(c) Guard applies vacuum brake<br>(d) Intercommunication apparatus used.                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 12. | Two short and two long whistles                      | Moving against the 'direction of traffic' special attention should be paid to repeat this whistle code frequently until the movement against the direction of traffic is completed.<br>Raise pantograph-To be acknowledged by the other Engine                                                                                                                                                           |
| 13. | Two long whistles                                    | Raise pantograph-To be acknowledged by the other Engine                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 14. | One long, one short and One long whistle             | Lower pantograph-to be acknowledged by the other Engine                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 15. | One long and two short whistle                       | (a) Signal arm lowered but light extinguished<br>(b) Signal arm improperly/insufficiently taken 'OFF'<br>(c) Defective signal                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 16. | Three long whistles.                                 | Fouling mark not cleared.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 17. | Intermittent whistling                               | Approaching Level Crossing                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

**4.51 Bell signals between Loco Pilot and Guard:** When bell communication is provided between the Loco Pilot and the guard of the train, bell signal code, as may be prescribed by special instructions, shall be used.

स0नि0 4.51 (i)–मेंमू गाड़ियों के लोको पायलट व गार्ड के मध्य घंटी संकेत निम्न अनुसार होंगे:

(1) गार्ड द्वारा दिये जाने वाला घंटी संकेत–लोको पायलट द्वारा इसी संकेत से प्राप्ति स्वीकृति की जायेगी।

| क्रमांक | संकेत                                           | घंटी कोड                                |
|---------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1       | आपात स्थिति – गाड़ी रोको                        | 000000000000..... लगातार गाड़ी रुकने तक |
| 2       | गाड़ी प्रस्थान                                  | 00                                      |
| 3       | गाड़ी पीछे ढकेली जाये                           | 000                                     |
| 4       | लोको पायलट द्वारा निर्धारित गति सीमा का उल्लंघन | 0–0                                     |
| 5       | गति प्रतिबन्ध क्षेत्र सीमा समाप्त               | 00–00                                   |

(2) लोको पायलट द्वारा दिये जाने वाला घंटी संकेत–गार्ड द्वारा इसी संकेत से प्राप्ति स्वीकृति की जायेगी।

| क्रमांक | संकेत                                  | घंटी कोड  |
|---------|----------------------------------------|-----------|
| 1       | रोक सिगनल का खतरे की दशा में पार करना। | 000–000   |
| 2       | लोको पायलट को गार्ड की आवश्यकता है     | 0000–0000 |
| 3       | गाड़ी का पिछे से बचाव                  | 0000      |
| 4       | ब्रेक पावर जांच                        | 00000     |

- नोट – (1) '0' का मतलब एक "घंटी" से है।  
 (2) "–" का मतलब एक "पाज" से है।  
 (3) दो घंटियों के बीच में "2" (दो) सेकेण्ड का अन्तर होगा।  
 (4) "–" का मतलब '5' (पाँच) सेकेण्ड के समय अन्तराल से है।  
 (5) एक पूर्ण घंटी संकेत देने के बाद पुनः 10 सेकेण्ड के बाद दोहराया जाना चाहिए।

**4.52. पानी, आग या सिंडर बाहर फेंकना:**– लोको पायलट स्टेशन यार्ड या सुरंग से पास होते समय या जब इंजन पुल पर हो, तब पानी, आग या सिलेंडर बाहर नहीं फेंकेगा।

**4.53. होज पाईप या वाटर कालम की भुजा:**– किसी टंकी या वाटर कालम से पानी लेने के बाद लोको पायलट का यह कर्तव्य है कि वह पाइप या भुजा को लाइन के ऊपर से अलग हटा दे और अगर उसे बांधने का कोई साधन है तो ठीक से कस कर बांध दें।

**4.54. यात्री:**– प्रत्येक गार्ड गाड़ी में चढ़ने तथा उतरने वाले को पूरी सहायता देगा।

#### छ – गाड़ी के पहुंचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

**4.55. पावर बन्द करना:**– गाड़ी रोकते समय लोको पायलट लाइन के उतार–चढ़ाव, मौसम की स्थिति पटरियों की दशा, ब्रेक शक्ति तथा गाड़ी की लम्बाई और भार का विशेष ध्यान रखते हुए, यह निश्चित करेगा कि पावर कहाँ बन्द की जाए।

**4.56. गार्ड यह ध्यान रखेगा कि गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए:**– यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो गार्ड यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ तक संभव है उसकी गाड़ी का अन्तिम वाहन सब काँटों और कैंचियों के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बचकर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और अवरुद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए रोक (स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।

स.नि. 4.56 (1) जब गार्ड इस बावत समाधान कर ले कि उसकी गाड़ी का अंतिम वाहन उन सभी रनिंग लाइनों के उल्लंघन चिन्हों से बचकर खड़ा है, जिन पर अन्य गाड़ियों का आना जाना हो सकता है तो वह पूर्ण आगमन प्रमाण–पत्र पर हस्ताक्षर कर स्टेशन मास्टर के पास भेजेगा। यदि अंतिम वाहन ने उल्लंघन चिन्हों को साफ नहीं किया है तो वह स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना तुरन्त देगा और अवरुद्ध लाइन पर किसी संचालन को रोकने हेतु स्टॉप हैंड सिगनल दिखायेगा।

(2) स्टेशनों पर गाड़ियों की प्राथमिकता या क्रासिंग के समय गार्ड की जिम्मेदारी:–

- (i) यदि किसी दूसरी गाड़ी के क्रासिंग या उसकी प्राथमिकता देने के लिये गाड़ी परिचालन (रनिंग) लाइन पर रुकी हुई हो तो उस गाड़ी का गार्ड विशेष रूप से सजग रह कर यह ध्यान देगा कि जिस लाइन पर उसकी गाड़ी रुकी हुई है, उसके लिये सिगनल गलती से ऑफ न किये जायें और यह सुनिश्चित करने के लिये रास्ता सही बनाया जाये और ताला बन्द किये जाने के लिये इस नियम के बाद वाले पैराग्राफ में दिये गये अनुर्देशों के अनुसार कार्यवाही करेगा।

S.R. 4.51(1) The bell code between Loco Pilot and Guard of MEMU trains is as following:

(i) Bell code given by Guard and acknowledged by the Loco Pilot.

| S.N. | Code                             | Bell code                                   |
|------|----------------------------------|---------------------------------------------|
| 1    | Emergency-Stop the train         | 0000000.....Continuous till the train stops |
| 2    | Train Start                      | 00                                          |
| 3    | Train pushing                    | 000                                         |
| 4    | Over speeding by Loco Pilot      | 0-0                                         |
| 5    | Ending of speed restriction zone | 00-00                                       |

(ii) Bell code given by Loco Pilot and acknowledged by the Guard.

| S.N. | Code                                | Bell Code |
|------|-------------------------------------|-----------|
| 1.   | Passing stop Signal at ON condition | 000-000   |
| 2.   | Guard required by Loco Pilot        | 0000-0000 |
| 3.   | Protect Train in Rear               | 0000      |
| 4.   | Brake Power testing                 | 00000     |

- Note: (1) 'O' means one bell  
 (2) '-' means one pause  
 (3) The time interval between bells is 2 second  
 (4) '-' means a time interval of 5 second  
 (5) A complete bell code repeated after 10 seconds.

**4.52 Throwing out water, fire or cinders:-** A Loco Pilot or Fireman shall not throw out water. Fire or cinders, when passing through a station yard or tunnel, or when on a bridge.

**4.53 Hose or water crane:-** After taking water from a tank or water column, the Loco Pilot shall see that the hose or arm is left clear of the line and, when it is provided with fastening, properly secured.

**4.54 Passengers:-** Every Guard shall give his best assistance to passengers entraining and Detaining.

#### G. Duties of Staff on Arrival

**4.55 Shutting off power:-** In stopping a train, the Loco Pilot shall determine where to shut off power by paying particular attention to the gradient, the state of the weather, the condition of the rails, the brake power and the length and weight of the train.

**4.56 Guard to see the train is topped clear of fouling marks:-** When a train comes to a stand at a station, the guard shall see that, wherever possible, the last vehicle of his train has cleared the fouling marks of all points to prevent any movement of the fouled line.

S.R. 4.56 (1) When the Guard has satisfied himself that the last vehicle on his train has cleared the fouling marks of all running lines over which other trains might have to travel, he must sign the arrival certificate and send it to the Station Master at once and exhibit stop Hand Signal to prevent any movement on the fouled line.

(2) Responsibilities of the Guard during crossing and precedence of trains at stations:

- (i) The Guard of a train standing on a running line waiting to cross or give precedence to another train, shall keep a sharp look out to see that the Signal are not taken 'off' wrongly for the line occupied by his own train and in order to ensure the same, he shall verify the correct setting and locking of the route as per instructions contained in the subsequent paras of this rule.

- (ii) अन्तर्पाशित (इन्टरलाकड) स्टेशनों पर जहाँ ब्रेकेट वाले होम सिगनल लगे हों वहाँ प्रतीक्षा करने वाली गाड़ी का गार्ड बाद में क्रास करने और/या प्राथमिकता पाने वाली गाड़ी के लिये जाने के लिये लाइन का ठीक बना होम सिगनल के हथ्थे/बत्ती को देखकर सुनिश्चित करेगा। जहाँ ब्रेकेट वाले होम सिगनल किसी कारण खराब हो वहाँ कांटा संकेतों को देखकर यदि ये दिये हुये हैं, लाइन का ठीक से बना होना सुनिश्चित करेगा। यदि कांटा संकेत न हो तो कांटों के ठीक बना होने को सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर पर होगी।
- (iii) अन्तर्पाशन रहित और नॉन-की लॉकड स्टेशनों पर गार्ड स्टेशन मास्टर कार्यालय में लाइन चाभी/चाभियों को देखकर कांटों के सही बने होने को सुनिश्चित करेगा। अन्य अन्तर्पाशन रहित स्टेशनों पर जहाँ कांटों पर क्लैम्प और ताले लगाये जाते हैं क्रासिंग तथा/अथवा प्राथमिकता के लिये बाद में आने वाली गाड़ी के लिये लाइन ठीक से बनी होने को सुनिश्चित करने के लिये गार्ड कांटा संकेतों को देखकर करेगा।
- 4.57. गाड़ी से इंजन काटना—** यदि गाड़ी खड़ी कर दी जाती है और इंजन को, अकेले या वाहनों के सहित शेष गाड़ी से अलग करना आवश्यक है तो गाड़ी का युग्मक (कपलिंग) काटने से पहले, गार्ड इस बावत अपना समाधान करेगा कि ब्रेकयान के ब्रेक कसकर लगा दिए गए हैं और ऐसे अन्य उपाय करेगा जो विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित किए जायें।
- 4.58. लोको पायलट यह ध्यान रखेगा के गाड़ी उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) बचाकर ही खड़ी की जाए:—** यदि गाड़ी किसी स्टेशन पर आकर खड़ी हो जाती है तो लोको पायलट यह ध्यान रखेगा कि, जहाँ संभव है, उसका इंजन सब कांटों और कैचियों के उल्लंघन चिन्ह (फाउलिंग मार्क) से बच कर खड़ा है। यदि ऐसा नहीं है तो वह तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करने की व्यवस्था करेगा तथा अवरुद्ध लाइन पर संचालन रोकने के लिए 'रोक'(स्टॉप) हैंड सिगनल दिखाएगा।
- स.नि. 4.58(i) लोको पायलट को हर हालत में यह ध्यान रखना चाहिये कि उसका इंजन सभी रनिंग लाइनों के जिन पर दूसरी गाड़ियाँ आ सकती हैं, उल्लंघन चिन्हों से बच कर खड़ी है। जब गाड़ी स्टेशन पर खड़ी हो जाती है और लोको पायलट को पता चलता है कि उसका इंजन उल्लंघन चिन्ह के अन्दर नहीं खड़ा है तो उसे तुरन्त खतरे की सीटी (तीन लंबी सीटी) बजाना चाहिये और उसे स्टेशन मास्टर को सूचना देने तथा 'रोको' हैंड सिगनल देने की व्यवस्था करनी चाहिये जिससे अवरुद्ध लाइन पर कोई संचालन न हो सके। इस सूचना के मिलने पर स्टेशन मास्टर को गाड़ी को पीछे ले जाने की व्यवस्था करनी चाहिये ताकि इंजन उल्लंघन चिन्ह के अन्दर हो जाये। ऐसा करने के बाद स्टेशन मास्टर को उल्लंघन चिन्हों के अन्दर होने की स्थिति के बावत समाधान करना चाहिये और गार्ड का आगमन प्रमाण पत्र प्राप्त करना चाहिये।
- 4.59. सवारी गाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद, चलना—** यदि सवारी गाड़ी किसी स्टेशन के प्लेटफार्म पर या उसके आगे या पीछे खड़ी कर दी जाती है तो लोको पायलट उसे तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसे गार्ड का आदेश नहीं मिल जाता है या जब उसे कोई दुर्घटना बचानी है।
- स.नि. 4.59(i) जिस गाड़ी में यात्री बैठे हो उसको चलाने के पूर्व इंजन की सीटी अवश्य बजायी जानी चाहिए (साधारण नियम 4.50 देखें) एवं सीटी बजाने और इंजन के संचालन के बीच न्यूनतम 15 सेकेण्ड का अंतर होना चाहिए।
- 4.60. गार्ड गाड़ी को, बिना किसी को सौंपे, छोड़कर नहीं जाएगा —** जब तक कि गाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार ठीक प्रकार किसी को सौंप नहीं दी जाती, गार्ड उसे छोड़कर नहीं जाएगा।
- 4.61. लोको पायलट ड्यूटी पर रहते हुए, इंजन छोड़कर नहीं जाएगा—** ड्यूटी करता हुआ कोई भी लोको पायलट अपने काम करते हुए इंजन या स्वनोदित (सेल्फ प्रॉपेल्ड) वाहन को, चाहे वह स्टेशन पर है या किसी परिचालित (रनिंग) लाइन पर, छोड़कर नहीं जाएगा; जब तक कि ऐसा करना नितान्त आवश्यक नहीं है और उसके इंजन या स्वनोदित (सेल्फ-प्रापेल्ड) वाहन का प्रभार (चार्ज) किसी सक्षम रेल सेवक को सौंप नहीं दिया गया है। लोको पायलट, ऐसे स्वनोदित (सेल्फ-प्रोपेल्ड) वाहन को, जिस पर वह अकेला ही है, आवश्यकता पड़ने पर छोड़कर जा सकता है परन्तु यह तब, जब उसने कैब में ताला लगा दिया है, और वाहन को निचले गियर में डालने के साथ-साथ इगनीशन स्विच को 'ऑफ' कर दिया है और हैंड ब्रेक को कसने के बाद, उसमें ताला लगा दिया है।

- (ii) At interlocked stations where bracketed home signals are provided, the Guard of the waiting train shall verify the correct setting of the route for the reception of subsequent trains crossing and/or taking precedence by seeing the arm or light of the home signals. Where the bracketed home signals are out of order for any reason, the Guard shall verify the correct setting of the route by seeing the point indicators where provided; if point indicators are not provided, however, the responsibility for ensuring correct setting of points will be entirely that of the station master.
- (iii) At non-interlocked and key-locked stations, the Guard shall verify the correct setting of route by examining the route key/keys in the SM's office. At other non-interlocked stations where points are clamped and pad locked, he shall verify the correct setting of route for subsequent trains crossing and/or taking precedence by seeing the point indicators.

**4.57. Detaching engine:-** Whenever a train has been brought to a stand, and it is necessary for the engine, with or without vehicles, to be detached from the rest of the train, the Guard shall, before the train is uncoupled, satisfy himself that the van-brakes have been put on securely and take such other measures as may be prescribed by special instructions.

**4.58. Loco Pilot to see that train is stopped clear of fouling marks:-** When a train comes to a stand at a station, the Loco Pilot shall see that, wherever possible, his engine is clear of the fouling marks of all points and crossing. If not, he shall take steps to inform the Station Master at once and exhibit Stop hand signal to prevent any movement on the fouled line.

S.R. 4.58 (i) The loco pilot must in all cases see that his engine is brought to stand clear of the fouling marks of all running lines over which other trains might have to travel. If when the train comes to stand, the loco pilot finds that his engine is not clear of the fouling marks, he must at once sound his danger whistles(three long whistles) and shall arrange to inform the station master and exhibit stop hand signal to prevent any movement on fouled lines. On receipt of this information, the station master must take steps to back the train so that the engine stands clear of the fouling marks. After doing so, the station master must satisfy himself about the clearance of the fouling marks and obtain the Guard's arrival certificate.

**4.59. Moving of train carrying passengers after it has been stopped at a station:-** When a train carrying passengers has been brought to a stand at a station, whether alongside, beyond, or short of the platform, the Loco Pilot shall not move it, except under orders of the Guard or to avert an accident.

S.R. 4.59 (i) Before moving a train carrying passengers, the engine whistle must be sounded (see General Rule 4.50) and at least fifteen second must be allowed to elapse between the cessation of the whistle and the movement of the engine.

**4.60. Guard not to leave train till handed over.-** No Guard shall leave his train until it has been properly handed over in accordance with special instructions.

**4.61. Loco Pilot not to leave the engine when on duty.-** No Loco Pilot shall leave his working locomotive or his self-propelled vehicle when on duty, whether at a station or on a running line, except in case of absolute necessity and after a competent railway servant has been placed in charge of the locomotive or self - propelled vehicle. In the case of a self-propelled vehicle manned by a Loco Pilot only, Loco Pilot may leave it when necessary, provided he has locked the cabs and has put the vehicle in low gear with the ignition switch in the off position and has screwed down and locked the hand brake.

स.नि. 4.61(i) समुचित प्रधिकार के अतिरिक्त, जब शंटिंग हो रही हो उस समय लोको पायलट को इंजन से उतरने या उसे सहायक लोको पायलट अथवा अन्य व्यक्ति को इंजन का कार्यभार सौंपने की अनुमति नहीं है।

### ज- मेटेरियल ट्रेन का संचालन

**4.62. ब्लॉक सेक्शन में मेटेरियल ट्रेन का संचालन:-** मेटेरियल ट्रेन का संचालन केवल दोनों ओर के स्टेशन मास्टर्स की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स.नि. 4.62(1) जब गिट्टी गाड़ी दो स्टेशनों के बीच काम करने के लिए प्रस्थान आदेश पर प्राधिकृत की गई हो तो गार्ड को अपनी गाड़ी की रक्षा की आवश्यकता नहीं, सिवाय उस स्थिति में जबकि इंजन को किसी कारण से गाड़ी से अलग करना पड़े और अगले स्टेशन भेजना पड़े। (साधारण नियम 6.09 देखिये) ऐसी स्थितियों में गार्ड अपनी गाड़ी को उस दिशा में जिधर से इंजन वापस लौटेगा और पीछे की ओर भी सुरक्षित करने के लिए जिम्मेदार है।

- (2) गिट्टी गाड़ी का केवल उन स्थितियों में स्टेशन के बीच विभाजन करना चाहिए जब कि काम की सुविधा करने के लिए ऐसा करना आवश्यक हो परन्तु 300 में 1 ग्रेड से अधिक ढलान पर किसी भी हालत में ऐसा नहीं किया जाना चाहिए।
- (3) यदि किसी कारण वश इंजन गिट्टी गाड़ी से अलग कर दिया जाता है या गाड़ी का विभाजन किया जाता है तो गार्ड अपनी गाड़ी के वाहन को बाँधने के लिए जिम्मेदार होगा। इंजन से अलग होने वाले वाहनों को पहले बाँध देना चाहिए, ब्रेक कस दिये जाने चाहिए या नीचे गिरा दिये जाने चाहिए। विभक्त हुई गाड़ी के हरेक भाग के कम से कम आधे वाहनों के ब्रेक नीचे गिरा देना चाहिए और प्रत्येक भाग में एक पहिये में स्प्रेग लगा देना चाहिए।
- (4) जब गार्ड गिट्टी या अन्य सामान उतारते समय या लादते हुए गाड़ियों पर काम कर रहे हैं तो वे इस बात के लिए जिम्मेदार होंगे कि गाड़ियों के संचालन के लिए गिट्टी या अन्य सामान्य लाइन से दूर रखे जायें।
- (5) साधारण खुले डिब्बों से गिट्टी उस समय नहीं उतारना चाहिए जब गिट्टी गाड़ी गति में हो। फिर भी हापर डिब्बे से जो रेल से हटकर गिट्टी गिराने के लिए विशेष रूप से निर्मित किये गये हैं और जिनमें गिरने वाली गिट्टी की मात्रा का विनियमन करने के लिए उपकरण का प्रावधान है उस समय भी गिट्टी गिरायी जा सकती है जब गिट्टी गाड़ी चल रही हो किन्तु गति 10 किमी/घंटा से अधिक न हो और यह कार्य प्रभारी इंजीनियरिंग कर्मचारी की देख-रेख में है जो पटरी को अवरोध रहित अवस्था में छोड़ने के लिए जिम्मेदार होगा।
- (6) स्टेशनों के बीच काम करने वाली गाड़ी का इंजन उसी स्टेशन को जहाँ से वह चला है गाड़ी के पीछे ढकेल कर ले जा सकता है। बशर्ते कि उस ओर की दूरी 07 किमी से अधिक न हो और अगले स्टेशन की दूरी पिछले स्टेशन से जहाँ से वह चला है अधिक हो। यदि पिछले स्टेशन की दूरी 07 किमी से अधिक है या अगले स्टेशन की दूरी पिछले स्टेशन की दूरी से कम है तो ऐसी स्थिति में गाड़ी अगले स्टेशन की ओर जानी चाहिए ताकि वहाँ पर इंजन घूम कर और गाड़ी के आगे लगकर गाड़ी को खींचता हुआ उस स्टेशन को वापस आ जाये जहाँ से वह चला है। यदि दूरी 07 किमी से अधिक न हो तो इंजन उसी प्रकार स्टेशन से गाड़ी को ढकेल कर ले जा सकता है किन्तु ऐसी स्थिति में लोको पायलट को प्रभारी निरीक्षक या गार्ड द्वारा जब वह निरीक्षक के रूप में काम कर रहा हो लिखित आदेश दिया जाना चाहिए।
- (7) गिट्टी गाड़ी के गार्ड को इंजीनियरिंग विभाग के मजदूरों और कर्मचारियों के अतिरिक्त जो गाड़ी पर काम कर रहे हैं, किसी अन्य व्यक्ति को जब तक कि उनके पास उचित पास न हो उस गाड़ी से यात्रा करने की अनुमति नहीं देना चाहिए।
- (8) जब गिट्टी गाड़ी स्टेशनों के बीच काम समाप्त करने के पश्चात् स्टेशन पर सूर्यास्त तक आ गई हो तो वह खाली या लदे हुए वाहनों के साथ जहाँ से आयी हो लाइन क्लीयर पर मालगाड़ी की निर्धारित गति से जा सकती है।
- (9) सूर्यास्त के पश्चात् यदि गिट्टी गाड़ी बिना रुके हुए जा रही हो तो गार्ड इस बात के लिए जिम्मेदार होगा कि लदे हुए खुले डिब्बों में जिनके किनारे लदे हुए सामान से कम से कम 30 सेमी से ऊपर न हो, कोई भी मजदूर यात्रा नहीं कर रहे हैं।
- (10) जब स्टेशन सीमा के बाहर साइडिंग में गिट्टी से भरे डिब्बों को छोड़ दिया गया हो तो गार्ड या गाड़ी के अन्य प्रभारी व्यक्ति को साइडिंग के काँटों के निकटतम डिब्बे के पहिये को बाँध देना चाहिए तथा यह भी देखना चाहिए कि डिब्बों को उचित रीति से अन्यथा बाध दिया गया है और स्काच ब्लाक, यदि

S.R. 4.61 (i) Loco Pilots are not permitted to get off their engines while shunting is being done, or to give up the charge of their engine to Assistant Loco Pilots or others, except on proper authority.

### **H. Working of Material Trains.**

**4.62. Working of a material train in block section:-** A material train shall be worked only with the permission of the Station Masters on each side and in accordance with special instructions.

S.R. 4.62 (1) When a ballast train is authorized on an 'Authority to proceed' to work between stations, it will not be necessary for the Guard to protect his train, except when the engine has, for any cause, to be detached from such train and to be run to the next station. (see general rule 6.09). In such cases, the Guard is responsible for protecting his train in the direction the engine would return, as also in the rear of the train.

- (2) Ballast trains must only be divided between stations when absolutely necessary to facilitate work and never on a gradient steeper than 1 in 300.
- (3) The Guard of the Ballast train is responsible for securing vehicles of his train if the engine is detached for any reason or if the train is divided. Vehicles disconnected from the engine must be first secured, brakes being screwed or pinned down. At least half the number of each group of vehicles on a divided train must have their brakes pinned down, and one wheel of each group sprung.
- (4) Guards are responsible for keeping, ballast and material clear of the line for running trains, when they have been working, with trains, loading or unloading, ballast or other material.
- (5) Ballast must not be unlocked from ordinary trucks while a ballast train is in motion. Hopper trucks specially constructed for dropping ballast clear of the running rail and provided with machinery for regulating the discharge of the ballast, may be unloaded while the ballast train is in motion at a speed not greater than 10 kilometres per hour under the orders of the engineering official in charge, who will be responsible for leaving the track clear of obstruction.
- (6) An engine working a ballast train between stations may push back the train into the station from which it started, provided the distance does not exceed 7 kilometres and provided the distance to the station in advance is greater than the distance to the station from which it started. Should the distance from the station in rear exceed 7 kilometres or the distance to the station in advance be less than the distance from the station in rear, the train must proceed on the station in advance, in order to allow the engine to run around the train and return to the starting station pulling the train; or the engine may similarly push the train out from station, provided the distance does not exceed 7 kilometres, but in this case a written order must be given to the Loco Pilot by the inspector in charge of the ballast train, or by the Guard when acting as inspector.
- (7) Guard of ballast trains must not allow anyone but Engineering Department laborers and staff who are working with their trains to travel by such trains, unless proper passes are held.
- (8) When a ballast train has completed its work between station and has arrived at a station by sunset, it may afterwards return home with empty or loaded vehicle, working on line clear and subject to the limits of speed prescribed for goods trains.
- (9) If a Ballast train is running through after sunset, the Guard is responsible that the laborers do not travel in loaded trucks, the sides of which are not least 30 centimetre above the material in them.
- (10) When Ballast wagons are left on a siding outside station limits, the Guard or other person in charge of the train must secure a wheel of the wagon nearest to the point of the siding and must see that the wagons are otherwise properly secured and that scotch blocks, where

दिये गये हैं, बाँध दिये गये हैं। काँटों के निकटतम डिब्बे के पहियों को जंजीर से बाँध देना चाहिए और ताला लगा देना चाहिए और अन्य सभी वाहनों के ब्रेक को नीचे गिरा देना चाहिए या कस देना चाहिए।

- (11) जब कोई गिट्टी गाड़ी स्टेशन सीमा के अन्दर साइडिंग में छोड़ दी जाये तो गार्ड को चाहिए कि सभी ब्रेक मजबूती के साथ लगा दें और साइडिंग काँटों के निकटतम वाहन को रेल की पटरी से निर्धारित सुरक्षा जंजीर द्वारा बाँध दें (साधारण नियम 4.64)।
- (12) सहायक नियम 4.62(13) में दिये गये नियमों के अतिरिक्त गिट्टी गाड़ी की गति उसी वजन की मालगाड़ी के लिए निर्धारित गति से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (13) (क) जब इंजन गिट्टी गाड़ी पीछे की ओर से ढकेल रहा हो और ब्रेकवान आगे की ओर हो:-
  - (i) गाड़ी की गति सीधी लाइन पर 15 किमी/घंटा और मोड़ (टर्नआउट) पर 10 किमी/घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए।
  - (ii) गार्ड को अगले ब्रेकवान में यात्रा करनी चाहिए और लोको पायलट को निरन्तर हरा हैंड सिग्नल देते रहना चाहिए। हरे सिग्नल का न दिखायी पड़ना किसी रूकावट के कारण हो सकता है और लोको पायलट को तुरन्त रूक जाना चाहिए।
  - (iii) गाड़ी के चालक दल को विशेषकर जिस ओर गाड़ी चल रही हो अच्छी निगाह रखनी चाहिए और किसी रूकावट के पहले रूक जाने के लिए तैयार रहना चाहिए और
  - (iv) अन्तर्पार्शन रहित स्टेशनों पर मोड़ (टर्न आउट) के निकट पहुंचते समय गार्ड को सबसे बाहर सम्मुख (फेसिंग) काँटे के पहले गाड़ी को रोक कर इस बावत समाधान कर लेना चाहिए कि काँटे सही तौर पर बने और ताला बन्द है तथा मानव रक्षित है और तब लोको पायलट को पीछे चलाने के लिए हैण्ड सिग्नल दिखलाना चाहिए।
- (ख) इंजन गिट्टी को ढकेल रहा हो और ब्रेकवान सबसे अगला वाहन न हो:-
  - (i) गति 10 किमी/घंटा से अधिक नहीं होनी चाहिए।
  - (ii) गार्ड को सबसे अगले वाहन में चलना चाहिए और उपर्युक्त खण्ड (क)(ii) में दिये गये नियम का पालन करना चाहिए।
  - (iii) उपर्युक्त खण्ड (क) (iii) (iv) का पालन अवश्य होना चाहिए।

**4.63. मेटेरियल ट्रेन पर चलने वाले कर्मकार**—मेटेरियल ट्रेन का गार्ड गाड़ी चलाने का सिग्नल देने से पहले, यह देख लेगा कि कर्मकार गाड़ी पर चढ़ गए हैं, और उन्हें बैठ जाने की चेतावनी देगा।

**4.64. स्थायी रूप से खड़ी हुई (स्टेबलड) मेटेरियल ट्रेन की रक्षा:**

- (1) अनिवार्य परिस्थितियों को छोड़कर, किसी स्टेशन पर कोई मेटेरियल ट्रेन परिचालित लाइन पर स्थायी रूप में खड़ी (स्टेबिल) नहीं की जाएगी।
- (2) यदि कोई मेटेरियल ट्रेन किसी स्टेशन पर स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबलड) है तो उसकी रक्षा निम्नलिखित रीति से की जाएगी और स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि—
  - (क) मेटेरियल ट्रेन के वाहन ठीक प्रकार कसे बंधे हुए हैं और किसी काँटे या कैंची का उल्लंघन नहीं कर रहे हैं।
  - (ख) जिस लाइन पर मेटेरियल ट्रेन स्थायी रूप में खड़ी की गई (स्टेबलड) है उसके सभी अपेक्षित काँटे उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और वे काँटे शिकंजे (क्लैम्प) या चटखनी और पनी (बोल्ट और काटर) और तालों से जकड़ दिए गए हैं, तथा
  - (ग) ऐसे तालों की चाबियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में तब तक रहेंगे जब तक कि मेटेरियल ट्रेन साइडिंग या लाइन से जाने के लिए तैयार नहीं हैं।
- (3) गार्ड तब तक अपना प्रभार (चार्ज) नहीं छोड़ेगा जब तक कि उसका इस बावत समाधान नहीं हो जाता कि मेटेरियल ट्रेन इन नियम में निर्धारित रूप में रक्षित कर दी गई है।

सं0नि0 4.64(i) जब तक गार्ड सिग्नल न दे लोको पायलट को साइडिंग से गाड़ी नहीं चलानी चाहिये।

provided, are fastened. The wheels of the vehicle nearest to the point must be chained and locked and the brakes of all other vehicles pinned or screwed down.

- (11) When a Ballast is left on a siding in station limits, the Guard must securely put down all brakes, and fasten to the rail the vehicle nearest the points of the siding with the prescribed safety chain. (see general rule 4.64).
- (12) Subject to the provisions of SR 4.62 (13), the speed of the ballast train must not exceed that prescribed for Goods trains of similar weight.
- (13)
  - (a) When the engine is pushing a Ballast train and the brake van is leading -
    - (i) the speed must not exceed 15 Kilometres an hour on the straight line and 10 kilometres an hour over a turn out.
    - (ii) the Guard must travel in the leading brake van and continuously exhibit a green hand signal to the loco pilot, the absence of a green hand signal may be due to an obstruction and the loco pilot must stop at once and
    - (iii) the train crew must keep a good look out specially in direction in which the train is moving and must be prepared to stop short of any obstruction; and
    - (iv) at non interlocked stations when approaching turn outs, the Guard must stop the train at the outermost facing points, satisfy himself that he points are correctly set, locked and manned and then show hand signals to the loco pilot to back.
  - (b) When the engine is pushing a Ballast train and the brake van is not leading -
    - (i) the speed must not exceed 10 kilometres an hour.
    - (ii) the Guard must travel in the leading vehicle and the provisions of clause(a)(ii) above must be complied with
    - (iii) Clauses(a) (iii) and (iv) above must be complied with

**4.63. Workers on material train:** The Guard of a material train shall, before giving the signal to start, see that all the workers are on the train, and warn them to sit down.

**4.64 Protection of material train when stabled:**

- (1) A material train shall not be stabled on a running line at a station, except in unavoidable circumstances.
- (2) When a material train is stabled at a station, it shall be protected in the following manner and the Station Master shall ensure that :-
  - (a) the vehicles of the material train have been properly secured and are not fouling any points or crossings;
  - (b) all necessary points have been set against the line on which the material train is stabled and such points have been secured with clamps or bolts and cotters and padlocks, and
  - (c) the keys of such padlocks are kept in his personal custody until the material train is ready to leave the siding or line.
- (3) The Guard shall not relinquish charge until he has satisfied himself that the material train has been protected as prescribed in this rule.

S.R. 4.64 (i) The Loco Pilot must not move the train from the siding unless signalled by the Guard.

**4.65 रेल पथ अनुरक्षण मशीनों का संचालन:**— रेल पथ बिछाने, पथ पर कुटाई, (आन ट्रैकटेम्पिंग) करने वाली अथवा अनुरक्षण मशीनों का संचालन स्टेशन मास्टर की अनुमति से और विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जाएगा।

स0नि0 4.65 (1): 'आन ट्रैक' मशीन स्वप्रेरित हैं। ये मशीनें उस कार्य प्रणाली के अधीन, जहाँ यह मालगाड़ी के पिछवाड़े, जोड़ी जाती है को छोड़कर, ट्रेन के रूप में कार्य करेगी और उसे एक गाड़ी के रूप में माना जायेगा जैसा कि ओपन लाइन कार्य प्रणाली के लिए सामान्य नियम 1.02(58) में वर्णित है। यद्यपि मशीन से जुड़ा कोई गार्ड या ब्रेकवान की आवश्यकता नहीं है।

दिन या रात्रि समयों के दौरान जब दृष्टि स्पष्ट रहती है और पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था कर ली जाती है रेलपथ पर एक साथ अधिक से अधिक पाँच रेलपथ मशीनें एक प्राधिकार के अधीन ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य संचालन हेतु आगे बढ़ायी जा सकती है और अगले स्टेशन को अग्रसर की जा सकती है या पीछे लौटायी जा सकती है। सभी 'आन ट्रैक' रेलपथ मशीनें एक-एक करके स्टेशन से एक साथ प्रस्थान या प्रवेश करेंगी।

इस स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक संचालन के मामले में एक साथ 03 मशीनें एवं प्रत्येक एक कैम्प कोच के साथ एक प्राधिकार से आगे बढ़ाई जायेगी। घने कुहरे और तुफानी मौसम में एवं संचार की पूर्ण विफलता के दौरान इन मशीनों को लाइन पर कार्य करने की अनुमति नहीं है।

(2) (क) प्रत्येक मशीन खण्ड इंजी0/टी0टी0 या पर्यवेक्षक/टी0टी0 से सीधे प्रभार में रहेगी जिन्हें यहाँ 'आपरेटर' कहा जायेगा। प्रत्येक मशीन के साथ पूरक कार्मिक सामान्यतः एक आपरेटर एक कुशल कर्मचारी (आर्टीजन) एवं तीन खलासी का होगा। यद्यपि प्रत्येक रेलपथ मशीन पर रेल कार्मिकों की संख्या 08 से अधिक नहीं होगी। प्रत्येक मशीन के ड्राइविंग केबिन पर रेल कर्मियों की संख्या पाँच से अधिक नहीं होगी। आपरेटर योग्य व्यक्ति, मैन लाइन पर मशीन के प्रभार को वहन करने में सक्षम और नियमों में भी सापेक्ष प्रमाणित तथा वास्तविक ड्राइविंग एवं इकाई को दक्षता पूर्वक चलाने वाला होगा।

(ख) 'आन ट्रैक' रेलपथ मशीनें एक इंजीनियरिंग पदाधिकारी जो खण्ड इंजीनियर से नीचे का नहीं होगा, के सीधे पर्यवेक्षण में कार्य करेगी जो रेलपथ को ट्रैफिक ब्लाक लेने के लिए और कार्य की प्रगति के समय लाइनों के संरक्षण के लिए उत्तरदायी होगा जिसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर कहा जायेगा।

(3) योग्यता प्रमाण पत्र:—

(i) मशीन का आपरेटर रेलपथ मशीन का तब तक उपयोग/कार्य नहीं करेगा जब तक कि—

(क) वह रेलपथ मशीन के कार्य संचालन का वैद्य प्रमाण-पत्र (कम्पीटेन्सी सर्टिफिकेट) न रखता हो जो उसके मशीन पर कार्य करने की सक्षमता के टोकन के रूप में जारी किया गया हो यह परमिट का पा.इंजी0./टी.टी. द्वारा जारी किया हुआ हो और 03 वर्ष के लिए वैद्य होगा। आपरेटर योग्यता प्रमाण पत्र के नवीनीकरण के लिए समाप्ति की तिथि से काफी पूर्ण आवेदन करेगा।

(ख) आपरेटर को ट्रेन कार्यप्रणाली नियमों के प्रशिक्षण हेतु जाना पड़ेगा और उन्हें 03 वर्ष की अवधि के भीतर पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए जाना वाँछनीय होगा।

(ग) वह खण्ड के कार्यप्रणाली एवं सिगनलिंग से पूर्ण रूप से परिचित हो और जैसा कि लोको पायलटों के लिए प्रस्तावित है रोड लर्निंग के लिए जाना पड़ेगा और इस तथ्य को मशीन पर रखे योग्यता पुस्तिका में दर्ज करना पड़ेगा। यह सहायक इंजीनियरिंग/टी.टी. द्वारा प्रति हस्ताक्षरित होगा।

(ii) मशीन का संचालन करने के लिए उत्तरदायी मशीन का आपरेटर आई.आर.टी.एम.डी.सी./प्रयागराज के प्रशिक्षण के कार्यक्रम का अनुसरण करेगा।

(iii) उसके पास रेलवे चिकित्सकीय डाक्टर द्वारा ए-3 कोटि का चिकित्सीय स्वस्थता प्रमाण-पत्र अवश्य होना चाहिये।

(4) उपकरण:— मशीन का आपरेटर यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि मशीन का रनिंग लाइन जाने से पूर्व प्रत्येक रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर निम्नलिखित उपकरण सभी तरह से पूर्ण और सही हालत में उपलब्ध है:—

(क) दो लाल एवं एक हरा हाथ सिगनल झण्डा।

(ख) दो तीन रंगों वाली हाथ सिगनल बत्तियाँ।

(ग) दो ताला सहित चेन।

**4.65 Working of track maintenance machines:-** Track laying or on track tamping or maintenance machines shall be worked only with the permission of the Station Master and in accordance with special instructions.

SR.4.65 (1) "On Track" Track Machines are self propelled machines. These machines shall be worked as a train under the system of working as applicable except when it is attached in the rear of goods train and shall be treated as a train as defined in GR 1.02(58) for the purpose of working on open line. However, there need not be any Guard or brake van attached to the machine.

During day or night hours, when the vision is clear and adequate lighting arrangements have been made up to '5' ON TRACK Track Machines may be allowed under one authority to proceed for working within the block section and proceed to next station or come back. All 'On Track' Track Machines must leave and enter the station at a time one after another. In case of movement from one station to another station up to 3 'On Track' Track Machines with one camp coach each may be allowed under one authority to proceed.

In case of thick, foggy and tempestuous weather as well as during the total failure of communication these Machines are not permitted to work on line

- (2) (a) Each Machine shall be in direct charge of SE/TT, JE/TT, Supervisor/TT here in after called the operator. The complement of staff with each machine will normally be one operator, one mechanic and three khalasis. However, number of railway staff on each track Machines should not exceed 8 number of railway staff on driving cabin of each Machines shall not exceed 5. The operator shall be qualified person, competent to hold the charge of Machines on the main line also certified to be qualified in the rules and actual driving and working of the unit efficiency.
- (b) The 'On-Track' Track machine shall work under the direct supervision of an engineering official not below the rank of section engineer who will be responsible for taking the traffic block and for protection of the lines while the work is in progress hereinafter, who will be called Section Engineer incharge.

**(3) Competency Certificates:-**

- (i) Operator of the machine shall not use / operate the track Machine unless-
  - (a) He is in possession of a valid Track Machine working permit which will be issued in token of his being competent to operate the machine. This permit will be issued by XEN/ITT and will be valid for 3 years. The operator shall apply well in advance of date of expiry for renewal of the competency certificate.
  - (b) The operator shall undergo training in train working rules and shall be required to go for refresher course within a period of 3 Years.
  - (c) He is fully conversant with the system of working, signalling of the section and has undergone road learning as prescribed for Loco Pilots and has recorded this fact in a competency book kept on the machine. This will be counter signed by the AEN/TT.
- (ii) The Operators of the Machines responsible for operating/running of the Machines shall follow the schedule of initial training IRTMTC/Prayagraj.
- (iii) He must possess a certificate of Medical fitness issued by a Railway Medical Doctor in A3 category.

**(4) EQUIPMENT:-** The operator of the machine will be responsible to ensure that the following equipments complete in all respects and in working condition, are available on each Track Maintenance Machine before the machine is put on a running line:-

- (a) Two red and one green HS flag.
- (b) Two tricolour HS lamps
- (c) Two chains with padlocks

- (घ) दो ताला सहित क्लैम्प।  
 (ङ) दस (फाग) कुहरा सिगनल।  
 (च) एक घड़ी।  
 (छ) जहाँ मशीन कार्यरत है उस खण्ड के कार्यकारी समय सारणी की एक प्रति।  
 (ज) सामान्य व सहायक नियम पुस्तक अद्यतन शुद्धि पर्ची सहित।  
 (झ) एक चार सेल वाला फ्लैशर लाइट।  
 (ट) एक पेट्रोमैक्स लैम्प।  
 (ठ) एक पोर्टेबल फील्ड टेलीफोन।  
 (ड) दो बैनर झण्डियाँ।  
 (ढ) एक प्राथमिक सहायता बाक्स  
 (ण) दो अद्द स्किड्स।  
 (त) टेल लैम्प।
- (4.1) प्रत्येक रेलपथ अनुरक्षण मशीन निर्धारित अग्रदीप (हेड) एवं पश्चदीप (टेल लाइट) के साथ सुसज्जित होगी। मार्कर लाइट तथा फ्लैशर लाइट सामान्य नियम 4.14 से 4.16 और उसके सहायक नियम के अनुसार होगा।  
 जब कई मशीन एक साथ प्रस्थान करें तो एल0वी0 बोर्ड/पश्चदीप (टेल लैम्प) को केवल अंतिम मशीन पर पीछे की ओर लगाया जाये।
- (5) संचालन के नियम:-**
- कार्यरत स्टेशन मास्टर की लिखित अनुमति (शंटिंग आर्डर के रूप में) के बिना कोई भी रेलपथ अनुरक्षण मशीन साइडिंग/स्टैबलिंग लाइन से रनिंग लाइन पर नहीं लाई जायेगी।
  - जब रेलपथ अनुरक्षण मशीन को एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे ब्लाक स्टेशन में ले जाने की आवश्यकता हो तो आपरेटर सामान्य नियम 1.02(06) में वर्णित केवल उपर्युक्त प्राधिकार के साथ ही मशीन को चलायेगा।
  - दो ब्लाक स्टेशनों के बीच रेलपथ अनुरक्षण मशीनों से कार्य करने के लिए निम्नलिखित कार्य विधियों का पालन किया जायेगा:-
    - रेलपथ अनुरक्षण मशीनें लाइन ब्लाक के अन्तर्गत कार्य करेगी। प्रभारी खण्ड इंजीनियर (रेलपथ) ब्लाक के लिए स्टेशन मास्टर को दो प्रतियों के माँगपत्र देगा जिसमें कार्य करने वाली रेलपथ मशीनों की संख्या, वाँछित ब्लाक अवधि और क्या मशीनें अगले स्टेशन को भेजी जायेगी या कार्य की समाप्ति के उपरान्त प्रारम्भिक स्टेशन स्थापित करेगा और ट्रेनों के आवागमन का पता लगायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ कार्यस्थल तक मशीन के साथ जायेगा।
    - मंजूर किये गये ब्लाक की अवधि को कन्ट्रोलर से पता लगाने के उपरान्त स्टेशन मास्टर अनुमंय ब्लाक की अवधि का अनुमोदन तथा अन्य केन्द्र विशेष अनुदेश अंकित करते हुए माँग पत्र की मूल प्रति को प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को लौटायेगा।
- (ग) एकल लाइन खण्ड: कार्य एवं अग्रसर होना:-** स्टेशन मास्टर पहले अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा, अंतिम स्टाप सिगनल लोवर करेगा। ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य करने की अनुमति अनुरक्षण मशीनों की संख्या को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसे रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित कराया जायेगा और उसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को यदि कोई टोकन हो तो उसके साथ सौंप दिया जायेगा, प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ अंतिम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा। कार्य की समाप्ति पर रिसेप्शन सिगनलों को लोवर करते हुए मशीनें प्राप्त की जायेगी।  
 अगले स्टेशन पर पहुँचने पर प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ यदि कोई टोकन हो तो उसके साथ-साथ विशेष सतर्कता आदेश तभी सौपेगा जब अंतिम मशीन ब्लाक खण्ड को क्लीयर करेगी। वह यह भी प्रमाणित करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है। तब ही स्टेशन लाइन को बन्द करेगा।

- (d) Two clamps with padlock.
  - (e) Ten fog signals.
  - (f) One watch
  - (g) A copy of the working time table of the section where the machine is working.
  - (h) G&SR book with upto date amendment sip.
  - (i) One 4 cell flasher light.
  - (j) One petro max lamp
  - (k) One portable field telephone
  - (l) Two banner flags
  - (m) One first aid box
  - (n) Skids-Two numbers.
  - (o) Tail Lamp
- (4.1) Each Track Maintenance Machine must be equipped with prescribed head and tail light. Marker lights and flasher lights as per GR 4.14 to 4.16 and the SR's thereto.
- While moving in convoy the LV Board/tail lamp, should be fixed only on the last machine in the direction of movement.

**(5) Rules for Operation:–**

- (i) No Track Maintenance Machine shall be brought on a running line from the siding/ stabling line without the written permission of the station Master on duty in the form of a shunting order.
- (ii) When the Track Maintenance Machine is required to move from one Block Station to another Block Station, the Operator should run the machine only with the proper authority to proceed as, defined in GR 1.02(6)
- (iii) The following procedures shall be observed for working of track maintenance Machines between two Block Stations:-
  - (a) The Track Maintenance Machines shall work under line block. The Sectional Engineer incharge (P.Way) shall give requisition for block in duplicate to SM, Indicating the number of Track maintenance Machines which will work, the duration of block required and whether the Machines will proceed to the next station or return back to the starting station after completion of the work. The SM shall then contact the control and ascertain the movement of trains before granting line block Sectional Engineer Incharge (P. Way) will accompany the Machines to its work site,
  - (b) After ascertaining from control, the duration of block that may be granted. SM shall return the original copy of the requisition to the sectional Engineer Incharge (P. Way) endorsing the duration of the block permitted and other special instructions if any.
  - (c) **Single Line Section: Work and Proceed:** SM will obtain line clear from Station in advance, take OFF Last stop signal, issue caution order indicating the number of Maintenance Machines permitted to work within the block section which will be signed by all the Operators of Track Maintenance Machines and will be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P. Way) along with token if any. Sectional Engineer Incharge (P.Way) shall travel on the last track maintenance Machines. On completion of the work Machines will be received by taking OFF reception signals.  
On reaching the station in advance Sectional Engineer Incharge (P Way) will hand over the token if any as well as the caution order only when the last machine clear the block section. He will also certify that the block section has been cleared and track is fit for train movement. Then only the SM will close the line.

**(घ) एकल लाइन खण्ड: कार्य एवं वापस होना:-**

(i) **टोकन/टेबलेट उपकरण के साथ:** स्टेशन मास्टर पहले अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा और अंतिम स्टाप सिगनल लोवर करेगा, ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य करने की अनुमति, स्टेशन जहाँ कार्य करके वापस होंगे एवं रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसे रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित कराया जायेगा और उसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को टोकन/टेबलेट के साथ सौंप दिया जायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ प्रथम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा। कार्य की समाप्ति पर रिसेप्शन सिगनलों को लोवर करते हुए मशीनें वापस ली जायेगी। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ टोकन/टेबलेट के साथ-साथ विशेष सतर्कता आदेश कार्यरत स्टेशन मास्टर को तभी सौंपेगा जब सभी रेलपथ अनुरक्षण मशीनें ब्लाक खण्ड को क्लीयर कर देगी। वह स्टेशन मास्टर को एक प्रमाण पत्र भी जारी करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है। तब ही स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर को निरस्त करेगा और ब्लाक उपकरण को नार्मल करेगा।

(ii) **टोकनलेस ब्लाक उपकरण के साथ:** स्टेशन मास्टर ब्लाक बैक करेगा, शंटिंग चाभी निकालेगा, फार्म टी/806 पर शंटिंग आदेश जारी करेगा जिसपर ब्लाक खण्ड में कार्य करने हेतु अनुमत ट्रैक मशीन/मशीनें की संख्या इंगित करेगा, किस स्टेशन को मशीन/मशीने कार्य करने के पश्चात् वापस लौटेंगी इत्यादि कनिष्ठ खण्ड अभियंता (रेलपथ) को शंटिंग चाभी के साथ सौंपेगा जो सबसे आगे चलने वाली ट्रैक मशीन पर यात्रा करेगा।

कार्य समाप्ति के पश्चात् मशीन प्रथम रोक सिगनल पर रुकेगी उसके बाद स्टेशन मास्टर के निर्देश का पालन करेगी। स्टेशन मास्टर सिगनल को 'ऑफ' करके अथवा पायलट कर आगमन की व्यवस्था करेगा।

कनिष्ठ खण्ड अभियंता (रेलपथ) शंटिंग चाभी एवं शंटिंग आदेश सभी ट्रैक मशीनों के ब्लाक खण्ड साफ करने के पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर को सौंपेगा। वह स्टेशन मास्टर को इस आशय का प्रमाण पत्र भी देगा कि ट्रैक गाड़ी संचालन हेतु फिट है। इसके पश्चात् ही स्टेशन मास्टर ब्लाक बैक वापस करेगा एवं शंटिंग चाभी को इस हेतु लगे 'ई' टाइप ताले में लगायेगा।

**(च) दोहरी लाइन खण्ड: कार्य और अग्रसर होना:**

(i) **सही दिशा के माध्यम से:** स्टेशन मास्टर पहले अगले स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा, अंतिम स्टाप सिगनल को लोवर करेगा, ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य करने की अनुमति रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश द्वारा जारी करेगा जिसे रेलपथ अनुरक्षण मशीनों के सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित कराया जायेगा और उसे प्रभारी रेलपथ निरीक्षकों को सौंप दिया जायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ अंतिम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा। कार्य की समाप्ति पर सभी रिसेप्शन सिगनलों को लोवर कर मशीनें प्राप्त कर ली जायेगी।

अगले स्टेशन पर पहुँचने पर प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ स्टेशन मास्टर से विशेष सतर्कता आदेश तभी सौंपेगा जब अंतिम मशीन ब्लाक खण्ड को क्लीयर कर देगी। वह यह भी प्रमाणित करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है। तब ही स्टेशन मास्टर लाइन को बन्द करेगा।

(ii) **गलत दिशा के माध्यम से:** स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन से ब्लाक टेलीफोन पर लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा, रेलपथ अनुरक्षण मशीनों की संख्या दर्शाते हुए पेपर लाइन क्लीयर टिकट बनायेगा, कार्य कर रहे रेलपथ मशीनों की संख्या को स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए वह स्टेशन जहाँ कार्य की समाप्ति कर मशीनें जायेगी

**(d) Single line section Work and return:-**

- (i) **With token/Tablet instruments:** SM will obtain line clear from station in advance take off last stop signal, issue caution order Indicating the number of Track Maintenance Machines permitted to work within the block section, the station where they will return to which will be signed by all the operators of Track Maintenance Machines and will be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P Way) along with token/ tablet. Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall travel on the first track machine. On completion of the work the Machines will be received by taking off reception signals. Sectional Engineer Incharge (P Way) shall hand over the token tablet as well as caution order to the SM on duty only when all track maintenance Machines have cleared the block section. He will also issue a certificate to the SM that block section has been cleared and track is fit for train movement. Then only SM will cancel the line clear and normalize the block instrument
- (ii) **With Token less: Block Instruments:** Station Master will block back the section, take out the shunting key, issue shunting order on form T/806 indicating the number of track machine (s) permitted to work within the block section, the station where they will return etc which will be handed over to the Junior Section Engineer (P.Way) along with the shunting key Junior/Section Engineer (P.Way, shall travel on the first track machine.

On completion of the work the machine will stop at the first stop signal there after be guided by the Instructions of the Station Master. The Station Master shall arrange reception by taking OFF signal or pilot the train.

Junior Section Engineer (P.Way) shall hand over the shunting key as well as shunting order to the Station Master on duty when all the track Machines have cleared the block section. He will also issue a certificate to the Station Master that the track is fit for train movement. Then only, Station Master will remove the Block Back and Insert Shunting key in the 'E' type lock provided for this.

**(e) DOUBLE LINE SECTION WORK AND PROCEED:**

- (i) **Via right direction:** SM will obtain line clear from station in advance, take OFF last stop signal, issue a caution order indicating the number of Track Maintenance Machines permitted to work within the block section which will be signed by all the operators of track maintenance Machines and will be handed over to the PW Incharge. Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall travel on the last Track Maintenance Machine. On completion of the work, the Machines will be received by taking OFF reception signals
- On reaching the station in advance, Sectional Engineer Incharge (P.Way) will hand over to the SM the caution order only when the last machine clears the block section. He will also certify that the block section has been cleared and the track is for train movement. Then only the SM will close the line.
- (ii) **Via Wrong Direction:** Station Master will take the line clear from station in rear on block telephone indicating the number of Track Maintenance Machine which will work from that station upto the next station, prepare paper line clear ticket, Issue caution order clearly

लिखते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा। पेपर लाइन क्लीयर टिकट तथा विशेष सतर्कता आदेश सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित होगा और तब इसे प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को सौंपा जायेगा जो अंतिम मशीन पर यात्रा करेगा। सभी सम्मुख काँटों को सही ढंग से सेट और लाक कर और जिन ट्रेलिंग काँटों से होकर मशीन को गुजरना है उसे ठीक ढंग से सेट करने के उपरान्त स्टेशन से लिखित प्राधिकार जारी करा कर मशीनों को स्टेशन से बाहर पायलट कराया जायेगा।

कार्य की समाप्ति के उपरान्त अगले स्टेशन पर पहुँचने पर आपरेटर अपने मशीनों को सही लाइन से सम्बन्धित प्रथम स्टाप सिगनल या गलत लाइन (जिस पर वे चल रही है) से सम्बन्धित अंतिम स्टाप सिगनल जो भी पहले आ जाये उसके विपरीत लाकर रोकेगा।

ब्लाक खण्ड के दूसरे छोर पर का स्टेशन मास्टर सिगनल (मशीन को जो भी पहले मिलेगा) के नीचे वर्दी में एक रेलकर्मि को तैनात करेगा जो खतरे के हैण्ड सिगनल पर मशीन को रोक देगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर के द्वारा जारी लिखित प्राधिकार पर उसे स्टेशन पर पायलट करायेगा।

यदि आपरेटर यह पाता है कि स्टेशन तक ट्रेन को पायलट कराने के लिए सिगनल के फुट पर कोई भी रेलकर्मि वर्दी में तैनात नहीं है तो सामान्य नियम 4.44 का पालन किया जायेगा।

सम्मुख दिशा में सभी क्रॉसओवर कांटें, जिनपर से मशीने गुजरेगी क्लैम्प एवं पैडलाक किये जायेंगे। ब्लाक खण्ड के दूसरे छोर पर के स्टेशन पर पहुँचने पर प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ पेपर लाइन क्लीयर टिकट सौंपेगा, विशेष सतर्कता आदेश स्टेशन मास्टर को तभी देगा जब अंतिम मशीन ब्लाक खण्ड को क्लीयर करती है। वह यह प्रमाणित भी करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है तब ही स्टेशन मास्टर लाइन को बन्द करेगा तथा सामान्य ट्रेनों के आवागमन को बहाल किया जा सकेगा।

#### (छ) दोहरी लाइन खण्ड: कार्य एवं वापसी:

- (i) **सही दिशा के माध्यम से:** स्टेशन मास्टर खण्ड के अगले भाग (ब्लाक फारवर्ड) को ब्लाक करेगा, डबल लाइन में 'डायडो' ब्लाक उपकरण की सुई (निडल) को सीधे 'ट्रेन आन लाइन' स्थिति पर रखकर शंटिंग चाबी निकालेगा। ब्लाक खण्ड के भीतर कार्य करने की अनुमति रेलपथ मशीनों की संख्या स्टेशन जहाँ वे वापस जायेगी को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसे सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित किया जायेगा और यदि कोई शंटिंग चाबी हो तो उसके साथ प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को सौंपा जायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ प्रथम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा। इसके अतिरिक्त अंतिम स्टाप सिगनल को खतरे की स्थिति पर पार करने के लिए टी-369(3बी) भी जारी किया जायेगा। कार्य की समाप्ति पर आपरेटर अपनी मशीन को सही लाइन के प्रथम स्टाप सिगनल या उस लाइन पर जिस पर वे चल रहे हैं, के अंतिम स्टाप पर जो भी पहले मिल जाये, के विपरीत लाकर खड़ा करेगा।

स्टेशन मास्टर सिगनल (मशीन को जो भी पहले मिलेगा) के फुट पर वर्दी में एक रेलकर्मि को तैनात करेगा जो खतरे के सिगनल पर मशीन को रोकेगा और उसके बाद स्टेशन मास्टर द्वारा लिखित प्राधिकार पर उसे स्टेशन पर पायलट करेगा।

यदि आपरेटर यह पाता है कि कोई रेलकर्मि मशीन को पायलट करने के लिए तैनात नहीं किया है तो सामान्य नियम 4.44 का पालन करेगा।

सम्मुख दिशा में जहाँ से मशीन को आगे बढ़ाया जायेगा के सीधी क्रॉस ओवर काँटों को क्लैम्पित और तालाबद्ध कर दिया जायेगा।

indicating the number of track Machines to work, the station to which the Machines will go on completion of work. The paper line clear ticket and the caution order should be signed by all the operators and then should be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P. Way) who shall travel on the last machine.

The Machines shall be piloted out of the station on a written authority issued by the SM after all the facing points have been correctly set and locked and trailing points correctly set over which the Machines will pass. On approaching the next station after completion of the work the operators shall bring their Machines in stop opposite the First stop signal pertaining to the right line or at the last stop signal pertaining to the wrong line (on which they are running) whichever they come across first.

The SM at the other end of the block section shall depute a Railway staff in uniform at the foot the signal (which ever the Machines should encounter first) who shall stop the Machines on danger hand signal and thereafter pilot them into the station on a written authority issued by the Station Master.

If the operators find that no Railway servant in uniform has been deputed at the foot of the signal to pilot the train into the station. GR 4.44 shall be observed.

All the crossover points in the facing direction over which the Machines shall proceed shall be clamped and pad locked. On reaching the station at the other end of the block section Sectional Engineer incharge (P.Way) will hand over the paper line clear ticket, caution order to SM only when the last machine clears the block section. He will also certify that the block section has been cleared and the track is fit for train movement. Then only the SM Will close the line and normal train running may be resumed.

**(f) Double line section Work and Return:**

- (i) Via Right Direction:** SM will block forward the section as per rules, arrange to put the needle of the block Instrument directly to “Train on Line”, take out the shunting key in case of Dido Double line block Instrument, issue caution order indicating the number of track Machines permitted to work within the block section station where they will return etc. which will be signed by all the operators and will be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P. Way) along with the shunting key if any. Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall travel on the first track Maintenance Machine in addition an authority will also be issued for passing the last stop signal at danger.

On completion of the work, the operators shall bring their Machines to stop opposite first stop signal pertaining to the right line or on at the last stop signal pertaining to the line on which they are running which ever comes across first.

SM shall depute a Railway servant in uniform at the foot of the signal (whichever the Machines would encounter first) who shall stop: the machine at the danger signals and thereafter pilot them into the station on a written authority issued by the SM.

If the operators find that no Railway servant has been deputed to pilot the machine GR 4.44 shall be observed.

All the crossover points in the facing direction over which the Machines shall proceed shall be clamped and pad locked.

On reaching the station Sectional Engineer Incharge (P. Way) will hand

स्टेशन पहुँचने पर प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ स्टेशन मास्टर को केवल तभी विशेष सतर्कता आदेश सौपेगा जब अंतिम मशीन ब्लाक खण्ड को क्लीयर कर देती है। वह यह भी प्रमाणित करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है तब ही स्टेशन मास्टर लाइन को बन्द करेगा तथा सामान्य ट्रेनों के आवागमन को बहाल किया जा सकेगा।

**(ii) गलत दिशा के माध्यम से:**

नियमानुसार स्टेशन मास्टर खण्ड को ब्लाक बैक करेगा, ब्लाक उपकरण की सुई (नीडल) को 'ट्रेन आन लाइन' स्थिति पर रखेगा, दोहरी लाइन ब्लाक उपकरण 'डायडो' के मामले में शंटिंग चाबी निकालेगा ब्लाक के भीतर कार्य करने की अनुमति रेलपथ मशीनों की संख्या स्टेशन जहाँ मशीन वापसी को दर्शाते हुए विशेष सतर्कता आदेश जारी करेगा जिसे सभी आपरेटरों द्वारा हस्ताक्षरित किया जायेगा और यदि कोई शंटिंग चाबी हो तो उसके साथ प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को सौंपा जायेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ, प्रथम रेलपथ अनुरक्षण मशीन पर यात्रा करेगा।

सभी सम्मुख काँटों को ठीक ढंग से सेट और लाक तथा जिस रास्ते से मशीन को गुजरना है उनके ट्रेलिंग काँटों को ठीक ढंग से सेट करने के बाद ही मशीन को स्टेशन के बाहर लिखित प्राधिकार के द्वारा पायलट कराया जायेगा।

कार्य की समाप्ति पर मशीनों को रिसेप्शन सिगनल को लोवर करके प्राप्त किया जायेगा। जब तक अंतिम मशीन स्टेशन के भीतर न पहुँच जाये तब तक स्टेशन पोर्टर प्रथम रोक सिगनल के फुटपर हरी झण्डी/हैण्ड सिगनल दिखाते रहेगा। प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ शंटिंग चाबी यदि कोई हो तो उसके साथ-2 विशेष सतर्कता आदेश कार्यरत स्टेशन मास्टर को तभी सौपेगा जब सभी रेलपथ मशीनें ब्लाक खण्ड को क्लीयर करेगी। वह यह प्रमाण-पत्र भी जारी करेगा कि रेलपथ ट्रेनों के आवागमन के लिए फिट है तब ही स्टेशन मास्टर ब्लाक बैक को हटायेगा।

**(6) पूर्वोपाय:**

- (i) मशीन के प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ कार्य स्थल की संरक्षा और यदि कोई अतिलंघन होती है तो उस मामले में निकटवर्ती रेलपथ की संरक्षा के लिए उत्तरदायी है। मशीनों के कार्य सम्पादन के उपरान्त वह रेलपथ की सुरक्षा के लिए भी उत्तरदायी होगा।
- (ii) दोनों तरफ के स्टेशन मास्टर ब्लाक खण्ड में कार्य की अनुमति प्राप्त करने वाले रेलपथ मशीनों की कुल संख्या के बारे में प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के अधीन इस ब्लाक खण्ड में पड़ने वाले टेलीफोनों से सुसज्जित सभी समपारों को सूचित करेंगे।
- (iii) जब कई रेलपथ मशीनें एक साथ ब्लाक खण्डों में आगे बढ़ती हैं तो यह आपरेटरों की जिम्मेदारी होगी कि वे अपनी मशीनों को एक दूसरे से कम से कम 120 मीटर की दूरी पर रखें।
- (iv) कार्य के दौरान मानव सहित या मानव रहित फाटकों से गुजरने की आवश्यकता होने पर प्रत्येक रेलपथ मशीन को समपार के पहले रुकना होगा और रेलपथ मशीन तथा सड़क यातायात की संरक्षा को सुनिश्चित करने के उपरान्त ही गुजरना होगा।
- (v) प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ को मशीन के संरक्षण के लिए हमेशा प्रत्येक मशीन के साथ बैनर झण्डियों से सुसज्जित 4 दक्ष झण्डीवाला, 10 डेटोनेटर, 2 फ्यूजी और लाल हाथ वाली झण्डियाँ लिए हुए रखना होगा। एक झण्डावाला कार्य स्थल के दोनों तरफ 600 मीटर की दूरी पर बैनर झण्डी प्रदर्शित करेगा और एक झण्डी वाला कार्यस्थल के दोनों तरफ 1200 मीटर की दूरी पर स्टाप हैण्ड सिगनल दिखायेगा।
- (vi) दोहरी लाइन खण्ड पर या यार्ड में कार्य करते हुए कुछ मशीनें निकटवर्ती लाइनों को अवरुद्ध करती हैं। बी0आर0एम0 ब्लेडों को बाहर की ओर खींचते समय निकटवर्ती लाइन को अवरुद्ध करने लगता है तो प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ स्टेशन मास्टर से लिखित रूप से दोनों लाइनों को ब्लाक करने करने का अनुरोध करेगा और ऐसे कार्य को केवल तभी हाथ में लिया जायेगा, यदि कंट्रोल और स्टेशन मास्टर द्वारा दोनों लाइनों को ब्लाक करने की अनुमति दी गई हो और दोनों लाइनें सामान्य नियम 6.03 के अनुसार संरक्षित कर दी जाये। उन मशीनों

over the caution order to the SM only when the last machine clears the block section. He will also certify that the track is fit for train movement. Then only SM will close the line and normal working may resume.

**(ii) Via the wrong direction:-**

SM will block back the section as per rules, put the needle of the block Instrument directly to "Train on Line" take out the shunting key in case of 'Dido' double line block Instrument issue caution order indicating the number of track maintenance machine station where they will return etc. which will be signed by the operators and then will be handed over to the Sectional Engineer Incharge (P.Way) along with the shunting key if any. Sectional Engineer Incharge (P.Way) will travel on the first track machine

The Machines shall be piloted out of the station on a written authority issued by the SM after all the facing points have been correctly set and locked and trailing points correctly set over which the Machines will pass.

On completion of the work the Machines will be received by taking OFF reception signals. Until the last machine enters the Station, the station porter shall continue showing green flag/hand signal at the foot of the first stop signal.

Sectional Engineer Incharge (P Way) shall handover the shunting key, If any, as well as the caution order to the SM on duty, only when all the track machine have cleared the block section. He will also issue a certificate that the track is fit for train movement. Then only the SM will remove the block back.

**(6) PRECAUTIONS:**

- (i) The Sectional Engineer Incharge (P. Way) of the machine is responsible for the protection of the site of work and also for protection of adjoining track in case of infringement, if any. He shall also be responsible for safety of track after the working of the Machines.
- (ii) The Station Master on either side shall inform all the level crossing equipped with telephones falling in this block section about the total number of track Machines permitted to work in the block section under exchange of private number.
- (iii) While the track Machines are moving in the block section in convoy, it will be the responsibility of the operators either Machines to remain at a minimum distance of 120 mtrs. from each other.
- (iv) In course of working, when required to pass a manned or unmanned gate, each track Machines shall stop short of the level crossing and pass only after ensuring the safety of the track machine and road traffic.
- (v) The Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall always take four efficient flagmen equipped with banner flags, ten detonators, two fuses and red hand flags each, to protect the machine. One flagman shall exhibit banner flag at a distance of 600 mtrs. on either side of the site of work and one flagman showing a stop hand signal at a distance of 1200 meters on either side of the site of work.
- (vi) Some Machines tend to foul the adjacent lines, while working on double line sections or in the yard. BRM may foul the adjacent line when stretching out its blades. If any part of a machine is likely to foul the adjacent line while working, the Sectional Engineer Incharge (P. Way) shall request SM in writing to block both the lines and such work should only be undertaken, if blocking both lines has been permitted by the control and the SM and both the lines have been protected as per G.R. 6.03. For working of those Machines which do not infringe the adjacent line on double line

के कार्य के लिए जो दोहरे खण्ड पर निकटवर्ती लाइन को अतिलंघन नहीं करते हैं, ब्लाक अवधि के दौरान निकटवर्ती लाइन पर ट्रेनों के आवागमन के लिए ट्रेनों के लोको पायलटों को उपर्युक्त सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा।

- (vii) सी.एम.एस./डूओ या अन्य किसी ऐसे मशीन के मामले में जहाँ आपरेटर आगे की जानकारी सीधे प्राप्त करने की स्थिति में नहीं है। उसे आगे या पीछे केबिन में एक सहायक को नियुक्त करना होगा जो किसी प्रकार के अवरोध/अतिलंघन आदि के विषय में उसे मौखिक हैण्ड सिगनल/झण्डी आदि प्रदर्शित करके यह बतायेगा कि तदनुसार मशीन का संचालन नियंत्रित किया जा सके।

**(7) रेलपथ मशीनों के संरक्षण जब वह स्टेशन पर स्थायी हो:**

- (i) रेलपथ मशीनों के चलवाने और स्थायी होने की व्यवस्था स्टेशन मास्टर, खण्ड नियंत्रक की सलाह से करेगा। कन्ट्रोल के कार्य नहीं करने के मामले में स्टेशन मास्टर निकटवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों से सलाह करेगा।
  - (ii) रेलपथ मशीनें सामान्यतः नान – रनिंग लाइन पर स्टेबल की जायेंगी।
  - (iii) अपरिहार्य परिस्थितियों में जब रेलपथ मशीन रनिंग लाइन पर स्टेबल हो जाती है तो यॉत्रिक हैण्ड ब्रेक का इस्तेमाल किया जायेगा और सामान्य नियम 5.23 एवं तदनुसूची सहायक नियमों के अनुसार मशीन को रेल से चेनबद्ध कर सुरक्षित किया जायेगा। सम्बन्धित सिगनल लीवर पर जहाँ ट्रैक सर्किटिंग नहीं है लीवर कालर का और स्टेशन मास्टर के कार्यालय में तत्सम्बन्धी स्लाइडों पर स्लाइड कॉलर/पिनो का उपयोग/प्रयोग किया जायेगा।
  - (iv) जब मशीन स्टेबल रहती है तो आपरेटर यह सुनिश्चित करेगा कि यह फाउलिंग मार्क्स एवं ट्रैप्स से दूर रहते हुए निकटवर्ती लाइनों को अवरुद्ध न करें। वह हैण्ड ब्रेक एवं स्किड का इस्तेमाल करेगा ताकि मशीन चलने न पाये। जिस लाइन पर रेलपथ मशीन स्टेबल की गई है उसके सम्बन्धित कॉटों को लाइन के विरुद्ध सेट किया जायेगा और कॉटों को क्लैम्प और कार्टर्स एवं तालों से सुरक्षित कर दिया जायेगा। ऐसे तालों की चाभी स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत अभिरक्षा में जब तक रखी जायेगी जब तक मशीन साइडिंग या रनिंग लाइन से जाने को तैयार नहीं हो जाती है। मशीन आपरेटर तब तक रखी जायेगी जब तक मशीन साइडिंग या रनिंग लाइन से जाने को तैयार नहीं हो जाती है। मशीन आपरेटर तब तक प्रभार से मुक्त नहीं होगा जब तक वह स्वयं इस बात से संतुष्ट न हो जाये कि मशीन यथावर्णित रूप से ठीक ढंग से सुरक्षित और संरक्षित हो गई है।
- (8) रेलपथ मशीनें शंटिंग आदेश के द्वारा स्टेशन मास्टर की अनुमति के बिना ट्रैफिक यार्ड में या उसके भीतर नहीं बढ़ेगी। उस लाइन पर माल, पैसेन्जर स्टाफ की कोई शंटिंग की अनुमति नहीं दी जायेगी जहाँ रेलपथ अनुरक्षण मशीनें स्टेबल की गई है और न ही मशीनों से सम्बद्ध हालत में शंटिंग की जायेगी।

**(9) विफलतायें एवं दुर्घटनायें:**

- (i) जब ब्लाक खण्ड को मशीन क्लीयर करने में सक्षम नहीं होती है तो रेलपथ मशीन को ब्लाक खण्ड में विफलता की श्रेणी 'जे' के अन्तर्गत दुर्घटना के रूप में माना जायेगा। दुर्घटना में रेलपथ मशीन के सम्मिलित होने पर उचित श्रेणी के अन्तर्गत दुर्घटना हुए दुर्घटना के रूप में माना जायेगा। दुर्घटना में रेलपथ मशीन के सम्मिलित होने पर उचित श्रेणी के अन्तर्गत हुए ट्रेन दुर्घटना के रूप में माना जायेगा और प्रचलित नियमों के अनुसार कार्यवाही की जायेगी।
  - (ii) ब्लाक खण्ड में रेलपथ मशीन के विफल होने की दशा में प्रभारी खण्ड इंजीनियर/रेलपथ ब्रेक पावर अच्छी हालत में है इस बात की व्यवस्था सुनिश्चित करते हुए अयोग्य इकाई को निकटवर्ती स्टेशन तक ढकेलने के बारे में निर्णय करेगा। अन्यथा एक संदेश वाहक द्वारा निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को सूचना भेज दी जायेगी और कन्ट्रोल को पोर्टेबल टेलीफोन से एक लाइट इंजन इकाई को खींचने हेतु भेजने के लिए कहा जायेगा।
  - (iii) ब्रेक डाउन की स्थिति में मशीनों को सामान्य नियम 6.03 एवं उसके सहायक नियम के अनुसार संरक्षित किया जायेगा।
- (10) **गति:** उन खण्डों में रेलपथ मशीन को चलना और कार्य करना है, के लिए अधिकतम अनुमंय गति रेल संरक्षा आयुक्त के अनुमोदनानुसार होगी, कॉटों और क्रासिंगों पर यद्यपि गति 10 किमी/घंटा तक अवरुधित होगी।
- (11) **रात्रि कालीन कार्य: सामान्यतः** रेलपथ मशीनों को दिन के प्रकाश में ही कार्य करने की अनुमति है परन्तु जहाँ दिन के प्रकाश समयों के दौरान सुविधाजनक यातायात ब्लाक उपलब्ध नहीं होता है,

section a suitable caution order to the Loco Pilots of the trains shall be issued for trains running on adjacent Line during block period.

- (vii) In case of CSM/DUO or any other such machine where the operator is not in a position to get a view of front directly, he shall ensure by deployment of his assistant in the front/rear cab that any obstruction /infringement etc. is communicated to him verbally or by display of HS/Flag etc., so that movement of the machine may be controlled accordingly.

**(7) Protection of track Machines when stabled at station:**

- (i) The running and stabling of the track Machines shall be arranged by the Station Master in consultation with the section controller. In case, the control is not working, the Station Master shall consult the Station Master of the adjoining stations.
- (ii) The track Machines shall normally be stabled on a non running line.
- (iii) When the track machine is stabled on a running line due to unavoidable circumstances, the mechanical hand-brakes shall be applied and machine shall be securely chained to the rails in accordance with GR 5.23 and SRs there under. Lever Collars shall be used on the concerned signal levers and slide collars/pins on the relevant slides in the office of the Station Master where track circuiting is not available.
- (iv) When the machine is stabled the operator shall ensure that it is berthed clear of fouling marks and traps and without obstruction the adjacent lines. He shall apply the hand brakes and skids to prevent movement. The concerned points shall be set against the line on which the track machine is stabled and such points shall be secured with clamp or bolts and cotters and pad locks. The keys of such pad locks shall be kept in the personal custody of SM until the machine is ready to leave from siding or running line. The machine operator shall not relinquish charge until he has satisfied himself that the machine has been properly secured and protected as prescribed.

- (8) The track Machines shall not move into or inside the traffic yard without the permission of the Station Master on shunting order. No shunting of goods/passenger stock shall be permitted on the line where track maintenance Machines are stabled nor shunting should be performed with the Machines attached.

**(9) Failures & accidents:-**

- (i) Failures in block section of the track machine, when the machine is not able to clear the block section, will be treated as train accident under class “J”. Accidents involving track Machines shall be treated as train accidents under the appropriate class and action should be taken as per the rules in force.
- (ii) In the case of failure of track machine in block section the Sectional Engineer Incharge (P. Way) may decide to push the disabled unit to the nearest station provided the brake power is in good condition.  
Otherwise intimation shall be sent to the nearest station master through a messenger and to control through portable telephone asking for a light engine to tow the unit.
- (iii) In the event of brake down, the Machines shall be protected as per GR 6.03 and SR there under.

- (10) **Speed:** Maximum permissible speed should be as approved by C.R.S for the sections where the track machine is to run and work. On points & crossings, the speed shall however, be restricted to 10 KMPH

- (11) **Night Working:** Generally track Machines are allowed to work during day light hours but where convenient traffic blocks are not available during day light hours, these Machines

वहाँ इन मशीनों को रात्रि कालीन समयों में कार्य करने की अनुमति इन शर्तों पर है।

(क) मौसम साफ हो और घना कुहरा, तुफान या कड़ाके की सर्दी नहीं हो।

(ख) कार्य वरिष्ठ खण्ड इंजीनियर/रेलपथ की देखरेख में हो रहा हो।

(ग) कार्य के क्षेत्र में पर्याप्त प्रकाश की व्यवस्था की गई हो।

(घ) रेलपथ मशीन पर फ्लैशर लाइट या स्विवेलिंग लाइट और दोनों दिशाओं के लिए मार्कर लाइट की व्यवस्था हो।

#### झ— निजी इंजन तथा वाहन

**4.66 निजी इंजन तथा वाहन:**— विशेष अनुदेशों के अनुसार व्यवस्था के सिवाय, ऐसे इंजन या वाहन को, जो किसी स्वामी की निजी सम्पत्ति है, रेल क्षेत्र में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

सा0नि0 4.66 (i) वह स्थान जहाँ तक फैक्टरी के व्यक्तिगत इंजन/वाहन को यार्ड में जाने की अनुमति दी जा सकती है, स्टेशन कार्य प्रणाली में इंगित होना चाहिए।



---

may be allowed to work during night hours provided –

- (a) weather is clear and not thick foggy, tempestuous or extreme cold.
- (b) the working is supervised by a Sr. Section Engineer/P. Way
- (c) adequate lighting arrangements in the area of work have been made.
- (d) the track machine is provided with flasher lights or swiveling lights and marke lights for both the directions

### **I. Private Engines and Vehicles**

**4.66 Private Engines and Vehicles:-** No engine or other vehicle, which are the property of a private owner, shall be allowed to enter upon the railway, except in accordance with special instructions.

SR 4.66 (i) The point upto which the private engine/ vehicle of the Factory can be allowed in the yard shall be indicated in the station Working Rules.

