

अध्याय— VI

दुर्घटनाएं और असाधारण घटनायें

6.01 दुर्घटना या अवरोध:—

- (1) जब स्टेशन मास्टर को किसी दुर्घटना या अवरोध की सूचना मिलती है तो वह यातायात की रक्षा के लिए शीघ्रतम संभव उपयुक्त साधनों द्वारा सभी आवश्यक सावधानियां बरतेगा।
- (2) यदि कोई गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो जाती है तो स्टेशन मास्टर गाड़ी को सभी आवश्यक सहायता भेजने का प्रबन्ध करेगा।
- (3) स्टेशन मास्टर यथा संभव शीघ्र हर दुर्घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार करेगा। स.नि. 6.01(i) दुर्घटनाओं की रिपोर्ट करने के नियम पूर्वोत्तर रेलवे दुर्घटना नियमावली में दिये गये हैं।

6.02 दुर्घटना होने या संचार साधन फेल हो जाने पर रेल संचालन:— किसी लाइन या किसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर अथवा संचार साधन फेल हो जाने पर या आपात स्थिति में, स्टेशनों के बीच गाड़ियां विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जायेंगी।

- स.नि. 6.02(1)(i) किसी विफलता या अन्य कारण से लाइन के अवरुद्ध होने पर या जब किसी कारणवश ऐसी स्थिति की आशंका हो तो अवरोध के दोनों ओर के स्टेशन मास्टरों का यह कर्तव्य होगा कि अवरुद्ध सेक्शन को तुरन्त ब्लाक कर दें और सही बात का पता लगाने का सर्वप्रथम प्रयत्न करें और इस उद्देश्य से यदि आवश्यकता हो तो अवरोध स्थल की ओर इंजन (यदि लाइन पर कोई गाड़ी न हो) या ट्राली या सड़क के वाहन से या पैदल ही चले जायें।
- (ii) दुर्घटनाओं को रिपोर्ट करने के बारे में दुर्घटना नियमावली में दिये गये नियमों के अनुसार अवरोध का पूरा ब्यौरा प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबन्धक, मण्डल परिचालन प्रबन्धक, यातायात निरीक्षक और पिछले स्टेशन को तथा अन्य सभी सम्बन्धित व्यक्तियों को भेजा जाना चाहिए।
 - (iii) जब तक अवरोध दूर न हो जाये तब तक यदि आवश्यकता हो तो गाड़ियां अवरोध स्थल तक "रिलीफ इंजन/गाड़ी अवरुद्ध ब्लाक खण्ड में भेजने के प्राधिकार" फार्म टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लीयर जाने का ब्लाक टिकट, सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी। इस प्राधिकार में स्पष्ट रूप से लिखा जायेगा कि गाड़ियों को तत्काल वापस जाना है या अवरोध स्थल पर अनुगामी गाड़ी के जिसे भेजने की आवश्यकता हो पहुँचने व वापसी की प्रतीक्षा करनी होगी। इस नियम के अधीन दूसरी गाड़ी किसी भी दशा में पहली गाड़ी के पीछे नहीं भेजी जानी चाहिए यदि दूसरी पहली गाड़ी के फार्म टी/ए 602 प्राधिकार पर यह पृष्ठांकित न किया गया हो कि दूसरी गाड़ी पीछे से जायेगी। अवरोध स्थल को भेजी गई गाड़ियों की साधारण नियम 6.03 एवं 3.62 में दी गई विधियों के अनुसार रक्षा होनी चाहिए।
 - (iv) यदि ब्लॉक सेक्शन के अवरोध दुर्घटना के कारण हो और चिकित्सा सहायता गाड़ी/ब्रेक डाउन गाड़ी/मेटेरियल ट्रेन/लाइट इंजन के भेजे जाने के पश्चात दुर्घटना स्थल पर प्रतिनियुक्त प्रभारी अधिकारी दूसरी चिकित्सा सहायता गाड़ी ब्रेक डाउन गाड़ी/मेटेरियल ट्रेन/लाइट इंजन को दुर्घटना स्थल पर मांग करने की आवश्यकता महसूस करते हैं तो ड्यूटी पर तैनात नियंत्रक दुर्घटना स्थल पर प्रतिनियुक्त प्रभारी अधिकारी से परामर्श करके उपर्युक्त दूसरी गाड़ी को भेजने की अनुमति दे सकता है। यदि ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने वाली पहली गाड़ी के प्राधिकार फार्म टी/ए 602 पर यह पृष्ठांकित नहीं किया गया है कि बाद में दूसरी गाड़ी भी भेजी जायेगी तो दुर्घटना स्थल पर प्रतिनियुक्त प्रभारी अधिकारी ड्यूटी पर तैनात नियंत्रक से परामर्श करके दूसरी गाड़ी को भेजे जाने का आदेश दे सकता है बशर्ते कि पहले आने वाली गाड़ी को निश्चल कर उनकी साधारण नियम 6.03 के अनुसार रक्षा कर ली गई है।
 - (v) इसके अतिरिक्त प्रथम गाड़ी का गार्ड या इसकी जगह कोई भी अन्य सक्षम रेल सेवक गाड़ी के पीछे से पर्याप्त दूरी पर दूसरी आने वाली गाड़ी की दिशा में खतरे का सिगनल दिखाता रहेगा। ऐसी स्थिति में बाद वाली चिकित्सा सहायता गाड़ी/ब्रेक डाउन गाड़ी/मेटेरियल ट्रेन/लाइट इंजन के लोको पायलट को एक सतर्कता आदेश भी दिया जायेगा जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ लोको पायलट को दिन में 15 किलोमीटर तथा रात में या दिन में भी यदि कोहरा या तूफानी मौसम हो 10 किमी

CHAPTER-VI
ACCIDENTS AND UNUSUAL OCCURRENCES

6.01. Accident or obstruction:-

- (1) When a report of any accident or obstruction is received by the Station Master, he shall see that all necessary precautions are taken by the most expeditious means possible, for the protection of traffic.
- (2) If an accident happens to a train, the Station Master shall arrange for all necessary assistance to be sent to the train.
- (3) The Station Master shall as soon as practicable, report each accident in accordance with special instructions.

S.R.6.01 (i) The rules for reporting accidents are contained in the N.E. Railway Accident Manual.

6.02. Working in case of accident or failure of communications:- In case of accidents to the line or to any train, or of failure or interruption of communications, or in an emergency, trains shall be worked between stations in accordance with special instructions.

- S.R. 6.02 (1) (i) In the event of a bread-down or other cause obstructing the line or where there is reason to suppose that such may be the case, it will be the immediate duty of the Station Masters on either side of the obstruction to block the section obstructed and to take the first means of ascertaining the facts, if necessary, proceeding to the place of obstruction by engine (if there is not train on line), trolley, road vehicle etc., or on foot.
- (ii) Full particulars of the obstruction must be communicated to the Principal Chief Operations Manager, Divisional Operating Manager, Traffic Inspector and to stations in rear and to all others who it may concern, in accordance with the rules for reporting accidents included in the Accident Manual.
 - (iii) Until the obstruction is removed, trains if so required will be worked up to the place of obstruction on "Authority to proceed For Relief Engine/train into-an occupied block section' on Forms T/A 602 which includes Block Ticket to proceed without line clear, Authority to pass Signal in on position and caution order. The endorsement shall be made on form T/A 602 whether they are to return at once or to wait at the place of obstruction for the arrival and return of a following train which may be required to be sent out. In no case must a second train be sent out following another under this rule if the "Authority to proceed For Relief Engine/Train into an occupied block section" for the first train has not been endorsed that a train will follow. Trains sent out to the place of obstruction must be protected as laid down in General Rules 6.03 and 3.62.
 - (iv) If obstruction in a block section is caused by an accident and subsequent to the dispatch of a medical relief train/break down train/material train light engine, should the O.C. at site feel the necessity of requisitioning another medical relief train/break down train/material train/light engine to the site of the accident, the Controller on duty may permit dispatch of the subsequent aforesaid train in consultation with the O.C. at site. If no endorsement for the entry of a subsequent train has been made on the form T/A 602 given to the first train that had entered into the block section, the O.C. at site shall, in consultation with the Controller on duty, order the dispatch of the subsequent train only after. The first train had been rendered immobile and protected in terms of G.R. 6.03.
 - (v) In addition the Guard of the first train or any other competent railway servant on this behalf shall continue to exhibit danger signal from an adequate distance from the rear of the train towards the direction from which a second train is expected. In such an event the Loco Pilot of the subsequent medical relief train/bread down train/material train/light engine shall also be handed over a caution order enjoining upon him, inter alia, to observe

प्रति घंटे का गति प्रतिबन्ध पालन करने का अनुदेश रहेगा। इसके अतिरिक्त रात को तथा दिन में भी कोहरे या तूफानी मौसम में गाड़ी के आगे-आगे एक सक्षम रेलवे सेवक पर्याप्त दूरी पर प्रतिकूल दिशा से आने वाली गाड़ी को खतरे का सिगनल दिखाता हुआ चलेगा। लोको पायलट भी पूरे रास्ते में तेज सीटी बजाता रहेगा व पैनी दृष्टि रखेगा।

- (vi) यदि लोको पायलट अनपढ़ हो तो "रिलीफ इंजन/गाड़ी अवरुद्ध लाइन में भेजने के प्राधिकार" में समावृष्टि अनुदेश उसे गार्ड की उपस्थिति में समझा दिये जायेंगे और इस आशय का रिकार्ड फार्म टी/ए 602 पर पृष्ठांकित किया जायेगा।
- (2) विद्युत संचार की विफलता की स्थिति में गाड़ियों के संचालन के लिए –
- (i) ट्रेन सिगनलिंग यंत्रों में फेल होने के मामले में परिशिष्ट 'घ' के पैरा 16 को देखिए तथा
- (ii) सभी प्रकार के संचार साधनों के फेल हो जाने की मामलों में परिशिष्ट 'ख' देखिए।

6.03 स्टेशनों के बीच की गाड़ियों की रक्षा:-

- (1) यदि किसी दुर्घटना, खराबी, अवरोध या किसी अन्य असाधारण कारण से कोई गाड़ी स्टेशनों के बीच खड़ी हो जाती है और लोको पायलट को लगता है कि गाड़ी आगे नहीं जा सकती है तो वह विहित कोड में सीटी बजाकर या वाकी-टाकी के माध्यम से अथवा अन्य साधनों द्वारा गार्ड को इस बात से अवगत करायेगा और उससे हैंड डेंजर सिगनलों का आदान-प्रदान करेगा। लोको पायलट आने वाली गाड़ी को चेतावनी देने के लिए तत्काल अपने रेल इंजन की फ्लैशर लाइट का स्विच 'आन' करेगा। तत्पश्चात् गार्ड गाड़ी के पीछे की ओर तत्काल खतरे का हाथ दिखाएगा और वह जांच करेगा कि पिछला बोर्ड (टेल बोर्ड) अथवा पिछली बत्ती (टेल लाइट) सिगनल ठीक प्रकार से प्रदर्शित की गयी है और यदि ब्रेक वैन के पीछे की ओर फ्लैशर लाइट लगाई गई है तो वह इसका स्विच 'आन' करेगा, इसके बाद तत्काल गार्ड और लोको पायलट गाड़ी के पीछे और आगे की ओर निम्नलिखित कार्रवाई करेंगे-

- (I) इकहरी लाइन वाले सेक्शन अथवा दोहरी लाइन वाले सेक्शन अथवा बहु लाइनों वाले सेक्शन पर जहाँ अस्थायी रूप से इकहरी लाइन संचालित हो रही है :

(क) गाड़ी की सुरक्षा के लिए गार्ड या तो स्वयं पीछे जाएगा या किसी सक्षम व्यक्ति को पीछे भेजेगा। यदि गार्ड ने गाड़ी की सुरक्षा के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को प्रतिनियुक्त किया है तो, वाकी-टाकी अथवा लोको पायलट और गार्ड के बीच संचार के अन्य साधनों के माध्यम से गाड़ी के सामने वाले भाग की सुरक्षा की पुष्टि करेगा। उनके मध्य संचार स्थापित नहीं होने पर अगले भाग की सुरक्षा के लिए, गार्ड व्यक्तिगत रूप से लोको पायलट के पास जाएगा।

(ख) गाड़ी की सुरक्षा के लिए पीछे जाने वाला व्यक्ति किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिए उसे लगातार हैंड डेंजर सिगनल दिखाएगा और हैंड सिगनल के अतिरिक्त अपने साथ पटाखे ले जाएगा और उन्हें नीचे लिखे अनुसार उस लाइन पर रखेगा जिस पर अवरोध हुआ है अर्थात् :

पहला पटाखा अपनी गाड़ी से 600 मीटर की दूरी पर अपने जाने की दिशा में रखेगा और तीन पटाखे जो एक दूसरे से प्रत्येक 10 मीटर दूर होंगे, 1200 मीटर की दूरी पर रखेगा;

परन्तु मीटर और नैरो गेज पर पहला पटाखा गाड़ी रूकने के स्थान से 400 मीटर की दूरी पर रखेगा और कम से कम 800 मीटर की दूरी या ऐसी ही दूरी जो विशेष अनुदेशों द्वारा नियत की गई है, तीन पटाखे रखेगा जो एक दूसरे से प्रत्येक 10 मीटर की दूरी पर होंगे;

(ग) यदि गार्ड से भिन्न कोई अन्य व्यक्ति गाड़ी की सुरक्षा के लिए पीछे गया है तो वह उपखंड (ख) के अनुसार कार्रवाई करने के बाद, किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए तब तक हैंड डेंजर सिगनल दिखाता रहेगा, जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता;

a speed restriction of 15 KMPH during day and 10 KMPH during night and in day also if the weather is foggy and tempestuous. In addition, during night and in day also if weather is tempestuous or foggy the train shall be preceded by a competent railway servant walking on foot at an adequate distance exhibiting danger signal to any approaching train from the opposite direction. The Loco Pilot will also continue to give sharp whistles and sharp lookout throughout.

- (vi) In case the Loco Pilot is illiterate, the instructions incorporated on the “Authority to proceed for Relief Engine train into an occupied block action” shall be explained to him in the presence of the Guard and endorsement shall be made on record foil of form T/A 602.
- (2) For working trains in the event of failure of electric communication:
 - (i) See para 16 of Appendix-D in the case of failure of ‘Train Signaling’ instruments; and
 - (ii) Appendix-B, in the case of failure of all communications.

6.03. Protection of trains stopped between stations:-

- (1) When a train is stopped between stations on account of accident, failure, obstruction or other exceptional cause and the Loco Pilot finds that his train cannot proceed, he shall apprise the Guard of the fact by sounding the prescribed code of whistle or through walkie-talkie or other means and exchange hand danger signals with him. The Loco Pilot shall switch ‘ON’ flasher light of his locomotive immediately to warn oncoming train. Thereafter the Guard shall immediately exhibit a hand danger signal towards the rear and checkup that the tail board or taillight is correctly exhibited and switch ‘ON’ flasher light, if provided, in the rear of the brake van. The Guard and the Loco Pilot shall then immediately take the following action in the rear and the front –
 - (I) On a single line section or on a section of double or multiple lines when temporarily worked as a single line section;
 - (a) The Guard shall either himself go back or send a competent person back to protect the train; if the Guard has deputed a competent person to protect the train, he shall confirm from the Loco Pilot for the protection of train in front through walkie-talkie or other means of communication between the Loco Pilot and the Guard. In absence of communication system between them, the Guard shall go to the Loco Pilot personally to confirm the protection of train in front.
 - (b) The person going back to protect the train shall continuously show his hand danger signal to stop any approaching train and in addition to his hand signal, shall take detonators and place them upon the line on which the stoppage has occurred, as follows:

One detonator at 600 meters from his train on way out and three detonators at 1200 meters about 10 meters apart from the place where the train has stopped;

Provided that on the Metre and Narrow gauge the first detonator shall be placed at 400 metres and the three detonators about 10 metres apart, not less than 800 metres from his train or at such distance as has been fixed by special instructions, from the place where the train has stopped;
 - (c) If a person other than the Guard has gone back to protect the train, he shall, after taking action as per sub-clause (b), continue to show his hand danger signal to stop any approaching train, until he is recalled;

- (घ) जब गार्ड स्वयं गाड़ी की रक्षा के लिए पीछे गया है तो वह उप खण्ड (ख) के अनुसार कार्रवाई करने के बाद किसी सक्षम व्यक्ति के उपलब्ध होने पर उसे किसी आने वाली गाड़ी को रोकने के लिए हैंड डेंजर सिगनल दिखाने के लिए तब तक के लिए प्रतिनियुक्त करेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता और गार्ड स्वयं कारण का पता लगाने के लिए अपनी गाड़ी पर लौट आएगा;
- (ड.) यदि गार्ड को हैंड डेंजर सिगनल दिखाने के लिए उपखण्ड (घ) के अनुसार कोई अन्य सक्षम व्यक्ति नहीं मिलता है, तो वह लोको पायलट से परामर्श करने के बाद एक बार फिर उसी स्थान पर लौट जाएगा, जहाँ उसने तीन पटाखे रखे हैं और जाते हुए तथा वहाँ पहुँचकर किसी भी आती हुई गाड़ी को हैंड डेंजर सिगनल तब तक दिखाता रहेगा जब तक कि उसे वापस नहीं बुला लिया जाता;
- (च) जब गार्ड या उसके द्वारा प्रतिनियुक्त व्यक्ति को वापस बुला लिया जाता है तो वह तीन पटाखे वहीं छोड़ देगा और वापसी में बीच का पटाखा उठा लेगा;
- (छ) दोहरी अथवा बहु लाइनों वाले सेक्शन पर, जब लोको पायलट को यह पता चलता है कि:
- (i) उसके द्वारा चलाई जा रही गाड़ी की यात्रा के दौरान नीचे लिखी सभी अथवा ऐसी कोई एक घटना होने पर लोको पायलट फ्लैशर लाइट को 'आन' करेगा तथा हेड लाइट मन्द करेगा:—
- (क) अचानक झटके के साथ घिसटना (विकर्ष/ड्रैग) और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट;
- (ख) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि;
- (ग) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/गाड़ी का पटरी से उतरना; और
- (घ) बगल वाली ट्रैक के बचाव के लिए अपेक्षित कोई अन्य परिस्थिति।
- (ii) दुर्घटना होने पर अथवा सहायता की मांग होने पर अथवा लोको पायलट सभी दशाओं में फ्लैशर लाइट 'आन' करेगा और तत्काल हेड लाइट मन्द करेगा तथा सामने खतरे का सिगनल दिखाएगा या उपखण्ड (ख) और (च) में चिह्नित तरीके से गाड़ी की सुरक्षा के लिए सामने या तो स्वयं जाएगा या सहायक लोको पायलट अथवा किसी सक्षम व्यक्ति को भेजेगा और किसी आती हुई गाड़ी के दिखाई देने पर, गाड़ी की सुरक्षा के लिए जाने वाला व्यक्ति अशक्त गाड़ी से यथासंभव दूरी पर लाइन पर एक पटाखा रखेगा और किसी भी आती हुई गाड़ी को रोकने के लिए हैंड डेंजर सिगनल दिखाना जारी रखेगा। यदि उस व्यक्ति ने बड़ी लाइन अथवा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर क्रमशः 600 अथवा 400 मीटर पर पहले ही एक पटाखा रख दिया है और वह बड़ी लाइन अथवा मीटर लाइन/छोटी लाइन पर क्रमशः 1200 मीटर अथवा 800 मीटर की दूरी पर पहुँचने की स्थिति में नहीं है तो वह दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी से यथासंभव दूरी पर एक पटाखा और रखेगा।
- (II) दोहरी लाइन सेक्शन पर जहाँ दोनों लाइनों पर गाड़ियां विपरीत दिशा में चलती हैं:—
- (क) जैसे ही लोको पायलट की जानकारी में आता है कि:—
- (i) उसे द्वारा चलाई गई चलती गाड़ी के दौरान नीचे लिखी सभी अथवा ऐसी कोई एक घटना होने पर लोको पायलट फ्लैशर लाइट को 'आन' करेगा और सामने वाली हेड लाइट को मन्द करेगा:—

-
- (d) When the Guard has himself gone back to protect the train, he shall, after taking action as in sub-clause (b), depute a competent person, if available, to show a hand danger signal to stop any approaching train until he is recalled, and shall himself return to his train to ascertain the cause;
- (e) Unless the Guard has succeeded in getting another competent person to show a hand danger signal, as in sub-clause (d), he shall, after consultation with the Loco Pilot, once again return to the place at which he placed three detonators, showing his hand danger signals to any approaching train and continue to do so until he is recalled;
- (f) When the Guard or the person deputed by him is recalled, he shall leave down the three detonators, and on his way back pick up the intermediate detonator,
- (g) On a section of double or multiple lines, when the Loco Pilot comes to know that:
- (i) During the course of run of the train being driven by him the Loco Pilot shall switch “ON” the flasher light and dim the head light on all or any such occurrences as stipulated hereunder: -
- (A) Sudden jerk with drag and/or drop in air pressure or vacuum of the train;
- (B) Sudden increase in air flow indicator reading;
- (C) Train parting/derailment of the train; and
- (D) Any situation warranting protection of the adjoining track,
- (ii) In case of an accident or if assistance has been asked for, or on a single line section or during temporary single line working on a section of double or multiple lines, the Loco Pilot shall in all cases switch ‘On’ the flasher light and dim the head light at once and show a danger signal to the front, and proceed to protect the train in front in the manner prescribed in sub clauses (b) and (f) either by going himself or by sending his Assistant Loco Pilot or some other competent person, and (h) Should any train be seen approaching, the person going to protect the train shall immediately place one detonator on the line, as far away from the disabled train, as possible and shall continue to show a hand danger signal to stop any approaching train. If the person has already placed one detonator at 600 or 400 metres in Board Gauge or Metre Gauge/Narrow Gauge respectively and he is not in a position to reach at a distance of 1200 metres or 800 metres in Board Gauge or Metre Gauge/Narrow Gauge respectively, he shall again place one detonator as far away from the train as possible which has met with the accident;
- (II) On a double line section where trains on the two lines run in the opposite direction:-
- (a) As soon as the Loco Pilots comes to know that:
- (i) During the course of run of the train being driven by him, the Loco Pilot shall switch “ON” the flasher light and dim the head light on all or any such occurrences as stipulated hereunder: -

- (क) अचानक झटके के साथ घिसटना (विकर्ष/ड्रैग) और अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट;
- (ख) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि;
- (ग) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/गाड़ी का पटरी से उतरना; और
- (घ) बगल वाली ट्रैक के बचाव के लिए कोई अन्य अपेक्षित परिस्थिति।
- (ii) किसी दुर्घटना की स्थिति में अथवा सहायता की मांग की गई है तो ऐसी सभी परिस्थितियों में लोको पायलट तत्काल पलेशर लाइट 'आन' करेगा और सामने वाली लाइट (हेड लाइट) मन्द करेगा और सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखाएगा तथा उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन को बचाव के लिए सामने या तो स्वयं जाएगा या सहायक लोको पायलट अथवा किसी अन्य सक्षम व्यक्ति को भेजेगा;
- बगल वाली लाइन की सहायता और इसकी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए या उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से तत्काल स्वयं आगे जाएगा और यदि सक्षम व्यक्ति उपलब्ध है तो गाड़ी के बचाव के लिए वह उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से उसे पीछे की ओर भेजेगा।
- (ख) यदि इसकी जानकारी नहीं होती है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं तो लोको पायलट उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन की सुरक्षा के लिए कार्रवाई करेगा। गार्ड, लोको पायलट से उपर्युक्त बगल वाली लाइन की गाड़ी की सुरक्षा के लिए उपलब्ध संचार साधनों से सुनिश्चित करेगा और गाड़ी की सावधानीपूर्वक जांच करते हुए रेल इंजन तक जाएगा। यदि गार्ड को यह पता चलता है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध है तो वह ऊपर उल्लिखित बगल वाली लाइन की सहायता और इनका बचाव सुनिश्चित करने के लिए गाड़ी के आगे जाएगा। यदि वह यह पाता है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध नहीं हैं तो वह लोको पायलट से परामर्श करने के बाद उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से गाड़ी के पीछे के बचाव के लिए वापस जाएगा, यदि उसने इस उद्देश्य के लिए किसी सक्षम व्यक्ति को पहले नहीं भेजा है।
- (III) निर्धारित लाइनो पर एक दिशीय यातायात सहित बहु लाइन सेक्शन पर:
- (क) जैसे ही लोको पायलट की जानकारी में आता है कि:-
- (i) उसके द्वारा चलाई गई चलती गाड़ी के दौरान नीचे यथा अनुबद्ध सभी अथवा ऐसी कोई एक घटना होने पर लोको पायलट पलेशर लाइट को 'आन' करेगा तथा सामने वाली लाइट (हेड लाइट) को मन्द करेगा:
- (क) अचानक झटके साथ घिसटना और/अथवा गाड़ी के वायु दबाव अथवा वैक्यूम में गिरावट;
- (ख) वायु प्रवाह सूचक पाठन में अचानक वृद्धि;
- (ग) गाड़ी के डिब्बे अलग होना/गाड़ी का पटरी से नीचे उतरना; और
- (घ) बगल वाली ट्रैक के बचाव के लिए कोई अन्य अपेक्षित परिस्थिति।
- (ii) किसी दुर्घटना की स्थिति में अथवा सहायता की मांग की गई हो तो ऐसी सभी परिस्थितियों में लोको पायलट तत्काल पलेशर लाइट 'आन' करेगा और सामने वाली लाइट (हेड लाइट) मन्द करेगा और सामने की ओर खतरे का सिगनल दिखाएगा तथा उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा।

-
- (A) Sudden jerk with drag and/or drop in air pressure or vacuum of the train;
 - (B) Sudden increase in air flow indicator reading;
 - (C) Train parting/derailment of the train; and
 - (D) Any situation warranting protection of the adjoining track;
- (ii) In case of an accident or if assistance has been asked for, the Loco Pilot shall in all cases switch 'ON' the flasher light and dim the head light at once and show a danger signal to the front to protect the adjacent line in front in the manner prescribed in clause (I) above either by going himself or by sending Assistant Loco Pilot or some other competent person;
- The Guard shall himself first immediately proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line in front in the manner prescribed in clause (I) above and if a competent person is available send him to protect the train in the rear in the manner prescribed in clause (I) above.
- (b) In case it is not known whether the adjacent line is obstructed or not, the Loco Pilot shall take action to protect the adjacent line in the manner prescribed in clause (I) above. The Guard shall confirm from the Loco Pilot on the available means of communication for protection of train of the adjacent line as mentioned above and proceed towards the locomotive watching the train carefully. If the Guard finds that the adjacent line is obstructed, he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line as mentioned above. In case he finds that the adjacent line is not obstructed, he shall, after consultation with the Loco Pilot, go back to protect the train in the rear in the manner prescribed in clause (I) above, if he has not already sent another competent person for the purpose;
- (III) On a multiple line section with unidirectional traffic on the nominated lines :
- (a) As soon as the Loco Pilot comes to know that : -
 - (i) During the course of run of the train being driven by him the Loco Pilot shall switch "ON" the flasher light and dim the head light on all or any such occurrences as stipulated hereunder:
 - (A) Sudden jerk with drag and/or drop in air pressure or vacuum of the train;
 - (B) Sudden increase in air flow indicator reading;
 - (C) Train parting/derailment of the train; and
 - (D) Any situation warranting protection of the adjoining track;
 - (ii) in case of an accident or if assistance has been asked for, the Loco Pilot shall in all cases switch 'ON' the flasher light and dim the head light at once and show a danger signal to the front and he shall at once take action to protect the adjacent line or lines in the manner prescribed in clause (I) above;

(ख) जैसे ही गार्ड की जानकारी में आता है कि गाड़ी दुर्घटनाग्रस्त हो चुकी है तो वह उपर्युक्त खण्ड (I) में विहित तरीकों से ऐसी बगल वाली लाइन अथवा लाइनों की तत्काल बचाव करेगा;

जब यह स्पष्ट है कि बगल वाली लाइनें अवरुद्ध है जिस पर सामान्यतः विपरीत दिशा में गाड़ी चलती है अथवा जब यह जानकारी न हो कि ऐसी कोई लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं है, तो लोको पायलट उपर्युक्त खंड (II) में विहित तरीके से बगल वाली लाइनों के बचाव के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा।

यदि यह स्पष्ट है कि बगल वाली लाइन अवरुद्ध है, जिस पर सामान्यतः गाड़ी प्रभावित गाड़ी की दिशा में आती है अथवा इसकी जानकारी न हो कि ऐसी कोई लाइन अवरुद्ध है अथवा नहीं है, तो गार्ड उपर्युक्त खंड (I) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन अथवा लाइनों के बचाव के लिए तत्काल कार्रवाई करेगा। यदि यह स्पष्ट है कि कोई बगल वाली लाइन अथवा लाइनें अवरुद्ध है, जिन पर सामान्यतः गाड़ियाँ विपरीत दिशा में चलती हैं, और कोई भी लाइन जिस पर प्रभावित गाड़ी की दिशा में गाड़ी चलती है, अवरुद्ध नहीं है तो उपर्युक्त खंड (II) में विहित तरीके से बगल वाली लाइन/लाइनों जिन पर विपरीत दिशा में गाड़ियाँ चलती हैं उनका बचाव सुनिश्चित करने और सहायता के लिए वह आगे आएगा।

यदि किसी लाइन, जिस पर गाड़ियाँ प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं के साथ-साथ अन्य कोई लाइन भी अवरुद्ध है जिस पर सामान्यतः गाड़ियाँ प्रभावित गाड़ी की विपरीत दिशा में चलती हैं, तो गार्ड की प्राथमिक ड्यूटी उस लाइन को बचाने की होगी जिस पर गाड़ियाँ प्रभावित गाड़ी की दिशा में चलती हैं और वह उस लाइन पर प्रभावित गाड़ी के पीछे की ओर की दिशा में ऊपर खण्ड (I) में विहित तरीके से ऐसा करेगा।

केवल इस कार्रवाई के बाद ही वह बगल वाली अवरुद्ध लाइन/लाइनों का बचाव सुनिश्चित करने और सहायता के लिए आगे की ओर जाएगा जिस पर सामान्य रूप से गाड़ियाँ विपरीत दिशा में चलती हैं।

स0नि0 6.03(1) गाड़ियों का बचाव :

(क) जब कोई गाड़ी किसी दुर्घटना अथवा किसी अन्य कारण से ब्लाक खण्ड में रुकती है जो तत्काल स्पष्ट नहीं है तथा लोको पायलट को ऐसा प्रतीत हो कि उसकी गाड़ी आगे नहीं बढ़ सकती तो तत्काल ही फ्लैशर लाइट यदि इसके इंजन में उपलब्ध है, विपरीत दिशा से आती हुई गाड़ी का ध्यान आकृष्ट करने के लिए हेड लाइट बुझाते हुए शीघ्रतापूर्वक जलायेगा तथा गार्ड को अपनी असमर्थता से अवतगत कराने के लिए बारम्बार चार छोटी सीटी बजायेगा एवं दिन में लाल झण्डी और रात में लाल बत्ती दिखलायेगा। लोको पायलट की सीटी सुनकर गार्ड ऊपर से नीचे लाल हाथ सिगनल हिलाते हुए इसकी स्वीकारोक्ति देगा। लम्बी सीटी द्वारा गार्ड के सिगनल को स्वीकारोक्ति देगा। गार्ड दिन में साइड लैम्प ब्रेकेट अथवा दरवाजे के हैंडिल अथवा ब्रेकयान के किसी स्थान पर लाल झण्डी लगा देगा जो कि लोको पायलट द्वारा आसानी से देखा जा सके और रात्रि में अपने ब्रेकयान के बगल बत्ती को जहाँ पर प्रदान की गई है को लोको पायलट की ओर लाल प्रदशित करने हेतु बदल देगा। गार्ड यह भी सुनिश्चित करेगा कि दिन में पिछला बोर्ड सही स्थिति में है तथा रात्रि में पिछली बत्ती एवं बगल वाली बत्ती जहाँ पर प्रदान की गई है तेज प्रकाश से जल रही है। यदि वाकी टाकी उपलब्ध है तो लोको पायलट निर्धारित सीटी बजाने के अतिरिक्त गार्ड को वाकी टाकी पर सूचित करेगा। लोको पायलट बारम्बार विपरीत दिशा से आती हुई गाड़ी के लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने के लिए सीटी भी बजायेगा। यदि ठहराव दोहरी या बहुलाइनों के हुए हो, किसी खण्ड पर रात्रि में अथवा धुन्ध एवं कोहरे के मौसम में जब दृश्यता बाधित रहती है, हुआ हो तो लोको पायलट तथा गार्ड तत्काल ही चेतावनी सिगनल (लाल क्षण दीप्ति हस्त सिगनल लैम्प) जलायेंगे और उन्हें बगल के रेल पथ की जमीन पर जिस पर साधारणतया गाड़ियाँ चलती हैं रख देंगे ताकि वे आने वाली गाड़ी के लोको पायलट को स्पष्ट रूप से दिखाई दे सके। लोको पायलट और गार्ड को इकहरी लाइन खण्ड में भी इसे जलाना चाहिए। तत्पश्चात् गार्ड एवं लोको पायलट स0नि0 6.03 के अनुसार बगल की लाइन एवं गाड़ी का बचाव करेंगे।

- (b) as soon as the Guard comes to know that the train has met with an accident, he shall at once protect such adjacent line or lines in the manner prescribed in clause (I) above;

When it is obvious that an adjacent line on which trains normally run in the opposite direction is obstructed or when it is not known whether any such line is obstructed or not, the Loco Pilot shall at once take action to protect the adjacent line or lines in the manner prescribed, in clause (II) above.

If it is obvious that an adjacent line on which the trains normally run in the direction of the affected train is obstructed or when it is not known whether any such line is obstructed or not, the Guard shall immediately protect such adjacent line or lines in the manner prescribed in clause (I) above. If it is obvious that an adjacent line or lines on which trains normally run in the opposite direction is obstructed and no line on which trains run in the direction of the affected train is obstructed, he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the adjacent line or lines on which trains run in the opposite direction as per clause (ii) above.

If, in addition, to the line on which trains run in the direction of the affected train any other line on which trains normally run in the opposite direction is also obstructed, the primary duty of the Guard shall be protect the line on which trains normally run in the direction of the affected train, in the rear, in the manner prescribed in clause (I) above.

Only after taking this action he shall proceed ahead to assist and ensure protection of the obstructed adjacent line or lines in front on which trains normally run in the, opposite direction”.

S.R. 6.03 (1) Protection of Trains:

- (a) When a train comes to a stop in block section on account of an accident or any other cause, which is not immediately obvious, and the loco pilot finds that his train can not proceed, he shall immediately switch on the Flasher light, if provided, on his engine keeping the head light off, to attract the attention of a train approaching from sound four short sharp whistles repeatedly to apprise the guard of his inability to proceed and display a red flag by day and red light by night. The Guard on hearing the loco pilot's whistle shall acknowledge it by waving a red hand signal up and Down. The loco pilot will acknowledge the Guard's Signal by a long whistle. The Guard shall then fix a red flag by day to the side lamp bracket or on the handle of the door or at such a place on the brake van which can easily be seen by the loco pilot and at night reverse the side lamps of his brake van, where provided, to show red towards the loco pilot. The Guard shall also ensure that during day the Tail Board is in position and at night the Tail lamp and the side lamps where provided are burning brightly Where walkie-talkie sets are available, the Loco Pilot shall utilize it to apprise the Guard in addition to sounding prescribed code of whistle. The loco pilot shall also whistle repeatedly so as to attract the attention of the loco pilot of a train approaching from the opposite direction. If the stoppage has occurred on a section of double or multiple lines, during night or in thick and foggy weather when visibility is impaired, the loco pilot and the Guard shall light a warning signal (red flashing hand signal lamp) also immediately and place it on the ground near the adjacent track on which trains normally run so as to be clearly visible to the loco pilot of an approaching train. Loco pilot and Guard should light up the same on single line section also, if they consider that it will help in protecting the train. The loco pilot and the Guard shall then take action regarding protection of adjacent line and of the train in accordance with GR. 6.03.

- (ख) जब आने वाली गाड़ी का लोको पायलट फ्लैशर लाइट अथवा चेतावनी सिगनल का प्रकाश देखें तो वह अवरोध के पूर्व ही अपनी गाड़ी खड़ी करने के लिए ठीक उसी प्रकार शीघ्र कार्यवाही करेगा जैसा कि खतरे का हाथ सिगनल दिखलाई देने पर अथवा दूसरे इंजन को आपात सूचक सीटी कोड सुनने पर या पटाखा सिगनल के विस्फोट होने पर वह करता तथा वह प्रभावी गाड़ी को हर सम्भव सहायता प्रदान करेगा। वह अपनी यात्रा को सामान्य गति से यह सुनिश्चित करने के पश्चात ही कि जिस लाइन पर वह बढ़ रहा है बाधा रहित है जारी रखेगा। यदि इस पर भी वह ऐसा पाता है कि जिस लाइन पर उसे आगे बढ़ता है बाधित है तो गाड़ी के लोको पायलट तथा गार्ड सा.नि. 6.03 के अनुसार अपनी गाड़ी का बचाव करेंगे। बगल के रेल पथ पर आगे बढ़ने वाली गाड़ी का लोको पायलट अगले स्टेशन पर अवश्य ही अपनी गाड़ी खड़ी करेगा तथा तत्काल ही घटना एवं वांछित सहायता के लिए रिपोर्ट करेगा।
- (ग) जब लोको पायलट समझता है कि उसकी गाड़ी आगे बढ़ने की स्थिति में है अथवा इसे मालूम कर लेता है कि बगल की लाइन पर बाधा रहित है तथा किसी आने वाली गाड़ी को सहायता के लिए रोकना आवश्यक नहीं है तो फ्लैशर लाइट को बुझा दिया जाना चाहिए। फ्लैशर लाइट का प्रावधान न होने अथवा विफल होने की स्थिति में आने वाली गाड़ी का ध्यान आकृष्ट करने के लिए हेड लाइट को बार बार जलाया और बुझाया जाना चाहिए।
- (घ) फ्लैशर लाइट डीजल इंजनों में प्रदान की गयी है। यूनिट के जलाने पर रंगीन प्रकाश का अम्बार चमक उठता है। शेड यार्ड से डीजल इंजनों का भार ग्रहण करने का लोको पायलट यूनिट को कार्य पद्धति की जांच करेगा तथा भोड़ इंजन पुस्तिका में उसकी उपयुक्त प्रविष्ट करेगा।
- (ङ) जब गाड़ी आगे बढ़ने योग्य हो तो गाड़ी के पिछली ओर का बचाव करने वाले गार्ड या गाड़ी के पिछले ओर का बचाव करने के लिए प्रतिनियुक्ति व्यक्ति को बुलाने के लिए लोको पायलट एक लम्बी सीटी बजायेगा तब वह लाइन पर लगाये गये तीन पटाखों को छोड़कर तथा मध्य वाले पटाखे को उठाकर तुरन्त ही वापस चला आयेगा। गाड़ी खड़ी करने के पश्चात् लोको पायलट अपनी गाड़ी को तब तक नहीं चलायेगा जब तक कि गार्ड ब्रेकयान से आगे बढ़ने के लिए उसे सिगनल न दे दे। जब गाड़ी चलने के लिए तैयार हो तो गार्ड लाल झण्डी हो हटाकर बगल बत्ती जहाँ पर उपलब्ध है, को लोको पायलट की ओर सफेद प्रकाश प्रदर्शित करते हुए बदल देगा। अगले स्टेशन पर पहुँचने तक गार्ड खतरे का हाथ सिगनल पीछे की ओर दिखाता रहेगा तथा पीछे की ओर अच्छी निगाहे रखेगा।
- (च) यदि गाड़ी का बचाव आगे भी किया गया है तो लोको पायलट गाड़ी के आगे बढ़ने पर थोड़ा पीछे रोकने एवं तीनों पटाखों को उठा लेने हेतु प्रयास करेगा।
- (छ) लाइट इंजन अथवा कपल्ड इंजन की स्थिति में लोको पायलट या दोनों लोको पायलट सा.नि. 6.03 के अनुसार इंजन या इंजनों को संरक्षित करने हेतु उत्तरदायी होंगे।

6.04 असाधारण रूप से विलम्बित गाड़ियाँ:-

- (1) यदि पिछले स्टेशन से, कोई सवारी गाड़ी साधारणतः निर्धारित समय से 10 मिनट के भीतर और मालगाड़ी 20 मिनट के भीतर वहाँ नहीं पहुँचती है तो अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर तुरन्त इस बात की सूचना पिछले स्टेशन को और नियंत्रण कार्यालय को देगा। इसके बाद दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपुल) लाइनों पर, ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर, पास वाली लाइन या लाइनों पर ब्लॉक सेक्शन में किसी तरफ से भी आने वाली सभी गाड़ियों को तुरन्त रोक देंगे और उपर्युक्त सतर्कता आदेश जारी करके ऐसी गाड़ियों के लोको पायलटों और गार्डों को चेतावनी देंगे और साथ ही विलम्बित गाड़ी का पता ठिकाना और स्थिति मालूम करेंगे।
- (2) परिस्थिति अनुसार अपेक्षित होने पर उपरोक्त कार्यवाही इससे पहले भी की जायेगी।
सा.नि.6.04(1)(क) यदि कोई सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुँचे तो ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को कारण अभिनिश्चित करने के लिये किसी रेल सेवक को भेजना चाहिये। दोहरी लाइन पर या बगल में लाइनों के होने पर इस कार्य के लिये यदि उपलब्ध हो तो इंजन उपयोग में लाया जा सकता है।
- (ख) दो ब्लॉक स्टेशनों के बीच गाड़ियों को रोकने की स्थिति में निम्नलिखित क्रिया विधि अनपार्यायी जायेगी-

- (b) When the loco pilot of an approaching train sees that light of the Flasher or the light of a warning signal, he shall at once take action to stop his train short of the obstruction just as he would act when he sees a danger hand signal or hears the distress whistle code of another engine or explodes a detonator and render all possible assistance to the affected train. He will continue his journey at normal speed only after ascertaining that the line on which, he is proceeding is free from any obstruction.
- If however, he finds that the line on which he is to proceed is obstructed the loco pilot and Guard of the train will protect their train in accordance with G.R.6.03. The loco pilot of the train proceeding on the adjacent track must stop at the next station and report the occurrence immediately and the assistance required.
- (c) The Flasher light shall be switched off only when the loco pilot finds that his train is in a position to proceed or after he has ascertained that the adjacent line is free from obstruction and it is not necessary to stop any approaching train to obtain assistance: in case, the Flasher light is not provided or, it fails the headlight may be switch on and off repeatedly to attract the attention of the approaching train.
- (d) Flasher, light units have been provided on Diesel Locomotives. The unit when switched on flashes amber colored lights. When taking over charge of the Diesel locomotives from the shed/yard the loco pilot shall test the working of the unit and make an appropriate entry in the Shed Engine Book.
- (e) When the train is able to go forward the loco pilot will sound one continuous long whistle to recall the Guard or the person, deputed to protect the train in rear, who will immediately return leaving the 3 detonators on the line and picking up the intermediate detonator. The loco pilot must not start his train after it has been brought a stand until the Guard has signaled to him from the brake van then proceed. The Guard shall remove the red flag/ reverse the side light, where provided to show white light towards the loco pilot when the train is ready to start. The Guard will show hand danger signal and keep a good look out, towards the rear until his train arrives at the station in advance.
- (f) If the train has also been protected in front, the loco pilot will when the train goes forward, endeavor to stop start and pick up the three detonators.
- (g) In the case of light engine or coupled engines the loco pilot or both the loco pilots are responsible for the protection of the engine or engines in accordance with G.R.6.03.

6.04. Trains unusually delayed:–

- (1) If a train carrying passengers does not arrive within 10 minutes or if a goods train does not arrive within 20 minutes after allowing for its normal running time from the station in rear, the Station Master at the station in advance shall immediately advise the station in rear and the Control of this fact. Thereafter on double or multiple lines, the Station Masters at either end of the block section shall immediately stop all trains proceedings into the block section on adjacent line or lines in either direction and warn the Loco Pilots and Guards of such trains by issued of suitable caution orders and shall also ascertain the whereabouts and the condition of the delayed train.
- (2) The action mentioned above shall be taken earlier, should the circumstances so require.

S R. 6.04 (1) (a) If a Passenger train fails to reach the station within 10 minutes of its due arrival and a Goods train within 20 minutes of its due arrival, the Station Master at each end of the block section must send a Railway servant into the block section to ascertain the cause. On double lines, or if there are other adjacent lines, an engine may be utilised for the purpose, if available.

- (b) The following procedure shall be adopted in the event of a train being detained between two block stations -

- (i) यदि किसी कारणवश कोई गाड़ी 15 मिनट से अधिक खड़ी होती है तो इंजन के हैण्ड ब्रेक के अतिरिक्त वैक्युम, एअर ब्रेक आदि का प्रयोग किया जाना चाहिये। यदि ऐसा ठहराव होता है तो उस गाड़ी के यानों में जिसमें रोलर बियरिंग लगे हों 150 में 1 ग्रेड तथा इससे अधिक चढ़ान वाले खण्ड पर और उन गाड़ी के यानों में जिसमें रोलर बियरिंग नहीं लगे हैं, 100 में 1 ग्रेड तथा इससे अधिक चढ़ान वाले खण्ड में निम्नलिखित सावधनियों बरतनी होंगी –
- सवारी गाड़ियों के गार्ड, ब्रेकयान में हैण्ड ब्रेक का तथा ढलान की तरफ के निकट वाले दो यानों के पहियों में स्प्रेग, वेज या स्कॉच ब्लाक जैसी जरूरत हो, का प्रयोग करेगा। मालगाड़ियों के मामलों में गाड़ी के कम से कम एक तिहाई वैगनों के या इंजन के पीछे 10 वैगनों अथवा ब्रेकयान के अन्दर के पाँच वैगनों (जो भी अधिक हों) गार्ड के ब्रेकयान के हैण्ड ब्रेक के प्रयोग के अतिरिक्त गिरा दिये जायेंगे। विशेष प्रकार के वैगनों जैसे— बाक्स, बी.ओ.बी.एस., बी.ओ.आई., बी.आर.एच., सी.आर.टी. आदि पर जिसमें रोलर बियरिंग लगे हों से युक्त गाड़ी के बारे में उपर्युक्त सावधनियों का पालन करते हुये विशेष ध्यान दिया जाये।
- (ii) जब गाड़ी के चलने की संभावना हो तो समुचित ब्रेकों/एअर प्रेशर का पुनः उत्पन्न/ चार्ज, जैसी भी स्थिति हो, किया जाये तथा वैक्युम ब्रेक, एअर ब्रेक उपयोग स्प्रेग, वेजेज या स्काच ब्लाक हटाये जाने तथा/अथवा हैण्ड ब्रेकों से मुक्त किये जाने से पहले, किया जाये। तत्पश्चात् गाड़ी को चलाने के लिये वैक्युम/एअर ब्रेक को निर्मुक्त किया जाये।
- (iii) लोको पायलट अथवा उसके निर्देशन पर सहायक लोको पायलट इंजन के पिछले वैगनों के हैण्डब्रेकों का उपयोग एवं निर्मुक्त करने के लिये उत्तरदायी होगा। गार्ड ब्रेकवान के भीतर के वैगनों के सम्बन्ध में इसी प्रकार की कार्यवाही करने के लिये उत्तरदायी होगा।
- (iv) गाड़ी के ब्रेक पावर की स्थिति का ध्यान रखते हुये लोको पायलट 150 में 1 अथवा 100 में 1 से अधिक समतल खण्ड में गाड़ी के ठहराव के दौरान उसको लुढ़कने से बचने के लिये उपनियम (i), में दिये गये अतिरिक्त सतर्कता नियम का पालन करेंगे।
- (2) जब स्पष्ट दिखाई नहीं देता या रात में यदि इंजन में चालू हालत में प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) फिट नहीं है तो किसी गाड़ी को प्रस्थान करने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि स्टेशन मास्टर को विलम्बित गाड़ी के गार्ड द्वारा यह सूचना न मिल जाये कि बगल की लाइन अवरोध रहित है।
- (3) जिन सेक्शनों पर नियंत्रण की व्यवस्था है वहाँ स्टेशन मास्टर नियंत्रण कार्यालय को तत्काल सूचित करेगा। ऐसी सूचना मिलने पर नियंत्रक द्वारा इन स्टेशनों को जहाँ चिकित्सा यान या चेष्ट हो तो तुरन्त चेतावनी देनी चाहिये कि वे दुबारा सूचना मिलने पर चिकित्सा यान या चेष्ट भेजने के लिये तैयार रखें उसके बाद नियंत्रक को परिस्थितियों से लगातार अवगत रहना चाहिये।

6.05 दुर्घटना या ब्रेकडाउन की सूचना भेजना:— यदि किसी कारणवश इंजन आगे जाने में अशक्त हो जाता है तो गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट निकटतम स्टेशन को शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा यह सूचना भेजेगा कि दुर्घटना किस स्थान पर, किस प्रकार हुयी है तथा उसका क्या कारण है और यदि सहायता मांगी गयी है तो गाड़ी तब तक नहीं चलायी जाएगी जब तक कि ऐसी सहायता नहीं पहुँच जाती है। परन्तु यदि तत्पश्चात् गाड़ी चलने योग्य हो जाती है तो पैदल चाल की गति से चलायी जा सकती है, किन्तु ऐसा करने से पूर्व किसी सक्षम रेल कर्मचारी को गाड़ी की रक्षा हेतु हैण्ड सिगनल एवं पटाखों के साथ भेजा जाएगा। ऐसा रेल कर्मचारी गाड़ी से कम से कम 400 मीटर आगे रहेगा। गाड़ी के पिछले सिरे की भी इसी प्रकार रक्षा की जाएगी।

स.नि. 6.05 (1) लाइन पर किसी स्टेशन पर यदि लोको पायलट महसूस करता है कि किसी खराबी के कारण इंजन के मार्ग में समय खोने की संभावना है तो उसे स्टेशन मास्टर व गार्ड को इस बात की सूचना दे देनी चाहिये कि अगले स्टेशन तक जाने में उसके विचार में इंजन कितना समय खो सकता है। तब स्टेशन मास्टर को निर्णय लेना चाहिये कि उसी गाड़ी को वहाँ से चलाया जाये या किसी अधिक महत्व वाली गाड़ी को प्राथमिकता दी जाये।

- (i) If, for any reason, a train is brought to a stand for a period longer than 15 minutes the hand brakes of the locomotive shall be applied in addition to the application of vacuum/air brake etc. If such stoppage happens to be, of train having vehicles with roller bearing on a section with a gradient of 1 in 150 and steeper and train having vehicles other than roller bearings on a section with a grade 1 in 100 and steeper, the following additional precaution shall be taken On train carrying passenger, the guard shall apply hand brakes in the brake van and sprags or wedges or scotch blocks as the case may be, to the wheels of two vehicles nearer to the descending steep incline. On goods trains, hand brakes of at least one third of the wagons on the train or 10 wagons behind the engine and five wagons inside the brake van, whichever is more shall be pinned down, in addition to the application of Guard's hand brake in brake van. Special care shall be taken for the train with special type of wagon such as BOX,BOBS, BOI, BRH, CRT etc, which are fitted with roller bearings, while taking the above precautions.
 - (ii) When the train is expected to start, proper vacuum/air pressure must be recreated/recharged, as the case may be and the vacuum brake/air brake must be applied before the sprags or wedges or scotch blocks removed and/or hand brakes released. Thereafter, the vacuum/Air Brakes may be released to start the train.
 - (iii) The loco pilot himself or, on his direction, the Assistant loco pilot, shall be responsible for application of the hand brakes of wagons behind the engines. The Guard shall be responsible for similar action in regard to the wagons inside the brake van.
 - (iv) Considering the condition of brake power on train, the loco pilot may take additional precautions as mentioned in Sub-Rule (i) above during the stoppage of his train on section flatter than 1 in 150 or 1 in 100 to avoid runaway.
- (2) When visibility is poor or if, at night, the engine is not fitted with a head light in good working order, a train must not be allowed to proceed until the Station Master has received advice from the Guard of the delayed train, that adjacent lines are free from obstruction.
 - (3) On control sections the Station Master must immediately inform the Controller. On receipt of such advice, the Controller must immediately warn the stations where medical vans and chests are located that they must be kept in readiness to move on receipt of further advice. He must keep constantly in touch with the situation there after.

6.05. Sending advice of accident or break down:- If the engine is, for any reason unable to proceed, the Guard or in his absence the Loco Pilot shall convey, by the most expeditious means, advice to the nearest station, stating the location, nature and cause of the accident, and if assistance has been asked for, the train shall not be moved until such assistance arrives, provided that if the train is subsequently able to move, it may do so at walking pace, but not unless a competent railway servant has been sent with hand signals and detonators to protect the train, such railway servant keeping at least 400 metres in advance of the train, the other end of the train being protected in a similar manner.

S.R. 6.05 (1) At any station on the line, when a Loco Pilot finds that his engine through any defect, is likely to lose time on the road he must inform the station Master and Guard how much time, in his opinion, will be lost in running to the next station. The Station Master must then decide whether to start the train, or to give precedence to a more important train.

- (2) (i) जब स्टेशनों के बीच कोई इंजन खराब हो जाये और सहायता की आवश्यकता हो तो इस आशय की सूचना नियंत्रण कार्यालय को पी.सी.पी. सेट द्वारा दी जानी चाहिये। ऐसा न होने पर किसी विशेष संदेश वाहक द्वारा अपेक्षित सहायता के लिये निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित सूचना दी जानी चाहिये। ऐसी सहायता माँगने के पश्चात् असमर्थ इंजन के लोको पायलट को उस स्थान से 10 कि.मी./घण्टा की गति से अधिक नहीं चलना चाहिये और थोड़े समय के अंतराल पर बार-बार सीटी बजाते रहना चाहिये जब तक सहायतार्थ इंजन न आ जाये। गार्ड अपनी गाड़ी की रक्षा करेगा।
- (ii) प्रार्थना पत्र गार्ड द्वारा लिखा जाना चाहिये और गार्ड तथा लोको पायलट दोनों का इस पर हस्ताक्षर होना चाहिये। यदि लोको पायलट अनपढ़ है और लिख पढ़ नहीं सकता तो गार्ड लोको पायलट को ज्ञापन (प्रार्थना पत्र) समझायेगा और गार्ड उस ज्ञापन पर प्रमाणित करेगा कि ऐसा कर दिया गया है।
- (iii) ऊपर के पैराग्राफ (ii) में उल्लिखित प्रार्थना पत्र को निकटतम स्टेशन तक सहायक गार्ड ले जायेगा। यदि गाड़ी में एक ही गार्ड है और यातायात विभाग का कोई अन्य कर्मचारी गाड़ी में नहीं है तो सहायक लोको पायलट इसे ले जायेगा। यदि इंजीनियरिंग विभाग का कोई कर्मचारी उपस्थित है तो वह निकटतम स्टेशन तक इस संदेश को ले जाने में यथा संभव सहायता करेगा। प्रधान गार्ड को हमेशा अपनी गाड़ी के साथ रहना चाहिये और उसकी रक्षा करनी चाहिये।

6.06 बिना प्रस्थान प्राधिकार के ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी:-

- (1) जब किसी लोको पायलट को ब्लॉक सेक्शन में यह मालूम होता है कि उसके पास प्रस्थान प्राधिकार या समुचित प्रस्थान प्राधिकार नहीं है तो वह तत्काल गाड़ी रोक देगा।
- (2) वह गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में अवरोध मानी जाएगी और नियम 6.03 के अनुसार उसकी रक्षा की जाएगी।
- (3) गार्ड या उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट इस घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम ब्लॉक स्टेशन को भेजेगा और इसके बाद जिस स्टेशन मास्टर को घटना की सूचना दी गयी है उसके द्वारा दिये गये अनुदेशों के अनुसार ही गाड़ी चलायी जाएगी। परन्तु यदि समुचित (मूर्त) टेन्जिबुल प्रस्थान प्राधिकार रास्ता में खो जाता है तो लोको पायलट अगले स्टेशन तक जा सकता है और इस घटना की रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को देगा।

6.07 गाड़ियों के परिचालन पर प्रभाव डालने वाली संभावित दशाओं की रिपोर्ट नियंत्रक (कंट्रोलर) या केन्द्रीय यातायात नियंत्रण परिचालक (सेंट्रलाइज्ड ट्रेफिक कंट्रोल ऑपरेटर) को देना:-

- (1) यदि किसी विदित स्थिति अथवा असाधारण परिस्थितियों का गाड़ियों के संरक्षित और समुचित परिचालन पर बुरा प्रभाव पड़ने की संभावना है तो लोको पायलट, गार्ड और स्टेशन मास्टर इसकी सूचना नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक को देंगे।
- (2) नियंत्रक या केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण परिचालक ऐसी खराबी या दोष की जानकारी मिलने पर, उपस्कर के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार रेल सेवक को और अन्य संबंधित रेल सेवकों को इसकी सूचना देगा।

स0नि0 6.07 (1) लोको पायलट तथा/अथवा गार्ड द्वारा ट्रेक, जिसपर से उसकी गाड़ी गुजरी हो, पर किसी असामान्य स्थिति का अनुभव करने पर तथा उसके अनुसार ट्रेक के उस भाग जिस पर से उसकी गाड़ी गुजरी हो, अनुगामी गाड़ियों के लिये असुरक्षित हो तो निम्नलिखित कार्रवाई की जायेगी-

- (क) अगले ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी को बिना ब्लॉक खण्ड साफ किये रोकेंगा तथा उपलब्ध संचार के माध्यम से स्टेशन मास्टर को इकहरी लाइन में दोनों तरफ तथा दोहरी लाइन में पीछे की तरफ से किसी गाड़ी की अनुमति नहीं देने हेतु सूचित करेगा। आई.बी.एस. तथा स्वचालित ब्लॉक खण्ड परिक्षेत्र में लोको पायलट द्वारा पिछले स्टेशन से चल चुकी गाड़ियों के लोको पायलट तथा स्टेशन मास्टर को गाड़ियों का संचालन रोकने हेतु उपलब्ध संचार के माध्यम से सूचित करेगा।

- (2) (i) When an Engine fails between station and assistance is required information to this effect shall be given to the control on the PCP set, failing which a special messenger must be sent to the nearest station with a written application for any such help as is necessary. After asking for such assistance the Loco Pilot of the disabled engine must not move from the spot at a greater speed than 10 kilometres an hour sounding his whistle at frequent intervals, until the relieving engine arrives. The Guard shall protect his train.
- (ii) The application should be written by the Guard and signed by both Loco Pilot and Guard. In the case of an illiterate Loco Pilot who cannot read or write, the memorandum should be explained to the Loco Pilot by the Guard, and the latter should certify on the memorandum that this has been done.
- (iii) The application mentioned under para (ii) above shall be taken to the nearest station neither through the second Guard or the Brakes man, but when there is only one Guard and no other Traffic employee with the train, the engine staff should take it. If an official of the Engineering Department happens to be at hand, he should render what assistance he can in getting the message to the nearest station. The head Guard must always remain with train and protect it.

6.06. Train in a block section without authority to proceed:-

- (1) When a Loco Pilot becomes aware in a block section that he does not have an authority to proceed or a proper authority to proceed, he shall immediately stop train.
- (2) The train shall be treated as an obstruction in the block section and protected as such, in accordance with Rule 6.03.
- (3) The Guard, or in his absence the Loco Pilot, shall convey the report of the occurrence to the nearest block station by the most expeditious means and the train shall thereafter move only in accordance with the instructions which may be issued by the Station Master to whom the occurrence has been reported.

Provided that when a proper tangible authority to proceed is lost on the run, the Loco Pilot may proceed to the next station and report the occurrence to the Station Master.

6.07. Report of conditions likely to affect running of trains to Controller or Centralised Traffic Control Operator:-

- (1) Loco Pilots, Guards and Station Masters shall advise the Controller or the Centralised Traffic Control Operator of any known conditions or unusual circumstances likely to affect the safe and proper working of trains.
- (2) The Controller or the Centralised Traffic Control Operator, on becoming aware of such defect or failure, shall inform the same to the railway servant responsible for the maintenance of the equipment and other railway servants concerned.

SR.6.07(1): In the event of the Loco pilot and/or Guard experiencing any abnormal condition in the track over which his train has passed and he considers that the portion of the track over which his train has passed is detrimental for safe running of subsequent train will take action as under:-

- (a) Stop his train at next block station without clearing the block section and inform the Station Master through available means of communication not to permit any train from either end of the affected block section in case of single line and from the rear in case of double line. In case of IBS and automatic block territories, the Loco pilot must inform the station master and Loco pilot of trains already left station in rear through available means of communications to stop movement of trains;

- (ख) यह सुनिश्चित होने के बाद ही गाड़ी आगे बढ़ायेगा कि स्टेशन मास्टर ने स्पष्ट रूप से सह समझ लिया है कि लाइन पर किसी गाड़ी की अनुमति नहीं देनी है जब तक कि घटना के सम्बन्ध में लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो प्राप्त नहीं करा दिया जाता। वह पुनः अपनी गाड़ी को स्टेशन पर किसी सुविधाजनक स्थान पर स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो देने के लिये रोकेगा।
- (ग) स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा मेमो प्राप्त होने पर ब्लाक खण्ड के दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को तथा जूनियर इंजीनियर/सीनियर इंजीनियर(रेल पथ), सहायक इंजीनियर, मण्डल इंजीनियर, मुख्य नियंत्रक एवं मण्डल परिचालन प्रबन्धक को सन्देश जारी किया जायेगा।
- (घ) स्टेशन मास्टर रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/लाइट इंजन अथवा इनके अनुपलब्ध होने की स्थिति में गाड़ी को इंजीनियरिंग पदाधिकारियों के साथ ट्रैक के सम्भावित भाग से पर्याप्त दूरी पहले रूकने (स्टाप डेड) हेतु सतर्कता आदेश के साथ भेजने की व्यवस्था करेगा। साथ गये इंजीनियरिंग कर्मचारी द्वारा ट्रैक की जाँच की जायेगी तथा सन्तुष्ट होने के बाद ही कि ट्रैक गाड़ी संचालन हेतु सुरक्षित है, गाड़ी के गुजरने की अनुमति दी जायेगी। स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत रूप से अथवा लिखित मेमो द्वारा, ट्रैक की स्थिति तथा किसी लगने वाले गति प्रतिबन्ध के बारे में, जिसे लोको पायलट के माध्यम से भेजा जा सकता है, सूचना दी जायेगी।
- (ङ) इंजीनियरिंग पदाधिकारियों की अनुपस्थिति में गाड़ी के लोको पायलट को इस निर्देश के साथ सतर्कता आदेश देते हुए चलायेगा कि वह अपनी गाड़ी को प्रभावित किमी0 के पहले रोके तथा ट्रैक की स्थिति से सन्तुष्ट होने के बाद ट्रैक के प्रभावित भाग को 10 किमीघं0 की गति से पार करे अथवा लाइन को गाड़ी संचालन हेतु असुरक्षित पाने पर पिछले स्टेशन पर वापस लौट जाये। लोको पायलट द्वारा किसी संदिग्ध चीज के न मिलने पर अनुगामी गाड़ियाँ 10 किमी.प्र. घ. के सतर्कता आदेश के साथ चलाई जायेंगी जब तक कि इंजीनियरिंग पदाधिकारियों द्वारा ट्रैक के सुरक्षित होने का प्रमाण पत्र न जारी कर दिया जाये।
- (च) पूर्व में सूचित रिपोर्ट की यदि लोको पायलट द्वारा पुष्टि की जाती है तो इंजीनियरिंग पदाधिकारियों द्वारा सुरक्षित होने का प्रमाण पत्र मिलने तक किसी गाड़ी के संचालन की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- नोट— गाड़ी के गार्ड द्वारा कार्य करने के दौरान ट्रैक में किसी असामान्य स्थिति का अनुभव करने पर वाकी—टाकी या अन्य उपलब्ध संचार के माध्यम से लोको पायलट को अवगत कराया जायेगा, जिसके बाद लोको पायलट द्वारा स0नि0 6.07(1)(क) के अनुसार कार्रवाई की जायेगी। गार्ड की लोको पायलट से सम्पर्क न हो पाने की स्थिति में उसके द्वारा गाड़ी रोकने हेतु कार्रवाई की जानी चाहिए तथा लोको पायलट को सूचित किया जाना चाहिए।
- (2) ट्रैक, पुल अथवा अन्य स्थिर संरचना में विध्वंस या सम्भावित विध्वंस, बम विस्फोट, इत्यादि की सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर द्वारा प्रभावित ब्लॉक खण्ड के साथ ही साथ दोहरी/बहु लाइन खण्डों में बगल की लाइनों पर गाड़ियों का संचालन रोक दिया जायेगा तथा खण्ड नियंत्रक की सलाह से स0नि0 6.07(1)(घ) के अनुसार कार्रवाई करते हुए मात्र रेल अनुरक्षण मशीन/टावर वैगन/लाइट इंजन को यह सुनिश्चित करने के लिए भेजा जायेगा कि लाइन गाड़ियों के संचालन हेतु सुरक्षित है।
- (3) लोको पायलट तथा/अथवा गार्ड द्वारा ट्रैक पर या उसके आस पास जिस पर से उसकी गाड़ी गुजरी हो किसी बाधा अथवा किसी असुरक्षित स्थिति का अनुभव करने पर जो उसके अनुसार गाड़ियों के संरक्षित संचालन हेतु खतरनाक है निम्नलिखित सुधारात्मक कार्रवाई की जायेगी:—
- (क) लोको की फ्लैशर लाइट को आन कर दिया जायेगा।
- (ख) सम्बन्धित स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टरों/नियंत्रक को उपलब्ध संचार के माध्यम से सूचित किया जायेगा तथा साथ ही साथ;
- (ग) अपनी गाड़ी को रोकेगा तथा खतरे का हैण्ड सिगनल दिखाते हुए सा.नि. 3.62 के अनुसार सम्बन्धित लाइन को सुरक्षित करने हेतु आगे बढ़ेगा।
- (घ) तत्पश्चात् फ्लैशर लाइट को आन रखे हुए अगले स्टेशन तक सतर्कता पूर्वक अपनी यात्रा जारी रखेगा; तथा
- (ङ) प्रभावित खण्ड में आने वाली किसी गाड़ी को वाकी—टाकी अथवा अन्य उपलब्ध संचार के माध्यम से वार्तालाप कर तथा खतरे का हैण्ड सिगनल दिखाकर रोकने हेतु तैयार रहेगा।

- (b) Proceed further, only after satisfying himself that Station Master has clearly understood so as not to permit further movement over the line until a written memo indicating the details of the occurrence is received by Station Master from the Loco Pilot. He will then again stop at the station at a convenient place so as to deliver the written memo to the Station Master;
- (c) the Station Master on receipt of such a memo must issue a message addressed to the Station Master of the block station at the other end of the block section, and Junior Engineer/Section Engineer (P.Way), Assistant Engineer, Divisional Engineer, Chief Controller and Divisional Operations Manager;
- (d) arrange to dispatch by rail maintenance machine/tower wagon/light engine or in their absence a train accompanied by an engineering official with a caution order to the effect to stop dead sufficiently short of the expected portion of the track. The engineering official accompanying will inspect the track and shall allow the train to pass only after satisfying that the track is safe for the passage of train. Advise the condition of the track and any restriction of speed to be imposed to the Station Master personally or through written memo which may be sent through the Loco pilot.
- (e) in the absence of engineering officials the train with a caution order instructing the Loco pilot to stop dead before the affected kilometers and after satisfying himself about the condition of track pass over the track in question at 10 kilometers per hour or if he finds the line unsafe to pass, return to station in rear. If the Loco pilot is not able to detect any thing doubtful, subsequent trains shall be dispatched with a speed restriction of 10 kilometers per hour till the track is certified to be safe by engineering officials.
- (f) if the condition as reported earlier is confirmed by the Loco pilot, no train movement shall be allowed till certified to be safe by engineering officials;

Note: In case the Guard of the train experiences any abnormal occurrence in the track while working his train, he must inform the Loco pilot of his train through walkie-talkie or other available means of communication between the Loco pilot and the Guard about the occurrence, after which the Loco pilot shall take action as mentioned in SR 6.07 (1) (a). In the event of Guard unable to contact the Loco pilot, he should take action to stop the train and inform the Loco pilot.

- (2) As soon as information of sabotage or likely sabotage, bomb blast explosion etc. to the track, bridges, or other fixed installation is received, the Station Master who becomes aware of it, will stop movement of trains in the affected block section as well as on adjacent lines on double/multiple line sections and will take action as per SR 6.07 (1) (d) in consultation with the Section Controller except that only rail maintenance machine/tower wagon/light engine shall be sent to ascertain for the line to be safe for the movement of the train.
- (3) In the event of the Loco pilot and /or Guard experiencing any obstruction or any other unsafe condition, on or near the track adjacent to the line over which his train has passed and which in his opinion is detrimental to safe train running, will take the following remedial action:-
 - (a) Immediately switch on the flasher light of his loco;
 - (b) Inform the Station Master(s) concerned/control through the available means of communication, and concurrently;
 - (c) stop his train and proceed with danger hand signals to protect the line in question in terms of GR 3.62
 - (d) thereafter, he will continue journey to the next station cautiously keeping flasher light on; and
 - (e) be prepared to stop any incoming train approaching on the affected section by communicating on walkie talkie or other available means of communication and exhibiting danger hand signal;

- (च) अगले स्टेशन पर पहुँचने पर स्टेशन मास्टर को लिखित मेमो द्वारा घटना के सम्बन्ध में सूचना दी जायेगी;
- (छ) स्टेशन मास्टर द्वारा उक्त सूचना प्राप्त होने पर स०नि० 6.07(1)(ग) से (च) के अनुसार कार्रवाई की जायेगी।

6.08 गाड़ी का विभाजन:—

- (1) यदि गाड़ी चलने के दौरान उसका कोई भाग उससे अलग हो जाता है तो:—
- (क) लोको पायलट यथासंभव गाड़ी के अगला भाग को तब तक चलाता रहेगा जब तक कि वह यह नहीं समझ ले कि गाड़ी का पिछला भाग रुक गया है जिससे कि दोनों भागों के आपस में टकराने की कोई संभावना नहीं रहे और निर्धारित कोड में सीटी बजाकर गाड़ी के विभाजन की सूचना गार्ड को देगा।
- (ख) गाड़ी के पिछला भाग में गार्ड या गार्डों द्वारा:—
- (i) अगला भाग से टक्कर बचाने हेतु सभी संभव प्रयत्न किये जायेंगे;
- (ii) यदि हैन्डब्रेक है तो तत्काल उसे लगा दिया जाएगा, तथा
- (ग) यदि कोई बैकिंग इंजन है तो उसका लोको पायलट गाड़ी के पिछले भाग को रोक देगा और अगले भाग के लोको पायलट का ध्यान आकृष्ट करने हेतु निर्धारित कोड में सीटी बजाएगा।
- (2) गाड़ी के पिछला भाग के रुकते ही गाड़ी का गार्ड आगे एवं पीछे दोनों ही ओर नियम 6.03 के अनुसार गाड़ी के उस भाग का बचाव करेगा और हैन्ड ब्रेकों को लगाकर तथा यदि आवश्यक हो एवं विशेष अनुदेशों द्वारा अनुमति दी गयी हो तो स्प्रेग तथा जंजीरों के प्रयोग से वाहनों को स्थिर रखने का कार्य करेगा।
- (3) गार्ड दिन में हरी झंडी तथा रात में सफेद बत्ती यथासंभव अधिक से अधिक उपर और नीचे बार-बार हिलाकर गाड़ी के विभाजित होने का संकेत देगा।
- (4) जब विभाजित गाड़ी का दोनों भाग एक दूसरे से दिखायी पड़ने वाली दूरी में रुक कर खड़े हो जाते हैं और उन्हें जोड़ना सम्भव एवं निरापद हो तो गाड़ी को गार्ड के हाथ सिगनल की सहायता से पर्याप्त सतर्कतापूर्वक जोड़ दिया जाएगा परन्तु तब जब गाड़ी के पिछला भाग को भली प्रकार स्थिर रखने हेतु उपनियम (2) में वर्णित विधि से आवश्यक सावधानी बरत ली गयी हो।
- (5) यदि विभाजित गाड़ी का लोको पायलट अगला भाग को रोक सकने के पूर्व ही अगला ब्लॉक स्टेशन पर पहुँच जाता है तो वह तुरन्त गाड़ी के विभाजित होने की चेतावनी स्टेशन मास्टर को तथा रास्ते में यदि कोई केबिन मिलता है तो उसके प्रभारी रेल कर्मचारी को देगा और यदि प्रस्थान प्राधिकार मूर्त (टेन्जिबुल) हो तो तब तक नहीं सौंपेगा जबतक कि ब्लॉक सेक्शन उसकी गाड़ी के सभी वाहनों से साफ नहीं हो जाता है।
- (6) इस नियम में गार्ड के विनिर्दिष्ट कर्तव्य उसकी अनुपस्थिति में लोको पायलट को करने होंगे।
- स०नि० 6.08 (i) किन्हीं भी परिस्थितियों में विभाजित गाड़ी के भाग दो भिन्न स्टेशनों को नहीं ले जाये जायेंगे।
- (ii) इकहरी लाइन पर जब लोको पायलट को गाड़ी के आगे वाले भाग को लेकर बिना रुके अगले स्टेशन जाना होता है तो उसे अपने पास के टोकेन/टैबलेट को तब तक नहीं देना चाहिये जब तक दूसरे भाग को लाकर अवरोध हटा नहीं दिया जाता है। लाइन क्लीयर टिकट के मामले में लोको पायलट द्वारा स्टेशन मास्टर को यह चेतावनी देने के लिये कि पीछे का ब्लॉक सेक्शन अवरोध रहित है, तुरन्त कार्यवाही करना चाहिये।
- (iii) जब लोको पायलट को गाड़ी के पीछे छोड़े हुये भाग को ले जाने के लिये वापस भेजा जाता है तो टोकेन/टैबलेट या बीता हुआ (एक्सपायर्ड) लाइन क्लीयर टिकट जो पहले से उसके पास है, उसके अतिरिक्त लोको पायलट को "रिलीफ इंजन/गाड़ी अवरुद्ध लाइन में भेजने के लिये प्राधिकार" फार्म टी/ए 602 भी देना चाहिये।

- (f) on arrival at the next station he shall inform the Station Master through a written memo about the occurrence;
- (g) on receipt of such information the Station Master must take action as per SR 6.07(1) (c) to (f)

6.08. Train parting:-

- (1) If any portion of a train should, while in motion, become detached:-
 - (a) the Loco Pilot shall use his judgment to keep the front portion in motion, if possible, until the rear portion has been brought to a stand so as to avoid the chance of a collision between the two portions; and sound the prescribed code of whistle to inform the Guard of the parting.
 - (b) the Guard or Guards in the rear portion shall-
 - (i) do all they can to prevent a collision with the front portion , and
 - (ii) promptly apply their hand-brakes, where provided, and
 - (c) the Loco Pilot of a banking engine, if any, shall bring the rear portion to a stand and sound the prescribed code of whistle to attract the attention of the Loco Pilot in the front portion.
 - (2) As soon as the rear portion of a train has been brought to a stand, the Guard of the train shall protect that portion in accordance with Rule 6.03 both in the front and the rear, and take steps to secure the vehicles in stationary position by pinning down hand brakes and wherever necessary and prescribed by, special instructions by use of sprags and chains also.
 - (3) The Guard shall indicate the parting of the train, by waving in repeated motions a green flag by day, and white light by night, up and down vertically as high and as low as possible.
 - (4) When both portions of a parted train are brought to a stand within sight of each other and it is possible and safe to couple them, the train shall be coupled with due caution under hand signals from the Guard provided necessary precautions have been taken to secure the rear portion in the manner described in sub-rule (2).
 - (5) If the Loco Pilot of the parted train has already reached the block station in advance before he could bring the front portion to a stop, he shall instantly warn the Station Master of the parting as also the railway servant in charge of a cabin, if passed on the way, and shall not give up the tangible authority to proceed, if any, till the block section is cleared of all the vehicles of his train.
 - (6) The duties of the Guard specified in this rule shall devolve on the Loco Pilot in the absence of the Guard.
- S R 6.08 (i) under no circumstances must portions of a train be taken to two different stations.
- (ii) On the single line when the front portion has to run to the next station without stopping, the Loco Pilot must not give up the tablet /token in his possession until the second portion has been brought in and the obstruction cleared. In the case of line clear tickets, the Loco Pilot must take immediate steps to warn the Station Master that the section in rear has not been cleared.
 - (iii) When the Loco Pilot is sent back to bring the portion left behind he should be given an “Authority to proceed For Relief Engine /Train into an occupied block section” on prescribed form No T/A 602 in addition to the token/tablet or expired line clear ticket already in his possession.

6.09 ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी का छूटा हुआ भाग:-

- (1) यदि किसी ब्लॉक सेक्शन में रुकी गाड़ी का उसके दुर्घटनाग्रस्त हो जाने के कारण या इंजन के पूरी गाड़ी आगे न खींच सकने के कारण, विभाजन आवश्यक हो जाय तो गार्ड अपनी गाड़ी के पिछले भाग की रक्षा के लिये नियम 6.03 के अनुसार तुरन्त कार्यवाही करेगा।
- (2) यदि इंजन अकेला या कुछ वाहनों के साथ आगे जा सकता है तो गार्ड उपनियम (1) के प्रावधानों के अनुसार कार्यवाही करने के बाद और कपलिंग काटने से पहले ब्रेक लगा देगा तथा यदि आवश्यक हो तो गाड़ी के पिछला भाग को स्थिर रखने के लिये उसे सावधानीपूर्वक अन्यथा जकड़ कर रखेगा।
- (3) गार्ड उपनियम(2) में उपबन्धित रूप में कार्यवाही कर लेने के पश्चात् लोको पायलट को लिखित अनुमति देगा कि वह अगला भाग काटकर अगला स्टेशन तक ले जायें और यदि वह उचित समझे तो उसे उसी लाइन पर वापस आने का लिखित अनुदेश दे सकता है।
- (4) इकहरी (सिंगिल) लाइन के जिन सेक्शनों पर टोकेन कार्य चालन हो रहा है उनमें लोको पायलट अपनी गाड़ी का कोई भाग ब्लॉक सेक्शन में छोड़ने से पूर्व टोकेन गार्ड को सौंप देगा और उसके लिये गार्ड से लिखित रसीद लेगा। गार्ड वह टोकेन तब तक अपने पास रखेगा जब तक उसकी गाड़ी के सभी वाहन ब्लॉक सेक्शन से बाहर नहीं हो जाते।
- (5) रात्रि, धुंध, कुहासा या तूफानी मौसम में जब दृश्यता साफ नहीं हो तो जैसे ही इंजन चाहे अकेला या वाहनों के साथ बड़े वैसे ही गार्ड:-
 - (क) नियम 6.03 के अनुसार अपनी गाड़ी की आगे से भी रक्षा करेगा, तथा
 - (ख) यह भी देखेगा कि उसकी गाड़ी के पिछले भाग के सबसे अगले वाहन पर लाल बत्ती दिखायी जाये।
- (6) जब गाड़ी का अगला भाग ले जाया जाता है तो गाड़ी के उस भाग के पिछले वाहन पर कोई टेल लैम्प या टेल बोर्ड नहीं लगाया जाएगा, किन्तु गार्ड उपनियम (3) में वर्णित लिखित अनुमति में उसका पूरा नम्बर लिखकर देगा।
- (7) यह जानते हुये कि पीछे के ब्लॉक सेक्शन में अवरोध है किसी स्टेशन में प्रवेश करते ही लोको पायलट का सर्वप्रथम कर्तव्य यह होगा कि वह स्टेशन मास्टर को तत्काल इसकी चेतावनी दे। यदि स्टेशन के रास्ते में कोई केबिन पड़ता हो तो केबिन के प्रभारी (इंचार्ज) रेल सेवक को भी इस बात की जानकारी दी जाएगी।
- (8) जब उपनियम (3) में निर्दिष्ट लिखित अनुदेशों के अधीन इंजन को वापस लाना हो तो गार्ड इंजन आने तक ब्लॉक सेक्शन में छोड़े गये गाड़ी के भाग के पीछे उपस्थित रहेगा और किसी भी अनुगामी गाड़ी को अपने प्रभार वाले किसी वाहन को हटाने की अनुमति नहीं देगा।
- (9) (क) लोको पायलट अपने इंजन को अकेला या वाहनों सहित उसी लाइन पर तब तक वापस नहीं लायेगा जब तक कि उपनियम (3) के अधीन गार्ड से उसे ऐसा करने के लिये लिखित अनुदेश नहीं मिल जाते।
 - (ख) इसके अतिरिक्त लोको पायलट बहु(मल्टीपल) लाइनों वाले सेक्शन में स्टेशन मास्टर से एक लिखित प्राधिकार लेगा। स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेगा कि रेलपथ के जिस भाग पर से उक्त लोको पायलट को लौटना है उसपर कोई अन्य गाड़ी नहीं लायी जाय और न ही उसे क्रॉस किया जाये।
 - (ग) स्टेशन मास्टर, इस प्रकार का लिखित प्राधिकार देने के पहले, उन स्टेशन मास्टरों से विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित आवश्यक आश्वासन प्राप्त करेगा, जिनके पास विपथन (डायवर्जन) सुविधायें हैं और इन परिस्थितियों की सूचना नियंत्रक को भी देगा।

6.09. Portion of train left in a block section: -

- (1) When a train stopped in a block section has to be divided in consequence of an accident or the inability of the engine to take the whole train forward, the Guard of the train shall immediately take steps to protect the rear portion of his train in accordance with Rule 6.03.
- (2) If the engine is capable of proceeding either with or without vehicles, the Guard shall, after taking action as provided for in sub-rule (1) and before uncoupling, put down the brakes and shall, if necessary, otherwise carefully secure the rear portion of the train to ensure its remaining stationary.
- (3) When the Guard has taken action as provided for in sub-rule (2), he shall give a written permission to the Loco Pilot to uncouple and proceed to the next station and may, if he thinks fit, give him written instructions to return on the same line.
- (4) On sections of the single line where token working is in force, the Loco Pilot shall, before leaving any portion of his train in a block section, hand over the token to the Guard from whom he shall obtain a written receipt. The Guard shall retain the token until the block section has been cleared of all vehicles of his train.
- (5) At night or in thick, foggy or tempestuous weather impairing visibility, as soon as the engine, whether with or without vehicles is drawn forward, the Guard shall-
 - (a) protect his train in the front also in accordance with Rule 6.03, and
 - (b) also see that a red light is shown on the front vehicle of the rear portion of the train.
- (6) When the front portion of the train is taken forward, no tail lamp or tail board shall be placed on the rear vehicle of that portion of the train but the Guard shall give its number, in full in the written permission referred to in sub-rule (3).
- (7) On entering a station with the knowledge that the block section in rear is obstructed, the first duty of the Loco Pilot is instantly to warn the Station Master of the fact. If a cabin is passed on the way to the station, the railway servant in charge of the cabin shall also be informed of the fact.
- (8) When, under written instructions referred to in sub-rule (3), the engine is to be brought back, the Guard shall, until the arrival of the engine, continue to remain in rear of the portion of the train left in the block section and shall not permit a following train, if any, to move any of the vehicles under his charge.
- (9)
 - (a) The Loco Pilot shall not bring his engine, with or without vehicles, back on the same line unless he has received written instructions under sub-rule (3) from the Guard to do so.
 - (b) In addition, on a multiple line section, the Loco Pilot shall also have a written authority from the Station Master, who shall ensure that no train is diverted on to or crossing the same line on that portion of the track over which the said Loco Pilot would be returning.
 - (c) The Station Master, before giving such written authority, shall obtain necessary assurances as prescribed by special instructions from the Station Masters having diversion facilities and also inform the Controller of the circumstances.

- (10) दोहरी (डबल) लाइन या बहु (मल्टीपुल) लाइनों वाले सेक्शन पर, स्टेशन मास्टर के अनुदेशों के अधीन लोको पायलट, संचालन पद्धति के अनुसार सही लाइन पर अपनी गाड़ी को वहाँ तक लौटा ले जाएगा जहाँ से क्रॉस करके वह उस लाइन पर पहुँच सकता है जिस पर उसने अपनी गाड़ी के बाकी भाग को छोड़ा है और फिर वह उसी लाइन पर आगे जा सकता है और इंजन लगाने के बाद जिस स्टेशन को जाने का उसे निर्देश मिला है, उस तक गाड़ी को ले जाएगा।
- (11) यदि लोको पायलट लिखित अनुदेशों के अधीन, दोहरी (डबल) लाइन सेक्शन में यातायात दिशा के विरुद्ध इकहरी (सिंगल) लाइन सेक्शन में स्थापित यातायात दिशा के विरुद्ध, जाता है तो वह सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ेगा और निर्धारित कोड में बार-बार सीटी देता रहेगा।

स.नि. 6.09 (1) यदि लोको पायलट इस बात की आवश्यकता महसूस करता है कि इंजन द्वारा पूरी गाड़ी को खींच सकने की असमर्थता के कारण गाड़ी का विभाजन करना है, या गाड़ी से इंजन को काटकर पानी लेने या अन्य किसी उद्देश्य से अगले स्टेशन को ले जाना है तो उसे गाड़ी को छोड़ने के लिये गार्ड से निर्धारित फार्म टी/609 पर लिखित आज्ञा लेनी चाहिये और स्टेशन पर पहुँचने के बाद उसे तुरन्त अपने आगमन की सूचना स्टेशन मास्टर को देनी चाहिये और यह भी बताना चाहिये कि गाड़ी कहाँ पर छोड़ दिया गया और वह (लोको पायलट) वापस लौटेगा या कोई दूसरा इंजन भेजा जाना चाहिये। अपना गाड़ी पर वास लौटने के लिये स्टेशन मास्टर को बिना सूचित किये लोको पायलट स्टेशन से प्रस्थान नहीं करेगा।

- (2) अक्षम गाड़ी (डिसएबुल्ड ट्रेन) की सहायता के लिये भेजे गये इंजन को उस ब्लाक सेक्शन में जिसमें अक्षम गाड़ी है प्रवेश करने पर पूरी सावधानी से बढ़ना चाहिये तथा किसी भी परिस्थिति में उसकी गति सीधी लाइन पर 15 कि.मी./घण्टा और जहाँ पर स्पष्ट दिखाई न दे वहाँ 10 कि.मी./घण्टा से अधिक नहीं होना चाहिये और सीटी बार-बार बजाना चाहिये।
- (3) (i) जब कभी किसी गाड़ी का कोई भाग लाइन पर ब्लाक सेक्शन में अथवा स्टेशन सीमा के अन्दर छोड़ दिया जाता है तो उसी लाइन पर उस सेक्शन में किसी दूसरी गाड़ी को तब तक प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिये जब तक पहली गाड़ी के बचे हुये भाग को अगले स्टेशन पर लाकर या पिछले स्टेशन रोक, या ढकेल कर ब्लाक सेक्शन साफ न कर दिया गया हो। यह इस बात पर निर्भर करेगा कि छूटे हुये भाग से ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर स्थित स्टेशनों में से कौन नजदीक है।
- (ii) जब लोको पायलट को गाड़ी के छूटे हुये भाग को अगले स्टेशन पर ले जाने के लिये या पिछले स्टेशन से ढकेल कर ले जाने के लिये वापस भेजा जाता है तो उसे सतर्कता आदेश के साथ बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान आदेश दिया जाना चाहिये।
- (iii) जब लोको पायलट को गाड़ी के छूटे हुये भाग को लाने के लिये वापस भेजा जाता है तो उसे टोकन/टेबलेट या बीता हुआ (एक्सपायर्ड) लाइन क्लीयर टिकट जो उसके पास है, उसके अतिरिक्त बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान आदेश भी दिया जाना चाहिये।
- (4) ब्लाक सेक्शन में छूटे हुये गाड़ी के भाग के पीछे की ओर से रक्षा करने के साथ साथ गार्ड को आगे की ओर से भी रक्षा करनी चाहिये। (साधारण नियम 6.03 एवं 3.62 के अनुसार)

6.10 आग लगना:-

- (1) यदि कोई रेल सेवक कहीं ऐसी आग लगी देखता है जिससे जीवन की हानियाँ या सम्पत्ति की क्षति पहुँचने की सम्भावना है तो वह जीवन एवं सम्पत्ति की रक्षा हेतु और आग को फैलने से रोकने एवं उसे बुझाने के लिये यथा संभव सभी उपाय करेगा।
- (2) यदि आग किसी विद्युत उपस्कर में या उसके आस पास लगती है और यदि रेल सेवक विद्युत उपस्कर के संचालन में सक्षम है तथा इस कार्य के लिये विशेष रूप से प्रशिक्षित है तो वह प्रभावित भाग की बिजली सप्लाई तुरन्त काट देगा।
- (3) आग लगने की प्रत्येक घटना की रिपोर्ट शीघ्रतम उपयुक्त साधनों द्वारा निकटतम स्टेशन मास्टर को दी जाएगी और स्टेशन मास्टर विशेष अनुदेशों द्वारा निर्धारित रूप में कार्यवाही करेगा।

- (10) On double or multiple line sections, the Loco Pilot may, under instructions from the Station Master, take the train back on the proper line, according to the system of working, until he can cross on to the line on which he has left the rest of his train and may then proceed by that line and after attaching the engine shall work the train to the station to which he is directed.
- (11) When moving under written instructions against the direction of traffic on a double line, or against the established direction of traffic on a single line, the Loco Pilot shall proceed cautiously and make frequent use of the prescribed code of whistle.

S.R. 6.09 (1) When a Loco Pilot finds it necessary to divide his train owing to inability of the engine to draw the full train or to detach his engine from a train and run into the next station for water or for any other purpose, he must obtain the guard's written permission on prescribed form T/609 to leave the train, and on arrival at the station he must immediately report his arrival to the Station Master, telling him where the train has been left, and whether he will return or if another engine must be sent out. The Loco Pilot must not leave the station to return to the train, without advising the station Master.

- (2) An engine sent to assist a disabled train, after entering into the block section in which the disabled train is, must proceed with all caution and under no circumstances exceed the speed of 15 kilometres an hour on the straight and 10 kilometres an hour where a clear view cannot be obtained, the whistle being frequently sounded.
- (3)
 - (i) Whenever a portion of a train is left on the line either in a block section or within station limits, no other train must be allowed to enter the section on the same line until the block section has been cleared either by bringing the remainder of the train to the station in advance or by pushing it to the station in rear depending upon the proximity of the remainder portion with the stations at either end of the block section.
 - (ii) When the Loco Pilot is sent back either to bring the portion left behind to the station in advance or push the same to the station in rear, he should be given an 'Authority to proceed for Relief Engine /Train in to an occupied Block section' on prescribed form T/A 602.
 - (iii) When the Loco Pilot is sent back to bring the portion left behind, he should be given an Authority to proceed on Form T/A 602 in addition to the token or tablet or expired line clear ticket already in his possession.
- (4) In addition to protecting the portion of the train left in the block section in rear in accordance with G. R 6.03 and 3.62 the Guard must also protect the portion in front.

6.10. Fire:-

- (1) A railway servant noticing a fire, likely to result in loss of life or cause damage to property, shall take all possible steps to save life and property, to prevent it from spreading and to extinguish it.
- (2) In case the fire is on or adjacent to any electrical equipment, the railway servant shall, if he is competent in handling electrical equipment and specially trained for the purpose, have the affected part immediately isolated from its source of supply of electrical energy.
- (3) The occurrence of a fire shall, in every case, be reported to the nearest Station Master by the most expeditious means and the Station Master shall take such action as may be prescribed by special instructions.

स.नि. 6.10 (i) आग लगने की घटना की रिपोर्ट पाने पर स्टेशन मास्टर दुर्घटना नियमावली में दिये गये ब्यौरे के अनुसार कार्यवाही करेगा।

(ii) जब आग भड़कने का संभावित कारण विद्युत उपस्कर की विफलता जान पड़े तो सम्बन्धित गाड़ी प्रकाश निरीक्षक मण्डल विद्युत अभियन्ता को भी इस घटना की सूचना तुरन्त दी जानी चाहिये।

6.11 स्टेशन से वाहनों का निकल भागना:— यदि कोई वाहन किसी स्टेशन से बाहर निकल भागता है तो स्टेशन मास्टर दुर्घटना बचाने के लिये तुरन्त दूसरे स्टेशनों तथा अन्य सम्बन्धित व्यक्तियों को यथा संभव चेतावनी देने की कार्यवाही करेगा।

नोट:— सहायक नियम 6.02 (1)(i)(ii) देखिये।



SR 6.10 (i) On receipt of a report regarding occurrence of a fire, the Station Master shall take action as detailed in N.E. Railway Accident Manual.

(ii) When the failure of an electrical equipment is likely be cause of an outbreak of the fire. The train lighting staff and Divisional Electrical Engineer concerned should also be immediately informed about such incident.

6.11 Vehicles escaping from station:- If any vehicle escapes from a station, the Station Master shall take immediate steps to warn the other stations or persons concerned as far as practicable, to prevent an accident.

Note:- See S.R. 6.02(I) (i) (ii).

