

पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं०-एल०जे०एन०/161

स्टे०सं०नियम जारी करने की तिथि:

स्टे०सं०नियम लागू करने की तिथि:

ब्लाक हट "ए" स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम

बी०जी०

टिप्पणी: (i) दि० 10.08.18 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन/161 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है।

(ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियमावली किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मुसिदूँ/गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अर्न्तपाशन योजना सं० एन.ई.आर./एल.जे.एन/बी.एच.ए./एस.आई.पी/2017/वी.ई.आर.-जीरो/100 एवं संशोधन 'बी' पर आधारित नियमारेख सं०: वमंसिदूँ/ल.जं./2021(आर०डी०)/80 दिनांक 15.12.21 एवं **Traction Diagram. No. L/TRD/LJN/TSWR/BHA** दिनांक 21.12.21 संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण :2.1 सामान्य स्थिति :

ब्लाक हट 'ए' स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ जं०-कानपुर सेन्ट्रल विद्युतीकृत खण्ड पर इकहरी लाइन तथा मानकनगर(उ०रे०)-ब्लाक हट 'ए'-ऐशबाग जं० विद्युतीकृत खण्ड पर इकहरी लाइन "विशेष" श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक-IIR अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित पुश बटन टाइप डोमिनो पैनल तथा विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह लखनऊ जं० स्टेशन से 1.808 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर आई.बी.एच., आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंगें :2.2.1 ब्लाक स्टेशन:

ब्लाक हट 'ए' स्टेशन लखनऊ जं० स्टेशन के उत्तर में 01.808 कि०मी० तथा ऐशबाग स्टेशन के पश्चिम में 0.958 कि०मी० एवं मानकनगर(उ०रे०) स्टेशन के पूरब में 1.816 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

2.2.2.1 मानकनगर(उ०रे०) छोर : - कोई नहीं -

2.2.2.2 लखनऊ जं० छोर : - कोई नहीं -

2.2.2.3 ऐशबाग छोर : - कोई नहीं -

कमश: पृष्ठ 2 पर

2.3 विभिन्न दिशाओं में स्टेशन के किसी भी ओर ब्लाक खंड सीमा :

ब्लाक हट 'ए' – मानकनगर(उ०रे०)	
वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है	वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है
इस स्टेशन के अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 से।	मानकनगर(उ०रे०) स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
ब्लाक हट 'ए' – लखनऊ जं०	
इस स्टेशन के डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 से।	लखनऊ जं० स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19 तक।

नोट:- मानकनगर(उ०रे०)–ऐशबाग जं० स्टेशनों के मध्य ब्लाक कार्य विधि के लिये ब्लाक हट 'ए' स्टेशन को ऐशबाग जं० स्टेशन का ही पार्ट माना जायेगा।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन की मध्य रेखा से मानकनगर स्टेशन की ओर 207 चैनेज तक 460 में 1 की ढलान व उसके आगे 590 चैनेज तक समतल तथा उसके आगे 1194 चैनेज तक 260 में 1 की ढलान है।

2.5 ले आउट :

मानकनगर(उ०रे०) छोर से आने वाली मेन लाइन इस स्टेशन पर कासओवर कॉटा सं० 201ए-201बी से डायवर्जन द्वारा एक लाइन ऐशबाग स्टेशन तथा एक लाइन लखनऊ जं० स्टेशन को जाती है। मानकनगर(उ०रे०) से ऐशबाग/लखनऊ जं० स्टेशन तक आने/जाने वाली लाइनें विद्युतीकृत है।

2.5.1 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : -

2.5.3.1 यह स्टेशन यात्री सुविधा के लिए नहीं है।

2.5.3.2 यह स्टेशन परिचालनिक आवश्यकता के लिए है।

2.5.3.3 इस स्टेशन पर मेन लाइन द्वारा गाड़ियों का संचालन किया जायेगा तथा इस स्टेशन पर क्रॉसिंग की सुविधा नहीं है।

2.5.3.4 मानकनगर(उ०रे०) स्टेशन पर पूर्वोत्तर रेलवे की एक ही लाइन होने के कारण मानकनगर(उ०रे०) स्टेशन से लाइन क्लीयर मिलने का आश्वासन मिलने के बाद ब्लाक हट 'ए' स्टेशन द्वारा लखनऊ जं० स्टेशन को अप गाड़ी हेतु लाइन क्लीयर दिया जायेगा। इसी प्रकार अगर मानकनगर(उ०रे०) स्टेशन को डाउन गाड़ी लखनऊ जं० हेतु लाइन क्लीयर दे दिया गया है तो लखनऊ जं० स्टेशन को अप गाड़ी हेतु लाइन क्लीयर नहीं दिया जायेगा।

2.5.3.5 इस स्टेशन पर मानकनगर(उ०रे०) से आने वाली डाउन गाड़ी को आवश्यकतानुसार दो अलग-अलग दिशाओं में अर्थात् लखनऊ जं० अथवा ऐशबाग स्टेशन भेजा जा सकता है। इसी प्रकार लखनऊ जं० अथवा ऐशबाग स्टेशन से आने वाली अप गाड़ी को मानकनगर(उ०रे०) स्टेशन भेजा जा सकता है।

2.5.3.6 ऐशबाग जं०- मानकनगर(उ०रे०) के मध्य ब्लाक कार्य विधि के लिये ब्लाक हट 'ए' को ऐशबाग जं० का पार्ट माना जायेगा। ऐशबाग जं०- ब्लाक हट 'ए' के मध्य गाड़ी संचालन को यार्ड मूवमेंट माना गया है, इसलिए प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए सम्बन्धित स्लाट लेकर/देकर गाड़ी का संचालन किया जायेगा।

कमश: पृष्ठ 3 पर

2.6

समपार :

2.6.1 स्टेशन सीमा के भीतर स्थित समपार फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण निम्न है :

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
2 ट्राफिक	विशेष	अप होम सिगनल सं० एस-8 व डाउन प्रस्थान/ डिस्टेन्ट (लखनऊ जं०) सिगनल सं० एस-5 के मध्य कि०मी० 1/19-20 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर ऐशबाग व ब्लाक हट 'ए' कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

2.6.2 स्टेशन सीमा के बाहर स्थित इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े समपार फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण निम्न है :

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी०ए०डब्लू०डी०) उपलब्ध है
कोई नहीं							

टिप्पणी: समपारों के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "ए" भाग 1 देखें।

3 संचालन की प्रणाली और साधन :

(क)अगल-बगल के स्टेशनों के मध्य "पूर्ण ब्लाक पद्धति" लागू है। इस स्टेशन पर लगाये गये ब्लाक उपकरणों का प्रकार निम्नवत् है :

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी/ असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर मानकनगर(उ०रे०) के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन डायडो टाइप टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर लखनऊ जं० के कार्यालय में स्थापित टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन कान्टीन्युअस ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस ब्लाक पैनल से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—

टिप्पणी :क. कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जायेगा कि उसके अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति उपर्युक्त विद्युत ब्लाक यंत्र को परिचालित नहीं कर रहा है, विस्तृत अनुदेशों हेतु सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक का अध्याय 14 तथा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी'- का अनुलग्नक-III एवं IV देखें।

कमश: पृष्ठ 4 पर

ख. ब्लाक हट 'ए' - ऐशबाग जं० के मध्य गाड़ी संचालन को यार्ड मूवमेंट माना गया है।

यदि ब्लाक हट 'ए' स्टेशन से ऐशबाग जं० स्टेशन गाड़ी आनी है तो स्टेशन मास्टर ऐशबाग गाड़ी आने की अनुमति हेतु ब्लाक हट 'ए' से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर ब्लाक हट 'ए' स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं० एस-1 (जंक्शन इंडीकेटर रहित) 'आफ' करने हेतु स्लाट सं० एस-7 देगा तथा यदि डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-3 आफ करना हो तो डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-3 हेतु स्लाट सं० एस-9 देगा।

यदि ऐशबाग स्टेशन से ब्लाक हट 'ए' स्टेशन को गाड़ी जानी है तो ब्लाक हट 'ए', मानकनगर(उ०रे०) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर से सम्बन्धित गाड़ी का लाइन क्लीयर प्राप्त कर अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 को "आफ" करेगा तथा ऐशबाग स्टेशन से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर स्लाट सं० एस-10 देगा। किन्ही कारणों से अगर ब्लाक हट 'ए' स्टेशन पर अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 आफ नहीं हो पाता है तो सम्बन्धित लाइन के अप कालिंग आन सिगनलों हेतु स्लाट सं० एस-12 देगा।

(विस्तृत अनुदेशो हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी'- का अनुलग्नक- V देखें।)

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 स्टेशन पर रूट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग(EI) और बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलो की व्यवस्था है, जो मानक IIR अन्तर्पाशित है, जो कि डोमिनो पैनल अथवा स्टैन्ड बाई के रूप में कम्प्यूटरीकृत विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) से संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में गाड़ियों के संचालन एवं शंटिंग कार्य हेतु V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल (डोमिनो टाइप) उपकरण लगा है। इसमें स्टेशन के सम्पूर्ण ट्रैक की बनावट को विभिन्न ट्रैक सर्किट सैक्शनों द्वारा विभिन्न रंगों में योजनाबद्ध रूप से चित्रित किया गया है जिसके द्वारा सिगनलों व प्वाइन्टों का ऑपरेशन किया जाता है, विस्तृत विवरण परिशिष्ट 'बी' में दिया गया है।

स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजिशन लाइट सिगनल अनवरत दिन-रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेंगे। स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट - 'बी' का अनुलग्नक-II देखें।

- (1) अप एवं डाउन स्टार्टर सिगनल के साथ इंटरलॉकिंग व्यवस्था इस प्रकार की है कि इन सिगनलों को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर 'लाइन क्लीयर' प्राप्त न कर लिया गया हो।
- (2) गाड़ी अप एवं डाउन स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाते हैं। इन सिगनलों को बाद वाली गाड़ी के लिए 'ऑफ' करने के लिए ब्लॉक उपकरण पर पुनः लाइन क्लीयर लेकर ही 'ऑफ' किया जा सकता है।

कमशः पृष्ठ 5 पर

- (3) यह V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऑपरेट किया जाता है जो गाडियों के आगमन, प्रस्थान एवं शंटिंग कार्य हेतु V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल से संचालित प्वाइंटों, सिगनलों और शंट सिगनलों के सही संचालन के लिये व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है। जब कभी स्टेशन मास्टर उसके कार्यालय से बाहर जाता है तो उसके द्वारा V.D.U.(पी.सी.) एवं कन्ट्रोल पैनल को लॉक किया जायेगा। V.D.U.(पी.सी.) को लॉक करने के लिये V.D.U.(पी.सी.) पर दर्शाई गई एस.एम. 'की' पर क्लिक करें तथा प्राप्त ऑप्शन में 'की आउट' पर क्लिक करें। अब V.D.U.(पी.सी.) से कोई संचालन संभव नहीं होगा। कन्ट्रोल पैनल को लॉक करने के लिये कन्ट्रोल पैनल पर लगी स्टेशन मास्टर के लॉक की 'एस.एम. चाबी' को घुमा कर निकाल कर इसे लॉक किया जाना चाहिए एवं 'एस.एम.-चाबी' कार्यरत स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।

नोट :- कन्ट्रोल पैनल पर "दो पोजिशन स्वीच" लगा है जो सामान्यतया पैनल कन्ट्रोल की तरफ रहेगा व 'पीला' इन्डीकेशन जलता रहेगा इसके साथ ही पैनल सक्रिय होने का 'हरा' इन्डीकेशन प्रकाशित रहेगा। जब V.D.U. से कार्य करना हो तो स्वीच पी.सी. कन्ट्रोल की ओर घुमाकर V.D.U. को उपयोग में लाया जायेगा, जिससे V.D.U. कन्ट्रोल का 'पीला' इन्डीकेशन प्रकाशित होगा इसके साथ ही V.D.U.(पी.सी.) सक्रिय होने का 'हरा' इन्डीकेशन प्रकाशित हो जायेगा। V.D.U.(पी.सी.) एवं कन्ट्रोल पैनल दोनों सिस्टम में से एक समय में एक से ही कार्य किया जा सकेगा। पैनल एवं पी.सी. कमान्ड की विफलता पर एक 'लाल' बत्ती स्वीच के पास प्रकाशित होगी। पैनल या पी.सी. कमान्ड के विफल होने पर एक 'लाल' बत्ती स्वीच के पास प्रकाशित होगी।

- (i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि :-

सिगनल/प्वाइंटों का कन्ट्रोल पैनल से संचालन किये जाने हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' अथवा V.D.U.(पी.सी.) से संचालन किये जाने हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक-VI को देखें ।

- (ii) एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :-

एक्सल काउन्टर का प्रावधान नहीं है। ब्लाक हट 'ए' - ऐशबाग जं० प्रखण्ड कान्टीनुअस ट्रैक सर्किट तथा ब्लाक हट 'ए' - लखनऊ जं० प्रखण्ड में इकहरी लाइन कान्टीनुअस ट्रैक सर्किट का प्रावधान है। इस स्टेशन पर सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

- (iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं०. सी-3	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह ऐशबाग छोर पर डाउन होम सिगनल सं० एस-31 तक अथवा लखनऊ जं० छोर पर डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 तक आने हेतु।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं०. सी-6	यह अप होम सिगनल सं० एस-8 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 तक आने हेतु।

कमशः पृष्ठ 6 पर

- (iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड :-
फिक्सड वार्नर व स्टाप बोर्ड की यहाँ व्यवस्था नहीं है।
- (v) आपात कास ओवर :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (vi) स्थाई रूप से लाक किये गये कांटे :-

कांटा सं०	विवरण	इंडिकेटर लगे है या नहीं	सेटिंग की सामान्य स्थिति	नियंत्रण चाभी का नाम	मोटर/यांत्रिक संचालित	रेल परिपथ है या नहीं	पृथक्कीकरण के साधन		टिप्पणी
							साधन	लाइन के मध्य	
कोई नहीं									

- (vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियों और उनकी अभिरक्षा :-
आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।
- (ix) कांटे/ट्रैप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत (इलेक्ट्रिक/बैनर किसम के) :-
- (अ) कांटा और सिगनल:-
सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वचालित रूप से सेट हो जाते हैं, जब सम्बन्धित रूट बटन और सिगनल बटन को क्षणभर के लिए साथ-साथ दबाया जाता है जब सम्बन्धित सिगनल आफ हो जाएगा तो यह कांटा सेट और लाक हो जाएगा। सिगनल आफ न होने के मामले में लगे हुए संकेतक द्वारा कांटे की जांच की जाएगी। कांटे/कांटों के अपेक्षित रूट में स्वचालित रूप से सेट न होने के मामले में प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से परिचालित किया जाएगा। यदि कांटे व्यक्तिगत रूप से परिचालित करने पर भी सेट न हों तो कैंक हैण्डलिंग प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा कैंक हैण्डलिंग द्वारा परिचालित करने पर भी अपेक्षित सिगनल आफ न होने के मामले में सम्बन्धित सिगनल को खराब समझा जाएगा और खराब सिगनलों से गाड़ियों को पास कराने की कार्रवाई की जाएगी। विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखें।
- (ब) ट्रैप कांटा संकेत: -कोई नहीं-
- (स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (द) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:
पैनल पर ट्रैक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है ट्रैक सर्किट स्टेशन संचालन नियम डायग्राम और पैनल पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है। संचालन नियम डायग्राम के अनुसार ट्रैक सर्किटेड यार्ड को स्माल ट्रैक सर्किट के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें V.D.U. (पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर डिमार्कट किया गया है।

कमशः पृष्ठ 7 पर

सभी ट्रैक सर्किटों के लिए पैनल में इनके प्रदीप्त संकेत लगे हैं। सभी ट्रैक सर्किटों की स्थिति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर दिखाई गई है। ट्रैक सर्किटेड लाइनों को V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर ट्रैक सर्किटों को दर्शाते हुए विभिन्न रंगों द्वारा दर्शाया गया है। इनको सफेद व लाल स्लीट बत्तियां लगे ट्रैक सर्किट इंडीकेशन के द्वारा दर्शाया गया है। सामान्यतः ये इन्डीकेशन बुझे रहते हैं, जब रूट सेट व लॉक हो जाता है तो ओवर लैप सहित उस विशेष रूट के सभी सैक्शनों की 'सफेद' लाइट जल जाती हैं और जब गाडी ट्रैक सैक्शन पर आ जाती है तो इसकी 'सफेद' लाइट के स्थान पर 'लाल' लाइट हो जाती है जो यह संकेत देती है कि ट्रैक पर गाडी है और ट्रैक सैक्शन से गाडी के निकल जाने पर लाल लाइट बुझ जाती है व सफेद लाइट पुनः दिखाई देगी और यह रूट रिलीज होने पर ही बुझेगी। यदि पावर फेल हो जाये या पैनल इंडीकेशन बल्ब फ्यूज हो जाये तो कोई भी संकेत नहीं रहेगा।

(य) **कांटो का संकेत :**

परिशिष्ट "बी" में दिए विवरण के अनुसार कांटा के समीप प्रदीप्त संकेतों के माध्यम से कांटों की सामान्य एवं विपरीत स्थिति को दर्शाने के लिए पैनल पर लगाए गए हैं।

(X) **कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रूट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट :**
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(xi) **कांटों का पृथक परिचालन :**

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(xii) **स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन :**

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "ए" में दिया गया है।

(xiii) **कैक हैण्डल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग :**

जब कभी किसी प्वाइण्ट को आपेक्षित पोजीशन में रूट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइण्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइण्ट को V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है।

ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाकड रखे गये सम्बन्धित कैक हैण्डल को रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन कि स्टेशन संचालन नियमों में संलग्न परिशिष्ट "बी" में वर्णित है के अनुसार प्वाइण्ट को सेट करायेगा।

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो के हाथ द्वारा संचालन के लिए के.एल.सी.आर. चाभी निकाला जाये अथवा टेस्टिंग हेतु, इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" अनुलग्नक-I में दिये गये प्रोफार्मा में किया जायेगा।

कमशः पृष्ठ 8 पर

- (ii) जब भी के.एल.सी.आर. चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिंग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारूप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये ।
- (iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रीकनेक्शन मेमों के साथ क्रेन्क हैण्डिल प्राप्त होने पर सामान्य कार्य प्रणाली अपनायी जाये ।
- (iv) डिस्कनेक्शन की अवधि में गाड़ियों का परिचालन साधारण एवं सहायक नियम 3.69(1)(3) एवं 3.70(1)(2) के अनुसार करें।

(xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
2. आपातकालीन रुट कैंसीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
3. आपातकालीन कौटा आपरेशन वीडर काउन्टर(ईडब्लूएन)
4. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर
5. क्रेन्क हैण्डिल वीडर काउन्टर
6. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)
7. टोकेनलेस ब्लाक पैनल (मानकनगर) हेतु वीडर काउन्टर
8. टोकेनलेस ब्लाक पैनल (लखनऊ जं0) हेतु वीडर काउन्टर
9. आपातकालीन 'सी.एच.जी.-2 वीडर काउन्टर

टिप्पणी: स्टेशन मास्टर वीडर काउन्टर रजिस्टर को वीडर काउन्टर द्वारा दर्शायी गयी संख्या के अनुसार अद्यतन रखेंगे ।

(xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्लूएस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सिल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(xvii) कांटो का आपात संचालन :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' में दिया गया है ।

(xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' में दिया गया है ।

(xix) ब्लाक की क्लियरिंग :

लखनऊ जं0 छोर हेतु सत्त ट्रैक सर्किटेड के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग तथा मानकनगर छोर हेतु गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे ।

(सा0 एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

कमश: पृष्ठ 9 पर

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-

(क) अप डिस्टेंट/अग्रिम प्रस्थान सिगनल (लखनऊ जं०) सं० एस-19 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है इसका एक पीला आस्पेक्ट सम्बन्धित कान्टीनुअस ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस ब्लाक पैनल एवं अप होम सिगनल सं० एस-8 के एक पीला आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है तथा दो पीला आस्पेक्ट सम्बन्धित कान्टीनुअस ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस ब्लाक पैनल एवं अप होम सिगनल सं० एस-8 के दो पीला आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-8 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है इसका एक पीला आस्पेक्ट समपार सं० 2 के बन्द व लाक स्थिति एवं अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 तक जाने के लिए तथा दो पीला आस्पेक्ट समपार सं० 2 के बन्द व लाक स्थिति एवं अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 के 'आफ' आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

(क) अप प्रस्थान(लखनऊ जं० छोर से) सिगनल सं० एस-4 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, इसका 'आफ' आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकेनलेस ब्लाक यन्त्र द्वारा नियंत्रित है।

(ख) अप प्रस्थान(ऐशबाग छोर से) सिगनल सं० एस-2 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, इसका 'आफ' आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकेनलेस ब्लाक यन्त्र द्वारा नियंत्रित है।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

(क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं० ए-1 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो डाउन होम सिगनल सं० एस-1 द्वारा नियंत्रित है।

(ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित (लखनऊ जं० छोर जाने के लिए) 'पीला' आस्पेक्ट डाउन प्रस्थान/डिस्टेंट(लखनऊ जं०) सिगनल सं० एस-5 के 'आफ' आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित (ऐशबाग जं० छोर जाने के लिए) 'आफ' आस्पेक्ट ऐशबाग स्टेशन के स्लाट सं० एस-7 द्वारा नियंत्रित है।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :-

डाउन प्रस्थान/डिस्टेंट(लखनऊ जं०) सिगनल सं० एस-5 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है इसका एक पीला आस्पेक्ट सम्बन्धित कान्टीनुअस ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस ब्लाक पैनल एवं समपार सं० 2 के बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है तथा दो पीला आस्पेक्ट सम्बन्धित कान्टीनुअस ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस ब्लाक पैनल एवं समपार सं० 2 के बन्द व लाक स्थिति एवं डाउन होम(लखनऊ जं०) सिगनल सं० एस-20 द्वारा नियंत्रित है।

नोट:(अ) अप होम सिगनल सं० एस-8 समपार सं० 2 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

(ब) डाउन प्रस्थान/डिस्टेंट(लखनऊ जं०) सिगनल सं० एस-5 समपार सं० 2 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

- (स) ब्लाक हट 'ए' स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं० एस-1(जंक्शन इंडीकेटर रहित) ऐशबाग स्टेशन के स्लाट सं० एस-7 तथा ऐशबाग स्टेशन जाने हेतु डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-3 ऐशबाग स्टेशन के स्लाट सं० एस-9 द्वारा नियन्त्रित है।
- (द) ऐशबाग स्टेशन से ब्लाक हट 'ए' स्टेशन को प्रस्थान करने वाली अप गाड़ियां हेतु ऐशबाग स्टेशन के अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-18, एस-20, एस-22 व एस-24 (बिना रुट के) एवं एस-34 व एस-38 हेतु ब्लाक हट 'ए' स्टेशन के स्लाट सं० एस-10 तथा अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-48, सी-50, सी-52, सी-54, सी-64 व सी-68 हेतु ब्लाक हट 'ए' स्टेशन के स्लाट सं० एस-12 द्वारा नियन्त्रित है।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

—कोई नहीं—

- टिप्पणी: (i) विस्तृत जानकारी हेतु इस स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" को देखें।
- (ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाड़ियों साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 एवं 3.74 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर खराब सिगनल एडवाइस टी-369(3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका (एस ई-32) में अंकित की जायेगी।
- (iii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-2(ऐशबाग छोर से)/अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4(लखनऊ जं० छोर से) तथा डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5(लखनऊ जं० को) की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा, इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है।
- (देखेंस०नियम 14.13 (3)(ii))
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी-369(3बी) जारी करेगा।
- (v) ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के संबंध में सिगनल 'आफ' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरुद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।
- (vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे संबंधित रख-रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) स्टे.सं.नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दी गयी है।

कमश: पृष्ठ 11 पर

4.2 रिंले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हे लेने देने की कार्य पद्धति :

इस स्टेशन के रिंले रूम पर दो ताले (एस.एम. लॉक एवं सिगनल लॉक) लगे होते हैं जिसकी अभिरक्षा क्रमशः कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} द्वारा की जाती है। रिंले रूम की चाबी स्टेशन के चाबी बॉक्स में लॉक करके रखी जाती है। जब कभी फेलियर/खराबी/रख-रखाव के लिये रिंले रूम खोलने की आवश्यकता होती है तो रिंले रूम की चाबी की विधिवत् एन्ट्री रजिस्टर में की जानी चाहिये तभी चाबी सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} को दिया जाना चाहिये। चाबी वापस लेते समय भी चाबी की एन्ट्री रजिस्टर में किया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर एवं टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

4.3 पावर सप्लाई:-

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु, कामर्शियल(लोकल) व ए.टी. सप्लाई के अतिरिक्त डीजल जनरेटर का प्रावधान है। लोकल सप्लाई एवं ए.टी. दोनों सप्लाई फेल हो जाने की स्थिति में सिगनल के लिए सप्लाई आई.पी.एस. (इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई) से स्वतः ही चालू हो जाएगी। आई.पी.एस. को चार्ज करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर डीजल जनरेटर को तत्काल चालू करवाने की व्यवस्था परिशिष्ट 'बी' के अनुलग्नक-।। के अनुसार करेगा, जिनके द्वारा आई.पी.एस. को चार्ज किया जाता है।

(स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" के अनुलग्नक-।। में देखें)

5. दूर संचार :

इस स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखें।

5.1 सेक्शन कंट्रोल/डिप्टी कंट्रोल/कर्षण पावर कंट्रोल :-

सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर व कर्षण पावर कंट्रोलर से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़े है।

5.2 आटो/डी०ओ०टी० टेलीफोन :-

स्टेशन पर आटो एवं डी०ओ०टी० टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :-

ऐशबाग स्टेशन तथा समपार सं० 2 के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े है ।

5.4 आई०बी०एस० का आई०बी०एस० टेलीफोन :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.5 एक्सल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.7 वी.एच.एफ. सेट :-

स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एम.टी.आर.सी.) :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

नोट :-उक्त संचार व्यवस्था में खराबी आ जाने पर स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट - बी के अनुसार सूचित करें ।

6. गाड़ी संचालन :

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 व अध्याय 17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45 व 3.47 के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल(डोमिनो टाइप) की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम सं० वमंसिदूइं/ल.जं./2021 (पी०डी०)/81 दि० 15.12.21 संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर व कांटावाला के गाड़ी संचालन के कर्तव्यों का विस्तृत विवरण परिशिष्ट "डी" में दिया गया है। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने-अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगे।

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

- (अ) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर
- (ब) कांटावाला

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेंस सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र :

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा तथा प्राइवेट नं० बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

(विस्तृत विवरण के लिए सामान्य नियम 3.38, 3.40(3) एवं 8.03 तथा ट्रैक सर्किट इंडिकेशन के लिये स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट "बी" देखें)

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन :

प्रत्येक गाड़ी पासिंग कर्मचारी जिसकी स्टेशन पर नयी तैनाती हुई है या स्टेशन पर 15 दिन या 15 दिनों से अधिक की नियमित अनुपस्थिति के उपरान्त ड्यूटी पर उपस्थित होने वाले नियमित कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ना चाहिए और निर्धारित आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन दर्ज करना चाहिए। जब कभी कोई शुद्धि पर्ची स्टेशन संचालन नियम में जारी की जाती है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कर्मचारियों का पुनः आश्वासन अवश्य लिया जाए।

(सामान्य नियम 5.01(16) देखें।)

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :

कार्यरत स्टेशन मास्टर इस खंड के कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से विचार विमर्श के बाद ही लाइन क्लीयर देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर तब तक नहीं देगा जब तक कि :

- (क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो।
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से "आन" न कर दिये गये हो।

कमशः पृष्ठ 13 पर

- (ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :-
डाउन गाड़ियों के लिए :
 स्टेशन के सम्मुख कॉटा सं० 201ए तक
अप गाड़ियों के लिए (लखनऊ जं० छोर) :
 अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 तक
- (ध) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचना/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:-
डाउन गाड़ियों के लिए :
 कोई नहीं
अप गाड़ियों के लिए :
 समपार सं० 2

टिप्पणी: उपरोक्त के अतिरिक्त साधारण नियम 8.03(1) व (2) एवं सहायक नियम 8.03 (i) (ii) (iii) एवं (iv) में निहित निर्देशों का कड़ाई से पालन किया जाय ।

6.2.1 गाड़ी के स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली अन्य विशेष शर्त :

6.2.1.1 ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना :

सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

ऐशबाग स्टेशन को/से जाने/आने वाली गाड़ी हेतु इस स्टेशन की स्टेशन संचालन नियमावली का पैरा 3 की टिप्पणी-ख एवं इस स्टेशन की स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" का अनुलग्नक-V देखें ।

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :

किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक "आफ" नहीं किये जायेगे जब तक कि :-

- (क) सभी फेसिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है ,सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर दिखें ।
- (ख) सभी ट्रेलिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर दिखें ।
- (ग) लखनऊ जं० जाने वाली गाड़ी हेतु लखनऊ जं० से लाइन क्लीयर लिया जा न चुका हो तथा लाइन लखनऊ जं० के डाउन होम सिगनल सं० एस-20 तक साफ न हो ।

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

- (घ) **मानकनगर(उ0रे0)** जाने वाली गाड़ी हेतु अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस-4 तक आने के लिए डेड एण्ड तक साफ न हो अथवा **मानकनगर(उ0रे0)** से लाइन क्लीयर लेकर, **अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस-4** को 'आफ' न कर दिया गया हो ।
- (ङ) **डाउन गाड़ियों के लिए(ऐशबाग को):**
ऐशबाग स्टेशन की ओर यार्ड मूवमेंट होने के कारण स्टेशन की स्टेशन संचालन नियमावली का पैरा 3 की टिप्पणी-ख एवं स्टेशन की स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक-V देखें।
- (च) **समपार फाटक बंद व लाक न कर दिया हो :-**
- (अ) **अप गाड़ियों के लिए :-**
समपार सं0 2
- (ब) **डाउन गाड़ियों के लिए (लखनऊ जं0 छोर को):-**
समपार सं0 2

नोट : गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनलों के परिचालन के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।
(साधारण एवं सहायक नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)

6.3.1 **चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :**

गाड़ियों के आगमन के साथ स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के साथ इसका अनुलग्नक-V अवश्य पढ़ा जाये। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

- क. V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट के इंडिकेशनों को देखकर कार्यरत स्टेशन मास्टर वांछित लाइन का ओवर-लैप सहित साफ होना सुनिश्चित करेगा।
- ख . आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल का संचालन करें।
- ग . सिगनल का संचालन करने पर सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।
- घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ जल जायेंगी।
- ङ. प्वाइंटस के निकट लघु सफेद बत्ती जल जायेंगी जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी स्टेशन पैनल पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।
- च जब गाड़ी होम सिगनल पार कर जायेगी तो आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो जायेंगे।
- छ गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैस-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियाँ बुझकर लाल बत्तियाँ जल जाती है। और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैस-वैसे लाल बत्तियाँ बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियाँ फिर जल जाती हैं।
- ज. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि0 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।
- झ. कांटों का अलग-अलग संचालन केवल गाड़ियों को कालिंग आन सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

6.3.2 सिगनल को पुनः "आन" करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व :
सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार स्टेशन मास्टर सिगनल का पुनः आन करना/होना सुनिश्चित करे।

6.4 एक साथ दो गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान, गाड़ियों की क्रासिंग तथा गाड़ियों को प्राथमिकता देना :-

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

क. कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन पर बिना रुके पास होने वाली गाड़ियों के अन्तिम वाहन के पीछे टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लैम्प लाइट को स्वयं देखकर गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा।

ख. लखनऊ जं० से आने वाली अप गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर ब्लॉक पैनल पर उपलब्ध सतत ट्रैक सर्किटेड के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लॉक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17(vii))

(ग) ऐशबाग स्टेशन से आने/जाने हेतु गाड़ियों का पूर्ण आगमन स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के साथ संलग्न अनुलग्नक-V के अनुसार सुनिश्चित किया जायेगा।

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

(क) स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो ।

(ख) V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेंन्सी बत्ती न प्रकाशित हो ।

(ग) जाने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल का संचालन करें। रूट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायें एवं सिगनल 'आफ' हो जायेगा। सिगनल 'आफ' होने पर पूरा रूट सफेद प्रकाशित हो जायेगा ।

(घ) सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडिकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट, प्रस्थान होने वाली सम्बन्धित गाड़ी के प्रस्थान सिगनलों का आफ हो जाना सुनिश्चित करेगा ।

(ङ.) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेंन्सी प्रकाश 'लाल' गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा ।

(च) गाड़ी के जाने के पश्चात कांटा को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें ।

(देखें स्टे.सं.नि. में संलग्न परिशिष्ट "बी" के साथ अनुलग्नक-V)

6.6.2 गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान:
सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

कमशः पृष्ठ 16 पर

6.6.3 काशन आर्डर (सतर्कता आदेश) का जारी किया जाना :

जब कभी लाइन की मरम्मत हो रही हो या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता हो तो ड्राइवर और गार्ड (यदि हो) को एक सतर्कता आदेश (टी-409) दिया जायेगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किस किलोमीटर में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण है और गाड़ी किस गति से चलायी जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या अन्य स्टेशनों पर और ऐसी पद्धति से दिया जायेगा जैसे विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी।

6.7.2 बिना रुके जाने वाली गाड़ियों को दोनों तरफ से देखना चाहिये। कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन भवन के सामने खड़े होकर आल राइट सिगनल स्वयं देगा और आफ साइड से एक कार्यरत स्टेशन कर्मचारी देगा। आल राइट सिगनल का आदान-प्रदान स्टेशन स्टाफ ट्रेन कू व गार्ड के बीच दिन में हरी झण्डी तथा रात में हरी बत्ती द्वारा किया जायेगा।
(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

6.8 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :**6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**

ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में स्टे.मा. द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लियरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता में अगर कॉटे का संचालन करना हो तो कॉटे का अवरोधरहित होना सुनिश्चित करने के पश्चात आपातकालीन स्टे.मा. चाभी पैनल पर लगाकर घुमाने के बाद ही स्टे.मा. पैनल पर दिये गये आपातकालीन कॉटा संचालन बटन (EWN) के साथ NWWN/RWWN बटन दबायेगें। तत्पश्चात EWN बटन को छोड़ते हुए NWWN/RWWN दबाये हुए ही सम्बन्धित कॉटा बटन WN दबाकर कॉटो को वॉछित दशा में सेट कर क्लैम्प व पैडलाक करने के उपरांत गाड़ी को टी/369(3बी) पर पास करेगा। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटो के सेट न होने पाने की दशा में क्लैक हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा। स्टे.मा. द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टे.मा. डायरी एवं सिगनल विफलता रजिस्टर व वीडर गणक रजिस्टर में की जायेगी एवं सिगनल अनुरक्षक को इस बटन को सील करने हेतु लिखित सूचना दी जायेगी। स्टे.मा. को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये।

(सानि. 3.38(1), 3.40(2), 8.03, 14.13 (1)(2) देखें)

6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, क्लैक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। क्लैक हैण्डिल को लीवर लाक कम सर्किट कंट्रोलर असेम्बली से निकालने की पद्धति स्टेशन संचालन नियमावली के पैरा 4.1(xiii) एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-I में दिया गया है।

6.8.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिये सामान्य नियम 3.68(1)(2), सहायक नियम 3.68 सामान्य नियम 3.69, सामान्य एवं सहायक नियम 3.70 देखें।

कमशः पृष्ठ 17 पर

- 6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
ब्लाक यंत्रों की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का परिचालन सामान्य एवं सहायक नियम 14.13 के अनुसार किया जायेगा ।
- 6.8.5 एक्सल काउन्टर/एक्सल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :**
सामान्य नियम 3.77(1)(2) एवं सहायक नियम 3.77(i) देखें ।
- 6.8.7 अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.09(1)(2)(3) एवं सहायक नियम 5.09(i) देखें ।
- 6.8.8 बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.10(1)(2) एवं सहायक नियम 5.10(i)(ii)(iii) देखें ।
- 6.8.9 शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धति:-**
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध :** सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 देखें ।
- 7. लाइन अवरुद्ध होना :**
सामान्यतः परिचालित लाइन को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है । परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर साधारण एवं सहायक नियम 5.19 का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से **प्राइवेट नं0** का आदान प्रदान अवश्य करें । सम्बन्धित लाइन के कॉटे व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 "बी" व अनुलग्नक-VI में देखें ।
- 8. शंटिंग :**
इस स्टेशन पर शन्टिंग की अनुमति नहीं है ।
- 9. असामान्य परिस्थितियों :**
(क) **असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :**
(i) स्टेशन पर दिये हुए स्थावर सिगनलों में से किसी के विफल होने की दशा में साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 व 3.74 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा । ब्लाक उपकरणों के विफल हो जाने पर लाइन क्लियर संदेश स्टेशन पर उपलब्ध संचार माध्यम पर अधिमानता के क्रम में भेजा जाना चाहिये ।
(साधा0 एवं सहायक नियम का अध्याय-14 एवं परिशिष्ट "घ " देखें)
- टिप्पणी:(अ)** ब्लाक यंत्र के टेलीफोन से लाइन क्लियर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की संभावना रहती है ।
- (ब)** दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्ध होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और दुर्घटना मैनुअल एवं सा0 एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें ।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

- (स) बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा में चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टे.मा. यह सुनिश्चित कर लें कि कांटे का सामान्य एवं विपरीत संकेत सही मिल रहा है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इस जांच को रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।
- (ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :
दुर्घटना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लीयर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी ।
(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें।)
- (iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियाँ :
यदि कोई सवारी गाड़ी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुँच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए
(सामान्य नियम 6.04 देखें)
- (iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (v) एक्सल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है
- (vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (ख) कैंक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :
(i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को कैंक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-I में दिया गया है।
(ii) ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रुट रिलीज कराने हेतु सामान्य नियम 3.39 एवं 3.77 देखें ।
- (ग) कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन :
ट्रैक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधरहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है ।
- (घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना :
(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट, एक्सल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को रिपोर्ट की जाये तथा उस खराबी के ठीक होने के बाद सिगनल अनुरक्षक से केवल लिखित मेमो प्राप्त होने पर ही स्टेशन मास्टर द्वारा कार्य प्रणाली को पुनः सामान्य स्थिति में लाया जाये ।

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

(ii) खण्ड के नियंत्रक को संदेश देने के साथ इस खराबी को सिगनल विफलता रजिस्टर में भी दर्ज किया जाये ।

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं जैसे :-

- (i) ब्लाक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर
- (ii) ब्लाक उपकरण से सम्बन्धित टेलीफोन
- (iii) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
- (iv) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन व बी.एस.एन.एल. टेलीफोन।
- (v) कंट्रोल टेलीफोन।
- (vi) वी.एच.एफ. सेट विशेष अनुदेशों के अधीन।
 - (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा।
 - (ख) वी0एच0एफ0सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय वी0एच0एफ0सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

उपरोक्त किसी के भी द्वारा 'आगमन अनुमति' प्राप्त न हो सके, तो गाड़ियों को पास करने के लिये अधोलिखित क्रियाविधि अपनायी जायेगी :-

9.1.1 इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में

ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन को गाड़ियों को भेजने हेतु स्टेशन मास्टर लाइट इंजन/ट्रेन इंजन/मोटर ट्राली/ट्राली साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली के चलाने के पहले संचार साधन चालू करने के लिये भेजे जाने वाले चालक/गार्ड/स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म टी/बी 602 पर सम्पूर्ण संचार साधन विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार को सुपुर्द करेगा जिसमें निम्न समावेशित होगा :-

- (अ) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार।
- (ब) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।
- (स) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को "आन" स्थिति में पार करने का प्राधिकार।
- (द) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लियर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिए भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के लिए लाइन क्लियर के लिए कहा जाय।
- (य) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश जिसमें निम्नलिखित के लिए अनुमति दी गयी हो :-
 - (i) खाली इंजन/गाड़ी इंजन खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिए, **अथवा**
 - (ii) टावर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रैक के वापस आने के लिए, **अथवा**
 - (iii) मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिए ।

नोट: सामान्य एवं सहायक नियम की परिशिष्ट "ख" भाग- II देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 20 पर

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड पर :

इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

- क. मानकनगर छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल सं० एस-2 की बत्ती ।
- ख. लखनऊ जं० छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल सं० एस-5 की बत्ती ।

नोट:— लखनऊ जं० व मानकनगर प्रखण्ड में कि.मी. 1/1 से 2/0 तक 7.5 डिग्री से 8 डिग्री के तीव्र गोलाई होने के कारण 30 कि.मी. प्रतिघंटा तथा 2/0 से 4/8 तक 6 डिग्री के तीव्र गोलाई होने के कारण 40 कि.मी. प्रतिघंटा का स्थाई गति प्रतिबन्ध लागू है। ब्लाक हट 'ए' स्टेशन लखनऊ जं० व मानकनगर प्रखण्ड में स्थित होने के कारण ब्लाक हट 'ए' स्टेशन पर अधिकतम अनुमन्य गति 50 कि०मी० प्रतिघंटा से कम है। अतः इस स्टेशन पर फाग सिगनल लगाये जाने की आवश्यकता नहीं है।

(सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'ई' देखें।

12. कोहरा होने पर बुलाये जाने वाले नामित फाग सिगनल मैन :

इस स्टेशन पर इसकी आवश्यकता नहीं है ।

13. परिशिष्ट की सूची :

- 1 परिशिष्ट 'ए' समपार फाटक की कार्यप्रणाली ।
- 2 परिशिष्ट 'बी' सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था ।
- अनुलग्नक-I मोटर प्वाइंट मशीन का क्रैंक हैण्डिल द्वारा संचालन ।
- अनुलग्नक-II कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था ।
- अनुलग्नक-III ब्लाक हट 'ए'—मानकनगर के मध्य इकहरी लाइन डायडो टाइप टोकेनलेस ब्लाक उपकरण की बनावट की कार्य विधि ।
- अनुलग्नक-IV ब्लाक हट 'ए'—लखनऊ जं० इकहरी लाइन के मध्य कान्टीनुअस ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस ब्लाक पैनल की बनावट व संचालन की कार्य विधि ।
- अनुलग्नक-V ब्लाक हट "ए"—ऐशबाग के मध्य गाड़ी संचालन की कार्य विधि ।
- अनुलग्नक-VI विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधि ।
- 3 परिशिष्ट 'सी' टक्कर रोधी उपकरण ।
- 4 परिशिष्ट 'डी' कर्मचारियों के कर्तव्य ।
- 5 परिशिष्ट 'ई..' स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।
- 6 परिशिष्ट 'एफ' डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम ।
- 7 परिशिष्ट 'जी' विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के लिये नियम ।

नोट : क. इन नियमों को किसी भी स्थिति में साधारण एवं सहायक नियमों को रद्द करके, संशोधित करके अथवा सुधार करके न पढ़ा जाय ।

ख. उर्पयुक्त अनुच्छेद में कुछ साधारण एवं सहायक नियमों की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है। नियम सम्पूर्ण नहीं है सभी अन्य साधारण और सहायक नियमों पर अन्य विशेष आदेशों या प्रशासन द्वारा समय-समय पर जारी किये गये अनुदेशों का पालन दृढ़ता से किया जाय ।