पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं0–एल0जे0एन0 / 286

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथिः **23.08.18**
स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथिः **20.09.18**

चिलवरिया स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
बी0जी0

टिप्पणी :(i) दिनांक **20.09.18** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल0जे0एन0 / 286 में शुद्धि पर्ची सं0 **1** को समाहित किया जायेगा।

(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 नियम किसी भी रुप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. **स्टेशन संचालन नियमारेख :**

मुसिदूइं / गोरखपुर / पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं0 **एन.ई.आर / एल.जे.एन / सी.एल.डब्ल्यू. / एस.आई.पी. / 2016 / वी.ई.आर.–जीरो / 12 संशोधन 'डी'** पर आधारित नियमारेख सं0ः **उप.मु.सि.दू.इं. / आर.ई. / लखनऊ / 2021(आर0डी0) / 21 दि0 24.05.21** एवं कर्षण आरेख सं0 **RE/GKP/TSWR/CLW/GR-306 दि. 04.08.21** 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 :**

चिलवरिया स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के **गोण्डा जं0–बहराइच** विद्युतीकृत मार्ग पर इकहरी लाइन **''बी''** श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक– **II(R)** अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। यह **गोण्डा जं0** स्टेशन से **48.34** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

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

2.2.1 **ब्लाक स्टेशन :**

चिलवरिया स्टेशन **बहराइच** स्टेशन के **पूरब** में **12.00** कि0मी0 की दूरी पर एवं **पयागपुर** स्टेशन के **पश्चिम** में **13.83** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है ।

2.2.2 **नान ब्लाक स्टेशन :**

2.2.2.1 डाउन छोर :

योगेन्द्र धाम हाल्ट इस स्टेशन से **6.18** कि0मी0 दूर स्थित है।

2.2.2.2 अप छोर :

–कोई नहीं –

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

उपमुसिदूइं	मंसिदूइं	वमंपरिप्र / सा0
रे.वि. / लखनऊ	पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ	पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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

वह स्थान जहां से ''ब्लाक खंड''शुरु होता है ।	वह स्थान जहां ''ब्लाक खंड'' समाप्त होता है।
चिलवरिया – बहराइच	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 से ।	**बहराइच** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
चिलवरिया – पयागपुर	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–13** से ।	**पयागपुर** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई होः– –समतल–

2.5 ले आउट :
इस स्टेशन का ले आउट **चार** लाइनों का है, जिसमें लाइन सं0 1, 2, 3 एवं 4 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइने है।

2.5.1 (क) चालू लाइने, संचलन की दिशा और सी.एस.आर. में वाहन क्षमता :

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी.एस.आर.)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	**LHB**		
1	720.00 मीटर	32	30	लूप लाइन एवं मध्यमतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	720.00 मीटर	32	30	मेन लाइन है ।	
3	720.00 मीटर	32	30	लूप लाइन एवं मध्यमतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
4	720.00 मीटर	32	30	लूप लाइन एवं मध्यमतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	

(ख) रनिंग लाइन सं0 2 मेन लाइन है।
(ग) गाड़ियां किसी भी रनिंग लाइन से/पर किसी भी दिशा में / से ली/भेजी जा सकती है ।

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता :–

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मी. में)(सी.एस.आर.)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
–कोई नहीं–				

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता :– – कोई नहीं –

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 सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त–र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालितचेतावनी प्रणाली (टीएडबलूडी) उपलब्ध है
33 ट्राफिक	सी	डाउन अग्रिम प्रस्थान सिग0 सं0 एस–13 व अप शंट सिगनल सं0 एसएच–34 के मध्य कि.मी. **47/7–8** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

उपमुसिदूइं रे.वि./लखनऊ | मंसिदूइं पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ | वमंपरिप्र/सा0 पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

34 ट्राफिक	बी–2	कॉटा सं0 201ए व डाउन शंट सिगनल सं0 एसएच–33 के मध्य कि.मी. 48/7–8 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर 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 सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त–पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी.ए.डब्लू.डी.) उपलब्ध है
28 इन्जी0	'सी'	**चिलवरिया** तथा **पयागपुर** स्टेशनों के मध्य कि.मी. 42/3–4 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
29 इन्जी0	'सी'	**चिलवरिया** तथा **पयागपुर** स्टेशनों के मध्य कि.मी. 44/2–3 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
35ए इन्जी0	'सी'	**चिलवरिया** तथा **बहराइच** स्टेशनों के मध्य कि.मी. 51/4–5 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
37 (इन्जी0)	'सी'	**चिलवरिया** तथा **बहराइच** स्टेशनों के मध्य कि.मी. 53/5–6 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

टिप्पणीः समपारो के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''ए' भाग– 1, 2, 3, 4, 5 व 6 देखें ।

3 <u>संचालन की प्रणाली और साधन :</u>

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 **बहराइच** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्व हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	–

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

उपमुसिदूइं
रे.वि./लखनऊ

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **पयागपुर** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्व हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—

टिप्पणी: कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जायेगा कि उसके अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति उपर्युक्त विद्युत ब्लाक यंत्र को परिचालित नहीं कर रहा है, विशेष रूप से सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक का अध्याय 14 तथा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट –'**बी**' का अनुलग्नक–III देखें।

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 यह स्टेशन मानक– **II(R)** अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। मोटर चालित कांटों एव सिगनलों को कार्यरत स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्थापित डोमिनो पैनल पर प्रदत्त पुश बटनों के द्वारा परिचालित किया जायेगा। स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजीशन लाइट सिगनल अनवरत दिन–रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेगें । स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट –'**बी**' का अनुलग्नक–II देखें।

(i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि :–
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' देखें ।

(ii) एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :–
चिलवरिया–पयागपुर तथा **चिलवरिया–बहराइच** खण्ड में एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्र0 सं0	कालिंग आन सिगनल सं0	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं0. सी–3	यह डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3/4 में आने हेतु।
2	अप कालिंग आन सिगनल स0 सी–12	यह अप होम सिगनल सं0 एस–14 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3/4 में आने हेतु।

(iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड :–
स्टेशन पर फिक्सड वार्नर एवं स्टाप बोर्ड की व्यवस्था नहीं है।

(v) आपात क्रास ओवर :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(vi) स्थाई रुप से लाक किये गये कांटे : –

कांटा सं0	विवरण	इंडीकेटर लगे है या नहीं	सेटिंग की सामान्य स्थिति	नियंत्रण चाभी का नाम	मोटर/यांत्रिक संचालित	रेल परिपथ है या नही	पृथक्कीकरण के साधन		टिप्पणी
							साधन	लाइन के मध्य	
–कोई नही–									

(vii) यांत्रिक रुप सें संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

उपमुसिदूइं
रे.वि./लखनऊ

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

(viii) <u>आपात / क्रैंक हैण्डिल चाभियॉ और उनकी अभिरक्षा :</u>
आपात / क्रैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' में दिया गया है ।

(ix) <u>कांटे / ट्रैप कांटे / सिगनल / एक्सल काउन्टर / ट्रैक सर्किट के संकेत **(इलेक्ट्रिक / बैनर किस्म के)** :</u>

(अ) पैनल पर प्रत्येक सिगनल के लिये स्थल पर लगे सिगनल सूचक द्वारा दर्शाये गये है। ये सूचक फील्ड पर लगे सिगनलों द्वारा दर्शाये जाने वाले आस्पेक्ट के अनुरुप लाल / हरे / पीले रंग की लघु प्रकाश इंडीकेशन (सूचक बत्ती) का प्रावधान है। **होम सिगनल** पर लगे जंक्शन इंडीकेटर के लिये पैनल पर एक लघु सफेद प्रकाश पट्टी (स्ट्रिप) प्रकाशित होकर होम सिगनल का लूप लाइन के लिए ''आफ' होना दर्शाती है ।

आश्रित शंट सिगनल जो मुख्य सिगनल के खम्भे पर स्थित होतें है, उनके इंडीकेशन के लिए एक लघु सफेद प्रकाश पट्टी ''**आफ**' स्थिति में प्रकाशित होगी । सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है ।

अनाश्रित शंट सिगनल (स्वतंत्र खम्भे पर स्थित) की आन स्थिति में एक सीधी लघु प्रकाश पट्टी तथा **आफ** स्थिति में 45 डिग्री के कोण पर लघु सफेद प्रकाश पट्टी प्रकाशित होगी।

कालिंग आन सिगनल के आस्पेक्ट का इंडीकेशन पैनल पर होम सिगनल के नीचे छोटे पीले प्रकाश के रुप में दिया गया है।सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है।यह तभी प्रकाशित होता है जब कालिंग आन सिगनल **आफ** किया जाता है।

(ब) <u>ट्रैक सर्किट इंडीकेशनः</u>
पैनल पर ट्रैक सर्किटों के ऊपर प्रकाश पट्टियों (स्ट्रिप) का प्रावधान है, जो ट्रैक सर्किट पर गाड़ी नहीं रहने पर प्रकाशित नहीं होती है। जब कोई सिगनल '**आफ**' किया जाता है तो उसके मार्ग में पड़ने वाले तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों की सफेद प्रकाश पट्टिया प्रकाशित हो जाती है। जब गाड़ी ट्रैक सर्किट पर आती है तब प्रकाश पट्टियों का सफेद प्रकाश बुझ जाता है और लाल प्रकाश जल जाता है। गाड़ी जब ट्रैक सर्किट को पार कर जाती है तब लाल प्रकाश बुझकर पुनः सफेद प्रकाश जल जाता है। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में ये प्रकाश पट्टियां लाल प्रकाश से प्रकाशित हो जाती है।

टिप्पणी : गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रकाशित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि लघु प्रकाश बत्ती फ्यूज हो गयी है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि सफेद प्रकाश पट्टी का प्रकाशित होना अपेक्षित हो और वह न जलती हो तो स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रुप से जांच करे कि ट्रैक साफ है अथवा नहीं। यदि साफ है तो ट्रैक सर्किट को सही कार्यशील समझा जाये तथापि बत्ती मरम्मत हेतु सम्बन्धित ई0एस0एम0 को तुरन्त सूचित करें।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

(स) <u>कांटो का संकेत</u> :
एक सफेद प्रकाश स्ट्रिप (पट्टी) प्रत्येक कांटे के ट्रैक सर्किट पर कांटे की नार्मल/रिवर्स स्थिति के अनुसार प्रकाशित रहता है। जब सम्बन्धित कांटा बटन एवं डब्लूडब्लूएन बटन कांटो को संचालित करने के लिए दबाते है तो कांटे के नार्मल/रिवर्स स्थिति में सेट एवं लाक होने पर सफेद प्रकाश का स्ट्रिप फ्लैश करना प्रारम्भ कर देती है, फिर सफेद प्रकाश स्ट्रिप स्थिर हो जाती है। विफलता की स्थिति में सफेद स्ट्रिप फ्लैश करती रहती है।

टिप्पणी : मोटर कांटे पर नान सिगनल मूवमेन्ट के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह सम्बन्धित मोटर कांटो को नार्मल/रिवर्स स्थिति में चलाकर उसकी जांच कर ले तथा उनके सम्बन्धित सूचकों को पैनल पर सुनिश्चित कर ले तथा इस जांच की प्रविष्टि स्टे0मा0 डायरी में अवश्य करें।

(x) <u>कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिसप्ले यूनिट</u> :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' में दिया गया है।

(xi) <u>कांटों का पृथक परिचालन</u> :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' में दिया गया है।

(xii) <u>**स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन**</u> :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**ए**'' में दिया गया है ।

(xiii) <u>क्रैंक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग</u> :
जब कभी किसी प्वाइण्ट को आपेक्षित पोजीशन में रुट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइण्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइण्ट को कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है।
ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाक्ड रखे गये सम्बन्धित क्रैन्क हैण्डिल चाभी 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 को टेस्टिंग हेतु या हाथ द्वारा संचालन के लिए **के.एल.सी.आर.** चाभी (क्रैन्क हैण्डिल चाभी) निकाला जाये तो इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट '**बी**' अनुलग्नक–I में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार बनाये गये रजिस्टर में किया जायेगा।

(ii) जब भी **के.एल.सी.आर.** चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारुप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये ।

(iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रीकनेक्शन मेमों के साथ क्रैन्क 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 ।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

(xiv) आपातकालीन संचालन हेतु उपलब्ध वीडर काउन्टर :–

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूयूवाईएन)।
2. आपातकालीन रुट कैन्सीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)।
4. बुलावा सिगनलो के लिये वीडर काउन्टर।
5. कैन्क हैण्डिल रिलीज वीडर काउन्टर ।
6. आपातकालीन कॉटा संचालन वीडर काउन्टर (ईडब्लूएन)।
7. लाइन क्लीयर कैंसिलेशन वीडर काउन्टर (ब्लाक यन्त्रों में)।
8. एक्सल काउन्टरों का वीडर काउन्टर।
9. सी.एच.जी.संयुक्त वीडर काउन्टर (समपार सं0 33 व 34 हेतु)।

टिप्पणी: स्टेशन मास्टर वीडर काउन्टर रजिस्टर को वीडर काउन्टर द्वारा दर्शायी गयी सं0 के अनुसार अद्यतन रखेगें ।

(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 क्लीयरिंग :
कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस(यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा व ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डीकेशन के विफलता की दशा में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही सम्बन्धित ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा।

(साधारण एवं सहायक नियम 4.17 देंखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल :–

(क) अप डिस्टेंट सिगनल स0 ए–14 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो अप होम सिगनल सं0 एस–14 की स्थिति पर निर्भर है।

(ख) अप होम सिगनल स0 एस–14 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये :–
लाइन सं0 1 हेतु बांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।
लाइन सं0 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं0 3 हेतु प्रथम दांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं0 4 हेतु अन्तिम दांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :–

(क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 लाइन सं0 2
(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 लाइन स0 1
(iii) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–8 लाइन स0 3
(iv) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–10 लाइन स0 4

(ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 **बहराइच** छोर इकहरी लाइन टोकेनलेस ब्लाक यन्त्र द्वारा नियंत्रित है।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

उपमुसिदूइं
रे.वि. / लखनऊ

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

(क) डाउन डिस्टेंट सिगनल स0 ए–1 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 की स्थिति पर निर्भर है।

(ख) डाउन होम सिगनल स0 एस–1 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :–
लाइन सं0 1 हेतु दायॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।
लाइन सं0 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं0 3 हेतु प्रथम बांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं0 4 हेतु अन्तिम बांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :–

(क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 लाइन सं0 2
(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7 लाइन सं0 1
(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–9 लाइन सं0 3
(iv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 लाइन सं0 4

(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 **पयागपुर** छोर इकहरी लाइन टोकेनलेस ब्लाक यन्त्र द्वारा नियंत्रित है।

नोटः**(i)** डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 समपार सं0 **34** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित तथा मेन लाइन लगाकर गाड़ी का आगमन करते समय समपार सं0 **33** की भी बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

(ii) अप होम सिगनल सं0 एस–14, समपार सं0 **33** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित तथा मेन लाइन लगाकर गाड़ी का आगमन करते समय समपार सं0 **34** की भी बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

(iii) अप प्रस्थान सिगनल, समपार सं0 **34** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित हैं।

(iv) डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं0 **33** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित हैं।

(v) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का ''**आफ**'' आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकेन लेस ब्लाक यंत्र से नियंत्रित है।

(vi) अग्रिम प्रस्थान सिगनलो का प्रस्थान सिगनलों के ''**आफ**'' आस्पेक्ट पर नियंत्रण है।

(vii) समपार फाटक पर इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर की विफलता की दशा में **स्लाइडिंग बूम बैरियर** का **संचालन** करने पर गेट रक्षित सिगनल केवल ''**काशन**'' आस्पेक्ट दर्शायेंगें।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.5.1 शंट सिगनल

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं0	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच–24	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4	लाइन सं0 2 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु ।
एस.एच–25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5	लाइन सं0 2 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक शंटिग हेतु ।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

उपमुसिदूइं
रे.वि. / लखनऊ

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

एस.एच–26	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6	लाइन सं0 1 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु ।
एस.एच–27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7	लाइन सं0 1 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक शंटिग हेतु ।
एस.एच–28	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–8	लाइन सं0 3 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु ।
एस.एच–29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–9	लाइन सं0 3 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक शंटिग हेतु ।
एस.एच–30	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–10	लाइन सं0 4 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु ।
एस.एच–31	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11	लाइन सं0 4 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक शंटिग हेतु ।

(ख) अनाश्रित शंट सिगनल

शंट सिगनल सं0	विवरण
एस.एच–33	**बहराइच** छोर से लाइन सं0 1/2/3/4 में आने हेतु।
एस.एच–34	**पयागपुर** छोर से लाइन सं0 1/2/3/4 में आने हेतु।

टिप्पणी:**(i)** विस्तृत जानकारी हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' को देखें।

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियॉ साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70 एवं 3.71 के अनुसार चलेगी। स्टेशन मास्टर खराब सिगनल एडवाइस टी–369(3बी) जारी करने हेतु जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल/पैनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका(एस ई–32) में अंकित की जायेगी।

(iii) अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा साथ में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल '**आन**' स्थिति में पार करने हेतु टी–369(3बी) जारी करेगा इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है।

(iv) 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 सम्बन्ध 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 संम्बंधित रख–रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) परिशिष्ट ''बी'' में दी गयी है।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

4.2 **रिले 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 रिले रूम पर दो ताले (एस.एम. लॉक एवं सिगनल लॉक) लगे होते हैं जिसकी अभिरक्षा क्रमशः स्टे. मा. एवं सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} द्वारा की जाती है।रिले रूम की चाभी स्टेशन के चाभी बॉक्स में लॉक करके रखी जाती है। जब कभी फेलियर/खराबी/रख–रखाव के लिये रिले रूम खोलने की आवश्यकता होती है तो रिले रूम की चाभी की विधिवत् इन्ट्री रजिस्टर में की जानी चाहिये तभी चाभी सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} को दिया जाना चाहिये। चाभी वापस लेते समय भी चाभी की इन्ट्री 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 सप्लाईः–

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु ए.टी. व कामर्शियल (लोकल) सप्लाई के अतिरिक्त जनरेटर का प्रावधान है। ए.टी. व कामर्शियल (लोकल) 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 परि0 ''बी'' के अनुलग्नक–II 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 हैं।

5.2 आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :–
स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :–
समपार सं0 **28, 29, 33, 34, 35ए व 37** के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े हैं।

5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.5 एक्सिल 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) :–
इस 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 ।

कमशः पृष्ठ 11 पर

6. <u>गाड़ी संचालन :</u>

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 डोमिनो टाइप स्टेशन पैनल की व्यवस्था है, जिसका **पैनल डायग्राम सं0: उप.मु.सि.दू.इं / निर्माण / ल0जं0 / 2018(पी0डी0) / 08 दि0 01.03.18** संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' में दिया गया है।

6.1 <u>गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य</u> :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर, कांटावाला, फाटकवाला के गाड़ी संचालन के कर्तव्यों का विवरण परिशिष्ट ''**डी**'' में दिया गया है। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने–अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगें ।

6.1.1 <u>प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी</u> :

(अ) स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर
(ब) कांटावाला
(स) फाटकवाला

6.1.2 <u>लाइनों की क्लीयरेन्स सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र</u> :

स्टेशन से गाड़ी का आगमन / प्रस्थान जिस लाइन से होना है, कार्यरत स्टेशन मास्टर उस लाइन की क्लीयरेंस सुनिश्चित करने के लिए पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों को स्वयं देखकर सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फयूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा तथा **प्राइवेट नं0 बुक** गाड़ी पासिंग कर्मचारी के **निजी अभिरक्षा** में होनी चाहिए जो कि 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 <u>आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन</u> :

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 कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ कर 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(19) देखें।)**

6.2 <u>लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त</u> :

स्टेशन मास्टर इस खंड के गाड़ी नियंत्रक से विचार विमर्श के बाद ही लाइन क्लीयर देगा। 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 ।

(ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :–

<u>डाउन गाड़ियों के लिए</u> :

स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक ।

<u>अप गाड़ियों के लिए</u> :

स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक ।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

उपमुसिदूइं	मंसिदूइं	वमंपरिप्र / सा0
रे.वि. / लखनऊ	पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ	पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

(घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले से समपार संचालन अनुदेश के अनुरुप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:–
डाउन गाड़ियों के लिए :
समपार सं0 35ए व 37
अप गाड़ियों के लिए :
समपार सं0 28 व 29

टिप्पणी: उपरोक्त के अतिरिक्त साधा0 नियम 8.03(2) एवं सहा0 नियम 8.03(i) (ii) (iii) एवं (iv) में निहित निर्देशो का कड़ाई से पालन किया जाये।

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 हेतु 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 :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :–
यू.एफ.एस.बी.आई ब्लाक पैनल के ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डीकेशन की विफलता होने पर स्टेशन मास्टर समपार को बन्द कराते समय रुकने वाली गाड़ियों की सूचना सम्बन्धित ट्राफिक फाटकवाले को **'पूर्ण आगमन'** सुनिश्चित करने हेतु देगा।

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्ते :
किसी भी गाड़ी हेतु 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 स्टेशन पैनल पर दिखें।

(ख) सभी ट्रेलिग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें।

(ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है, यार्ड के ट्रेलिग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :–

(अ) अप गाड़ियों के लिए :
1. लाइन स0 1 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।
2. लाइन सं0 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।
3. लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।
4. लाइन सं0 4 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:
1. लाइन स0 1 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक।
2. लाइन स0 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

3. लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक।
4. लाइन सं0 4 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक।

(घ) समपार फाटक बंद व लाक न कर दिया हो :–

(अ) अप गाड़ियों के लिए:
समपार सं0 33 व मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं0 34

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:
समपार सं0 34 व मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं0 33

नोट : गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल पुश बटनों 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 स्टे0 सं0 नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** अवश्य पढ़ा जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

क. स्टेशन पैनल पर देख लें कि जिन ट्रैक सर्किटों पर आने वाली गाड़ी को गुजरना है उनपर तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों पर 'लाल बत्तियां' तो नहीं जल रही हैं।

ख. पैनल कंट्रोल चाभी पैनल लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन की स्थिति में आ जाये।

ग. आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** के अनुसार सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबायें।

घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।

ड. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियॉ जल जायेंगी।

च. स्टेशन पैनल पर देख लें कि प्वाइंटस के निकट लघु सफेद बत्ती जल गई है 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।

छ स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी होम सिगनल पार कर गयी हो तथा आगमन सिगनल "**आन**" स्थिति में हो गये हैं।

ज स्टेशन पैनल को देख लें कि आने वाली गाड़ी जैसे–जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती–जाती है वैस–वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियां बुझकर लाल बत्तियां जल जाती है। जैसे–जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे–वैसे लाल बत्तियां बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियां फिर जल जाती हैं।

झ. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि0 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

ञ. कांटो का अलग–अलग संचालन केवल गाड़ियों को **कालिंग आन** सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा। बाकी सभी सिगनलों का, उनके सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबाने से रूट सेटिंग स्वतः हो जायेगी।

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 सुनिश्चित करे।

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

6.4.1 इस स्टेशन पर एक साथ गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान **स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी''** के अनुसार किया जायेगा।

6.4.2 गाड़ियों के क्रासिंग के समय सबसे बाहरी कांटों को जिन पर से गाड़ी गुजरेगी इस प्रकार सेट व लाक होना चाहिए कि किसी भी परिस्थिति में दोनो गाड़िया एक ही लाइन पर आकर न मिल सके ।

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. स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डीकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगें। **(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))**
इण्डीकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली **डाउन** गाड़ियों कें आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं0 **34** तथा **अप** गाड़ियों कें आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं0 **33** पर गेटमैन गाडियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाडी का पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नं0 देगा। सम्पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप प्राइवेट नम्बर मिल जाने के उपरान्त ही स्टेशन मास्टर लाइन बंद करेगा तथा समपार सं0 **34/33** पर गेटमैन से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी–1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा **(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)**

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियो का प्रस्थान :

(क) **बहराइच/पयागपुर** स्टेशन के स्टेशन मास्टर से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो ।

(ख) स्टेशन पैनल पर अप/डाउन ट्रेन के लिये सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेंन्सी बत्ती न प्रकाशित हो।

(ग) अप/डाउन ट्रेन के लिये स्टेशन पैनल पर सम्बन्धित रुट सेट करने के लिए स्टेशन संचालन नियमावली के **परिशिष्ट ''बी''** के अनुसार सिगनल एवं रुट बटन एक साथ दबाया जायेगा। रुट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेगें एवं सिगनल '**आफ**' हो जायेगा। सिगनल '**आफ**' होने पर पूरा रुट सफेद प्रकाशित हो जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

(घ) पैनल पर सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडिकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। प्रस्थान होने वाली गाड़ी के प्रस्थान सिगनल का आस्पेक्ट पैनल पर सुनिश्चित करेगा जो कि प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट का सूचक हो।

(ड.) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपन्सी 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 कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें ।

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

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, जहॉ 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। **(सा0 एवं सहा0 नियम 4.09 देखें)**

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। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रूके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है।

6.7.2 बिना रूके 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 क्रू व गार्ड के बीच दिन में हरी झण्डी तथा रात मे हरी बत्ती द्वारा किया जायेगा।

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

6.7.3 लूप लाइन पर स्थित वाहनो द्वारा स्टेशन की दृश्यता अवरुद्ध होने के कारण जब स्टेशन मास्टर के लिए स्थिर वाहनो को पार कर दूसरी तरफ सीधे जाने वाली गाड़ी से आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान करना सम्भव न हो तो स्टेशन मास्टर सीधे जाने वाली गाड़ी के दूसरी तरफ ड्राइवर व गार्ड से आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान करने के लिए एक सक्षम रेल कर्मचारी को वर्दी के साथ नियुक्त करेगा। ऐसी अवस्था में ड्राइवर तथा गार्ड भी इस प्रकार के सिगनल के लिए गाड़ी के दूसरी तरफ सत्त दृष्टि रखेगें।

(देखे साधारण एवं सहायक नियम 5..01(5)(vii)

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

उपमुसिदूइं
रे.वि./लखनऊ

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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 स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता में अगर कॉटे का संचालन करना हो तो कॉटे का अवरोधरहित होना सुनिश्चित करने के पश्चात आपातकालीन स्टेशन मास्टर चाभी पैनल पर लगाकर घुमाने के बाद ही स्टेशन मास्टर पैनल पर दिये गये आपातकालीन कॉटा संचालन बटन (**EWN**) के साथ **NWWN/ RWWN** बटन दबायेगें, ततपश्चात **EWN** बटन को छोडते 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 हो पाने की दशा में क्रैन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा। **(सामान्य नियम 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 सेटिग, क्रैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। क्रैक हैण्डिल चाभी 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 ।

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 एक्सिल काउन्टर/एक्सिल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :
स्टे0सं0नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक–III व IV देंखें।

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 पद्धतिः–
जब शन्ट सिगनल के लिए रूट सेट हो और सिगनल आफ न हो रहा हो और यदि पैनल पर रूट लाइट प्रदर्शित हो चुकी हो तो स्टेशन मास्टर खराब सिगनल पर शन्टिंग को नियन्त्रण करने के उद्देश से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को नियुक्त कर देगा तथा निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनलों से शन्टिग संचलन की अनुमति दे सकता है।

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

यदि पैनल पर रूट लाइटें नहीं दिखाई दे रहीं है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटो को खराब समझा जाएगा। शन्टिग प्रभारी व्यक्तिगत रूप से कांटो की सही सेटिंग की जांच करेगा और सभी कांटों को क्लैम्प एवं पैडलाक किए जाने के बाद ही निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनल द्वारा शन्टिग कराएगा। ऐसे मामले में स्टे0मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचलन नहीं किया जा रहा है।

6.9 <u>ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध</u> :
सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 देखें।

7. <u>लाइन अवरुद्ध होना</u> :
सामान्यतया परिचालित लाइनो 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।

8. <u>शंटिंग</u> :

8.1 <u>सामान्य सावधानियॉ</u> :
सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।

8.2 <u>आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग</u> :

(i) जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल **आन** रखे जाये ।

(ii) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल ''**आफ**'' किये जा चुके है तो शंटिगं कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है ।

8.3 (i) <u>शंटिग पर प्रतिबन्ध</u> :

(क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नही दी जायेगी ।

(ख) धुन्ध या कोहरा या किसी भी कारण यदि दृश्यता बाधित हो तो किसी भी गाड़ी का लाइन क्लीयर देने के पश्चात उसके सामने उन लाइनों पर शंटिग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है ।

(ii) <u>कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें</u> : — कुछ नहीं —

8.4 <u>इकहरी लाइन पर शंटिंग</u> :
साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12, 8.13 व 8.15 की ओर विशेष रुप से ध्यान आकर्षित किया जाता है ।

8.4.1 <u>ब्लाक खण्ड साफ होने पर शंटिंग (आगमन अनुमति देने से पूर्व)</u>:—
होम सिगनल ''**आन**'' रहने पर साधारणतया अग्रिम प्रस्थान सिगनल के मध्य शंटिग मेमो देकर शंटिग करने की अनुमति है, परन्तु ब्लाक खण्ड साफ होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा प्रदत्त सक्षम रेल कर्मचारी की निगरानी में होम सिगनल तक ऐसी शंटिंग की जा सकती है। बशर्ते रास्ते में पड़ने वाले फाटक बंद व लाक हो और खण्ड का ब्लाक बैक किया जा चुका हो तथा सम्बन्धित शंटिग चाभी/शंटिग आदेश ड्राइवर को देकर इसकी स्वीकृति दी जा चुकी हो।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

8.4.2 <u>आती हुई गाड़ी की दिशा में शंटिंग (आगमन अनुमति देने के बाद)</u>:–
होम सिगनल **'आन'** स्थिति में रहने पर स्टे. मास्टर द्वारा नियुक्त सक्षम रेल कर्मचारी की निगरानी में लाइन क्लीयर देने के बाद उस दिशा में अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ऐसी शंटिंग की जा सकती है बशर्ते :
(1) संभावित आगमन से दस मिनट पूर्व शंटिंग बंद हो जाये ।
(2) रात्रि में धुन्ध, कुहरा या तूफानी मौसम में ऐसी शंटिग वर्जित है ।
(3) मार्ग में पड़ने वाले फाटक बन्द एवं लाक हो।

8.4.3 <u>जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग</u>
इस स्टेशन पर जाती हुई गाड़ी के पीछे प्रथम रोक सिगनल तक शंटिंग की अनुमति है बशर्ते जाने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल को पार कर गयी हो और इसकी यात्रा चालू है। होम सिगनल के बाहर लाइन अवरुद्ध नहीं की जायेगी जब तक कि सामान्य नियम 8.12 एवं 8.13 के अनुरुप लाइन ''ब्लाक बैक'' नहीं कर दी जाती है तथा चालक को शंटिंग आदेश नहीं दिया जाता है।

8.4.4 <u>शंटिग पर प्रतिबन्ध</u> :
साधारण एवं सहायक नियम संख्या 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करे। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिए यदि सिगनल ''आफ'' कर दिया गया हो तो शंटिग संचालन नहीं किया जायेगा। जब तक कि लाइन जिस पर शंटिग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेटड नहीं है ।

टिप्पणी:शंटिग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लाक कर दिये जायेगें।

8.4.5 <u>इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिग</u> :
ब्लाक विफलता सम्बन्धी नियमो का पालन करते हुये शन्टिंग की जायेगी।

8.5 <u>दोहरी लाइन पर शंटिंग</u> : स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

8.6 <u>स्टेशन यार्ड/माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शंटिंग</u> :
स्टेशन पर साइडिंग नहीं है ।

नोटः– जब यार्ड मे दोनों छोरों से एक साथ शन्टिंग करनी हो, तब शन्टिंग के काम का कार्यभारी व्यक्ति किसी गाड़ी या डिब्बों की शन्टिंग करने या उन्हे पीछे धकेलने से पहले यदि ऐसा करने पर उस लाइन या साइडिंग का उल्लंघन होता हो जिस पर दूसरे सीरे से वाहन शन्ट किये जा सकते हो, अपनी ओर से स्टेशन मास्टर/केबिन स्टेशन मास्टर/केबिन मैन को यह अनुदेश देगा के वह दूसरे सीरे पर स्थित स्टेशन मास्टर/केबिन स्टेशन मास्टर/केबिन मैन को यह सूचित कर दे कि वह दूसरे सिरे से की जाने वाली शन्टिंग के कार्यभारी व्यक्ति को इस ओर से की जाने वाली शन्टिंग के बारे में जानकारी दे दे। ऐसी सूचना देते समय वह उस लाइन का विवरण भी देगा जिस पर गाड़ी या डिब्बे शन्ट किये जायेंगे। साथ ही साथ वह एक कर्मचारी को डिब्बों के पीछे जाकर माल डिब्बों के ब्रेक लगाने अथवा कोई ब्रेकवान होतो उनके हाथ ब्रेको को लगाने के लिए तैनात करेगा ताकि पीछे की ओर के कॉटो का उल्लंघन न हो सके। ब्रेक लगाने के लिए पीछे भेजे गये कर्मचारी को यह भी अनुदेश देना चाहिए कि जब गाड़ी पीछे की ओर उल्लंघन चिन्ह के समीप पहुँचे तो वह खतरा सिगनल दिखाये। यदि लाइन घुमाव पर हो, तो लोको पायलट को उक्त सिगनल दोहराने कें लिए कुछ दूरी के बीच अन्य कर्मचारी तैनात किये जायेंगे जिससे गाडी को रोका जा सके और बगली टक्कर बचायी जा सके। सभी यार्ड मास्टरों, यार्ड पर्यवेक्षको तथा शन्टिंग मास्टरों को यार्ड के हर लाइन की छमता मालूम होनी चाहिए।

(नोट का प्राधिकार PCOM'S/NER letter no.T/104/OB/Master file date 19.12.17)

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

9. असामान्य परिस्थितियॉ :

(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।

(साधारण एवं सहायक नियम का अध्याय–14 एवं परिशिष्ट ''डी '' देखें)

टिप्पणीः

(अ) ब्लाक यंत्र के टेलीफोन से लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योकि 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 दुघर्टना मैनुअल एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।

(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 चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इसको रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।

(ii) लाइन पर अवरोध या दुर्धटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :

दुघर्टना 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 गाड़ियॉ :

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 पहॅुच 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) एक्सिल काउन्टर ब्लाक/बी पी ए सी की खराबी :

स्टे0सं0नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक–III व IV देखें।

(vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 20 पर

(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 बाधारहित होने की व्यक्तिगत रुप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है ।

(घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल 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 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।

(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 पूर्णतः बाधित हो जाने पर अर्थात जब निम्नलिखित साधनों से, जोकि अधिमानता के क्रम से दिये गये है, किसी के भी द्वारा लाइन क्लीयर प्राप्त न हो सके :–

1. ब्लाक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।
2. ब्लाक उपकरण से सम्बद्ध टेलीफोन।
3. स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन।(यदि उपलब्ध हो)
4. स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन एवं बी.एस.एन.एल. टेलीफोन
5. कन्ट्रोल टेलीफोन।
6. वी0एच0एफ0 सेट विशेष अनुदेशों के अधीन।

(क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नही 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 निम्न क्रियाविधि अपनायी जायेगी :–

9.1.1 इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में :
ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन में किसी भी गाड़ी को अगले ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा देने से पहले उसे स्टेशन पर रोक दिया जायेगा तथा गार्ड और ड्राइवर को कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा। स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर को निर्धारित फार्म **टी/बी 602** पर सम्पूर्ण संचार साधनों की विफलता की दशा में कार्य करने हेतु एक प्राधिकार देगा जिसमें निम्न समावेशित होगा :

(अ) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार।

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

(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 क्लीयर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिए भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर के लिए कहा जाय।

(य) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लीयर 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 ।

नोटः सामान्य एवं सहायक नियम की परिशिष्ट ''ख''भाग–II देखें ।

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड पर :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रुप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

9.3 बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त/क्रिपिल्ड गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान :
सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

क. पयागपुर छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 की बत्ती ।

ख. बहराइच छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 की बत्ती ।

(सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :
स्टेशन संचालन नियम **परिशिष्ट** 'ई.' देखें।

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

(i) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वंय तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खंम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात बाहर की ओर गड़े है। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो, वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो डयूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैगमैनों को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनल मैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी ।

(ii) स्टेशन में निर्धारित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है । जिसमें कार्यरत फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टाक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखो के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का ब्योरा देना होगा ।

(iii) स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनल मैन या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनल मैन प्रतिनियुक्ति किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है, जिससे ज्ञात होगा कि वे गाड़ी के लिए फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं ।

(दृश्यता परीक्षण स्थल, पटाखा लगाने का स्थान, स्टेशन पटाखा रजिस्टर एवं फाग सिगनलमैन हेतु विस्तृत निर्देशों हेतु सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 एवं परिशिष्ट ''क'' देखें)

<u>परिशिष्ट की सूची :</u>

परिशिष्ट	**ए**	समपार फाटको की कार्य प्रणाली।
परिशिष्ट	**बी**	सिगनल और अन्तर्पाशन की कार्य प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
अनुलग्नक	**I**	मोटर प्वाइण्ट मशीन का कैन्क हैण्डिल द्वारा संचालन।
अनुलग्नक	**II**	कलर लाइट सिगनलो को प्रकाशित करने की व्यवस्था।
अनुलग्नक	**III**	इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) का विवरण।
अनुलग्नक	**IV**	ब्लाक प्रूविंग बाय डिजिटल एक्सल काउन्टर की कार्यविधि।
परिशिष्ट	**सी**	टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)(ए.सी.डी.)।
परिशिष्ट	**डी**	कर्मचारियों के कर्तव्य ।
परिशिष्ट	**ई**	स्टेशन पर उपलब्ध कराये गये आवश्यक उपकरणो की सूची।
परिशिष्ट	**एफ**	डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगो के संचालन नियम।
परिशिष्ट	**जी**	विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के नियम।

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

ख. उपर्युक्त 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 जाये।

उपमुसिदूइं	मंसिदूइं	वमंपरिप्र / सा0
रे.वि. / लखनऊ	पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ	पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ