

**पूर्वोत्तर रेलवे****लखनऊ मंडल**

स्टेशन संचालन नियमावली सं०-एल०जे०एन०/304

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि: 23.08.18

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि: 20.09.18

**गंगाधाम स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम  
बी०जी०**

- टिप्पणी:(i) दिनांक 20.09.18 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन/304 में शुद्धि पर्ची सं० 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 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 अन्तर्पाशन योजना सं० एन.ई.आर/एल.जे.एन/जी.ए.डी.एम./एस.आई.पी./2015/वी.ई.आर.-जीरो/18 संशोधन 'डी' पर आधारित नियमारेख सं०: उप.मु.सि.दू.ई./आर.ई./लखनऊ/2021(आर०डी०)/17 दि० 24.05.21 एवं कर्षण आरेख सं० RE/GKP/TSWR/GADM/GR-306 दि० 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 :**

गंगाधाम स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के गोण्डा जं०-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 जं० स्टेशन से 7.32 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 :**

गंगाधाम स्टेशन बनगाई स्टेशन के पूरब में 09.00 कि०मी० की दूरी पर एवं गोण्डा जं० स्टेशन के पश्चिम में 07.32 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

**2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :****2.2.2.1 डाउन छोर :**

-कोई नहीं -

**2.2.2.2 अप छोर :**

-कोई नहीं -

कमश: पृष्ठ 2 पर

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

वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है ।	वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है ।
<b>गंगाधाम – बनगाई</b>	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से ।	बनगाई स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
<b>गंगाधाम – गोण्डा जं०</b>	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 से ।	गोण्डा जं० स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :-  
कोई नहीं-

2.5 ले आउट :  
इस स्टेशन का ले आउट तीन लाइनों का है, जिसमें लाइन सं० 1, 2 एवं 3 ट्रेक सर्किटेड रनिंग लाइने हैं।

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

लाइन संख्या	क्विलर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच )		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	733.00 मीटर	32	30	लूप लाइन एवं मध्यमतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	716.00 मीटर	32	29	मेन लाइन है ।	विद्युतीकृत
3	733.00 मीटर	32	30	लूप लाइन एवं रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत

(ख) रनिंग लाइन सं० 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 लाइनें और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्विलर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच )	अभ्युक्तियाँ	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 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
6 (ट्राफिक)	'सी'	कॉटा सं० 201ए व अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 के मध्य कि.मी. 7/ 6-7 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

कमशः पृष्ठ 3 पर

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-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
- कोई नहीं -							

**टिप्पणी:** समपारो के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'ए' भाग- 1 देखें ।

### 3 संचालन की प्रणाली और साधन :

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 बनगाई 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 सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर गोण्डा जं0 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 सम्बद्ध 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 सा0 एवं सहा0 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 एवं 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 रहेंगे। 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 ।

कमशः पृष्ठ 4 पर

- (ii) एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :-  
गंगाधाम – बनगाई तथा गंगाधाम – गोण्डा जं० खण्ड में एक्सल काउन्टर का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।
- (iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्रम	कालिंग आन सिगनल	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं०. सी-3	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने के लिए है।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-10	यह अप होम सिगनल सं० एस-12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने के लिए है।

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

कांटा सं०	विवरण	इंडीकेटर 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	साधन	लाइन के मध्य	
कोई नहीं										

- (vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :  
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 किस्म के) :

- (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 अनुरूप 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 (स्टिप) प्रकाशित होकर होम सिगनल का लूप लाइन के लिए "आफ" होना दर्शाती है।  
**आश्रित शंट सिगनल** जो मुख्य सिगनल के खम्भे पर स्थित होते 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 इंडिकेशन पैनल पर होम सिगनल के नीचे छोटे पीले प्रकाश के रूप में दिया गया है। सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है। यह तभी प्रकाशित होता है जब कालिंग आन सिगनल **आफ** किया जाता है।

कमशः पृष्ठ 5 पर

**(ब) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:**

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 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 पयूज 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 रूप 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।

**(स) कांटो का संकेत :**

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) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग 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) कैंक हैण्डल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग :**

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।

कमशः पृष्ठ 6 पर

ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाकड रखे गये सम्बन्धित क्रेन्क हैण्डिल चाभी को रिलीज करके स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुसार प्वाइण्ट को सेट करायेगा।

**टिप्पणी :**

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटों को टेस्टिंग हेतु या हाथ द्वारा संचालन के लिए के.एल.सी.आर. चाभी (क्रेन्क हैण्डिल चाभी) निकाला जाये तो इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' अनुलग्नक-1 में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार बनाये गये रजिस्टर में की जायेगी।
- (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 रिकनेक्शन मेमो 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 हेतु उपलब्ध वीडर काउन्टर :-**

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
2. आपातकालीन रुट कैंसिलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर (ईजीजीएन)।
4. बुलावा सिगनलो के लिये वीडर काउन्टर।
5. क्रेन्क हैण्डिल रिलीज वीडर काउन्टर।
6. आपातकालीन कांटा संचालन वीडर काउन्टर (ईडब्लूएन)।
7. लाइन क्लीयर कैंसिलेशन वीडर काउन्टर (ब्लॉक यन्त्रों में)।
8. एक्सल काउन्टर का वीडर काउन्टर।
9. सी.एच.जी.-1 वीडर काउन्टर।

**टिप्पणी:** स्टेशन मास्टर वीडर काउन्टर रजिस्टर को वीडर काउन्टर द्वारा दर्शायी गयी सं० 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 एक्सल 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) ब्लॉक की क्लीयरिंग :**

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

(साधारण एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

कमशः पृष्ठ 7 पर

**4.1.1 अप आगमन सिगनल :-**

- (क) अप डिस्टेंट सिगनल सं० ए-12 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं० एस-12 की स्थिति पर निर्भर है।
- (ख) अप होम सिगनल सं० एस-12 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये :-  
लाइन सं० 1 हेतु बायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।  
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।  
लाइन सं० 3 हेतु दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

**4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-**

- (क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 लाइन सं० 2  
(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 लाइन सं० 1  
(iii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 लाइन सं० 3
- (ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकनलेस 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 की स्थिति पर निर्भर है।
- (ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-  
लाइन सं० 1 हेतु दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।  
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।  
लाइन सं० 3 हेतु बायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

**4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :-**

- (क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 लाइन सं० 2  
(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 लाइन सं० 1  
(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 लाइन सं० 3
- (ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकनलेस ब्लाक यन्त्र द्वारा नियंत्रित है।

- नोट:(i)** डाउन होम सिगनल सं० एस-1 समपार सं० 6 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।
- (ii) अप होम सिगनल सं० एस-12, मेन लाइन लगाकर गाड़ी का आगमन करते समय समपार सं० 6 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।
- (iii) अप प्रस्थान सिगनल समपार सं० 6 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित हैं।
- (iv) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का "आफ" आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकन लेस ब्लाक यंत्र से नियंत्रित है।
- (v) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का प्रस्थान सिगनलों के "आफ" आस्पेक्ट पर नियंत्रण है।
- (vi) समपार फाटक सं० 6 पर इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर की विफलता की दशा में स्लाइडिंग बूम बैरियर का संचालन करने पर गेट रक्षित सिगनल केवल "काशन" आस्पेक्ट दर्शायेंगे।

कमशः पृष्ठ 8 पर

## 4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

## 4.1.5.1 शंट सिगनल

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच-24	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 2 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच-25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 2 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच-26	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6	लाइन सं० 1 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 1 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच-28	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8	लाइन सं० 3 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच-29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9	लाइन सं० 3 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु ।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	विवरण	
एस.एच-31	बनगाई छोर से लाइन सं० 1/2/3 में आने के लिये।	
एस.एच-32	गोण्डा जं० छोर से लाइन सं० 1/2/3 में आने के लिये।	

- टिप्पणी:(i)** विस्तृत जानकारी हेतु इस स्टेशन के 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 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)** 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) परिशिष्ट "बी" में दी गयी है।

कमशः पृष्ठ 9 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 इन्ट्री 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 इन्ट्री रजिस्टर में की जानी चाहिये तथा स्टेशन मास्टर व टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना चाहिए। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

**4.3 पावर सप्लाई:-**

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु ए.टी. व कामर्शियल (लोकल) सप्लाई के अतिरिक्त डीजल 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 परि० "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 कंट्रोल टेलीफोन जुड़े हैं।

**5.2 आटो/डी०ओ०टी० टेलीफोन :-**

स्टेशन पर आटो एवं डी०ओ०टी० टेलीफोन की व्यवस्था है।

**5.3 केबिन/गेटो पर मैग्नेटो टेलीफोन :-**

समपार सं० 6 इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़ा 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।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

**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 डोमिनो टाइप स्टेशन पैनल की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम सं०: उप.मु.सि.दू.इं/निर्माण/ल०जं०/2018(पी०डी०)/10 दि० 03.03.18 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, 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 करेंगे।

**6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :**

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

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

इस 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 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 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 इंडीकेशन 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 उसे, अथवा 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 पढ़ कर निर्धारित आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन अवश्य 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 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :**

स्टेशन मास्टर इस खंड के कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से विचार विमर्श के बाद ही लाइन क्लीयर देगा। स्टे.मा० 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 :-

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

**डाउन गाड़ियों के लिए :**

इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।

**अप गाड़ियों के लिए :**

इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक ।

- (घ) **निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले से समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:-**

**डाउन गाड़ियों के लिए:** -कोई नहीं-

**अप गाड़ियों के लिए :** -कोई नहीं-

**टिप्पणी:** उपरोक्त के अतिरिक्त साधा.नियम 8.03(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 :-**

यू.एफ.एस.बी.आई ब्लाक पैनल (बनगाई छोर) के ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन की विफलता होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को बन्द कराते समय रुकने वाली डाउन गाड़ियों की सूचना सम्बन्धित ट्राफिक फाटकवाले को "पूर्ण आगमन" सुनिश्चित करने हेतु देगा ।

**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 स्टेशन पैनल पर दिखें ।

(ख) सभी ट्रेलिंग 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 ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :-

(अ) **अप गाड़ियों के लिए :**

1. लाइन सं० 1 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।

2. लाइन सं० 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।

3. लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।

**क्रमशः पृष्ठ 12 पर**

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:

1. लाइन सं० 1 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक।
2. लाइन सं० 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक।
3. लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक।

(घ) समपार फाटक बंद व लाक न कर दिया हो :-(अ) अप गाड़ियों के लिए:

मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं० 6

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:

समपार सं०. 6

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 स्टे० सं० 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।
- ङ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ 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 वैसे-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 नि० 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।

कमशः पृष्ठ 13 पर

ज. 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 गाड़ियां एक ही लाइन पर आकर न मिल सकें।

**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 इण्डिकेशन देखकर गाड़ी का पूर्ण आगमन होना सुनिश्चित करेंगे।  
( देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b) )

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली डाउन गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं० 6 पर कार्यरत फाटकवाला गाड़ियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी के पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नं० देगा। समपार सं० 6 पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली अप गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17)

**6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :**

**6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :**

(क) गोण्डा जं०/बनगाई 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।

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

- (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।
- (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।
- (ङ) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेन्सी 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 प्रस्थान: 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 चलाई 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।

( सा० एवं सहा० 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 रुके 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 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)

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

**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 ज़ाइवर 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 ज़ाइवर तथा गार्ड भी इस प्रकार के सिगनल के लिए गाड़ी के दूसरी तरफ सतत दृष्टि रखेंगे।

(देखे साधारण एवं सहायक नियम 5.01(5)(vii))

**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 कार्यरत स्टेशन मास्टर 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 पश्चात् आपातकालीन स्टेशन मास्टर चाभी पैनल पर लगाकर घुमाने के बाद ही कार्यरत स्टेशन मास्टर पैनल पर दिये गये आपातकालीन कॉटा संचालन बटन (EWN) के साथ NWWN/RWWN बटन दबायेगें, तत्पश्चात् 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 हो पाने की दशा में क्लैक 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 सेटिंग, क्लैक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। क्लैक 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** एक्सल काउन्टर/एक्सल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

स्टे०सं०नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक-III व IV देखें।

**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 ।

कमश: पृष्ठ 16 पर

**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:-  
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 शन्टिंग संचलन की अनुमति दे सकता है। यदि पैनल पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रहीं है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटो को खराब समझा जाएगा। शन्टिंग प्रभासी 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 शन्टिंग कराएगा। ऐसे मामले में स्टे0मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचलन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये-इन दोनों में जो पहले हो-तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))

**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 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.** शंटिंग :

**8.1** सामान्य सावधानियाँ :

सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।

**8.2** आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

(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 शंटिंग कार्य उन कांटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है ।

**8.3** (i) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :

(क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं 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 शंटिंग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है ।

कमशः पृष्ठ 17 पर



(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

- कुछ नहीं -

**8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग :**

साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12, 8.13 व 8.15 की ओर विशेष रूप से ध्यान आकर्षित किया जाता है, स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 "बी" के अनुलग्नक-III देखें।

**8.4.1 ब्लाक खण्ड साफ होने पर शंटिंग (आगमन अनुमति देने से पूर्व):-**

होम सिगनल "आन" रहने पर साधारणतः अग्रिम प्रस्थान सिगनल के मध्य शंटिंग मेमो देकर शंटिंग 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 शंटिंग चाभी/शंटिंग आदेश ड्राइवर को देकर इसकी स्वीकृति दी जा चुकी हो।

**8.4.2 आती हुई गाड़ी की दिशा में शंटिंग (आगमन अनुमति देने के बाद):-**

होम सिगनल "आन" स्थिति में रहने पर स्टेशन 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 शंटिंग वर्जित है।
- (3) मार्ग में पड़ने वाले फाटक बन्द एवं लाक हो।

**8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग**

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 अनुरूप लाइन "ब्लाक बैक" नहीं कर दी जाती है तथा चालक को शंटिंग आदेश नहीं दिया जाता है।

**8.4.4 शंटिंग पर प्रतिबन्ध :**

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 शंटिंग संचालन नहीं किया जायेगा। जब तक कि लाइन जिस पर शंटिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेटड नहीं है ।

**टिप्पणी:** शंटिंग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लाक कर दिये जायेंगे।

**8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :**

ब्लाक विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी।

**8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :**

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

**8.6 स्टेशन यार्ड/माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शंटिंग :**

स्टेशन पर साइडिंग नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

नोट:-

जब यार्ड में दोनों छोरों से एक साथ शन्टिंग करनी हो, तब शन्टिंग के काम का कार्यभारी व्यक्ति किसी गाड़ी या डिब्बों की शन्टिंग करने या उन्हें 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 को यह अनुदेश देगा कि वह दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन मास्टर को यह सूचित कर दे कि वह दूसरे छोर 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 कांटों 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 के लिए कुछ दूरी के बीच अन्य कर्मचारी तैनात किये जायेंगे जिससे गाड़ी को रोका जा सके और बगली टक्कर बचायी जा सके। सभी यार्ड मास्टरों, यार्ड पर्यवेक्षकों तथा शन्टिंग मास्टरों को यार्ड के हर लाइन की क्षमता मालूम होनी चाहिए।

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

9. असामान्य परिस्थितियाँ :

(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 )

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 पहुँचे और दुर्घटना 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।

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

(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।

(सानियम 6.02 एवं 6.09 देखें।)

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियाँ :

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 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 :

स्टे०स०नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक-III व IV देखें।

(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 बाधारहित 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 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।

कमशः पृष्ठ 20 पर

**9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-**

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्णतः बाधित हो जाने पर अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों से, जोकि अधिमानता के क्रम से दिये गये हैं, 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 कन्ट्रोल टेलीफोन।
5. वी०एच०एफ० 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) वी०एच०एफ०सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय वी०एच०एफ०सेट 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 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।
- (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।

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

नोट: 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 रूप 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. गोण्डा जं० छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 की बत्ती ।

ख. बनगाई छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं० 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 स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खम्भों 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 सिगनलमैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो, वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो ड्यूटी 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 स्टॉक 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 पटाखों 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 प्रतिनियुक्त 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 )

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

परिशिष्ट की सूची :

परिशिष्ट	ए	समपार फाटक की कार्य प्रणाली।
परिशिष्ट	बी	सिगनल और अन्तर्पाशन की कार्य प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
अनुलग्नक	I	मोटर प्वाइण्ट मशीन का क्रैन्क हैण्डल 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 उपकरणों 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।

नोट : 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।

---