पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं0–एल0जे0एन0 / 240

स्टे0सं0नियम जारी करने की तिथिः
स्टे0सं0नियम लागू करने की तिथिः

हरगॉव स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
बी0जी0

टिप्पणी : (i) दि0 **06.08.19** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन / **240** को निरस्त कर निम्न संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है।

(ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियमावली किसी भी 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 संख्या **एन.ई.आर. / एल.जे.एन / एच.ए. / एस.आई.पी / 2016 / वी.ई.आर.–जीरो / 60 संशोधन 'एच'** पर आधारित नियमारेख सं0: **वमंसिदूइं / ल0ज0 / 2022(आर0डी0) / 32 दिनांक 03.03.22** एवं कर्षण आरेख सं0 **DyCEE/Con/LJN/HA/TSWR/22 दि. 10.10.22** 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 :
हरगॉव स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के **सीतापुर जं0–मैलानी** विद्युतीकृत खण्ड पर इकहरी लाइन **''बी''** श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन **मानक–IIR** अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित पुश बटन टाइप डोमिनो पैनल तथा विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह **लखनऊ जं0** स्टेशन से **113.298** कि.मी. 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 स्टेशनः
हरगॉव स्टेशन के उत्तर में **लखीमपुर** स्टेशन **21.265** कि0मी0 तथा **दक्षिण** में **सीतापुर जं0** स्टेशन **24.964** कि0मी0 दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

2.2.2.1 लखीमपुर छोर :

2.2.2.1.1 **ओयल हाल्ट** स्टेशन इस स्टेशन से **06.98** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.1.2 **कादीपुर सानी हाल्ट** स्टेशन इस स्टेशन से **11.541** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.1.3 **खीरी टाउन हाल्ट** स्टेशन इस स्टेशन से **15.956** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

2.2.2.2 सीतापुर जं0 छोर :

2.2.2.2.1 **परसेहरामल हाल्ट** स्टेशन इस स्टेशन से **05.52** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.2.2 **झरेखापुर हाल्ट** स्टेशन इस स्टेशन से **10.797** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.2.3 **भुर्जिहा बड़ागांव हाल्ट** स्टेशन इस स्टेशन से **15.506** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

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।
हरगॉव – सीतापुर जं0	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 से ।	**सीतापुर जं0** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
हरगॉव – लखीमपुर	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 से ।	**लखीमपुर** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन की मध्य रेखा से **सीतापुर जं0** स्टेशन की ओर **1298.00** चेनेज तक **समतल** व उसके आगे **4800 में 1** की **ढ़लान** है। इस स्टेशन की मध्य रेखा से **लखीमपुर** की ओर **1493.87** चेनेज तक **समतल** व उसके आगे **1794.64** चेनेज तक **520 में 1** की **चढ़ाई** व उसके आगे **2400 में 1** की **ढ़लान** है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट **तीन** लाइनों का है। लाइन सं0 1, 2 एवं 3 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइनें है।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	754.12 मीटर	33	31	लूप लाइन एवं उच्च तल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	706.09 मीटर	31	29	मेन लाइन है।	
3	730.55 मीटर	32	30	लूप लाइन एवं उच्च तल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	

(ख) रनिंग लाइन संख्या 2 मेन लाइन है।

(ग) गाड़ियॉ किसी भी रनिंग लाइन पर/से किसी भी दिशा से/में ली/भेंजी जा सकती है।

2.5.2 गैर चालू लाइनें और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता :–

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
–कोई नहीं–				

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : –

–कोई नहीं–

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

2.6 समपार :

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

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त–पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
98 इन्जी0	बी–2	अप गेट सिगनल सं0 (2) एवं अप होम सिगनल सं0 एस–12 के मध्य किमी 114/2–3 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
97 ट्राफिक	सी	कॉटा सं0 201ए एवं डाउन शंट सिगनल सं0 एस.एच.–31 के मध्य कि.मी. 112/8–9 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
95 इन्जी0	ए	डाउन गेट सिगनल सं0 (5) एवं अप गेट सिगनल सं0 (6) के मध्य किमी 111/7–8 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 (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
86 इन्जी0	सी	**हरगॉव** तथा **सीतापुर** जं0 स्टेशनो के मध्य कि0मी0 102/2–3 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
88 इन्जी0	सी	**हरगॉव** तथा **सीतापुर** जं0 स्टेशनो के मध्य कि0मी0 104/9–105/0 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
91 इन्जी0	सी	**हरगॉव** तथा **सीतापुर** जं0 स्टेशनो के मध्य कि0मी0 108/1–2 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

99 इन्जी0	विशेष	**हरगॉव** तथा **लखीमपुर** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 115/0–1 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
105 इन्जी0	सी	**हरगॉव** तथा **लखीमपुर** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 120/6 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	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, 6, 7 एवं 8 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 **लखीमपुर** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्व हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **सीतापुर जं0** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्व हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।

टिप्पणीः 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 स्टेशन पर रुट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग(EI) और बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलो की व्यवस्था है, जो मानक IIR अन्तर्पाशित है, जो कि डोमिनो पैनल अथवा स्टैन्ड बाई के रुप में कम्प्यूटरीकृत विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) से संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में गाड़ियों के संचालन एवं शंटिंग कार्य हेतु V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल (डोमिनो टाइप) उपकरण लगा है। इसमें स्टेशन के सम्पूर्ण ट्रैक की बनावट को विभिन्न ट्रैक सर्किट सैक्शनों द्वारा विभिन्न रंगो में योजनाबद्ध रूप से चित्रित किया गया है जिसके द्वारा सिगनलों व प्वाइन्टों का ऑपरेशन किया जाता है, विस्तृत विवरण परिशिष्ट 'बी' में दिया गया है।स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजिशन लाइट सिगनल अनवरत दिन–रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेगें। स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट –'**बी**' का अनुलग्नक–II देखें।

कमशः पृष्ठ 5 पर

(1) अप एवं डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के साथ इंटरलॉकिंग व्यवस्था इस प्रकार की है कि इन सिगनलों को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर 'लाइन क्लीयर' प्राप्त न कर लिया गया हो।

(2) गाड़ी अप/डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाते हैं। इन सिगनलों को बाद वाली गाड़ी के लिए 'ऑफ' करने के लिए ब्लॉक उपकरण पर पुनः लाइन क्लीयर लेकर ही 'ऑफ' किया जा सकता है।

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

नोटः– कन्ट्रोल पैनल पर ''दो पोजीशन स्वीच'' लगा है जो सामान्यतया पैनल कन्ट्रोल की तरफ रहेगा व **'पीला'** इन्डीकेशन जलता रहेगा इसके साथ ही पैनल सक्रिय होने का **'हरा'** इन्डीकेशन प्रकाशित रहेगा। जब V.D.U. से कार्य करना हो तो स्वीच पी.सी. कन्ट्रोल की ओर घुमाकर V.D.U. को उपयोग में लाया जायेगा, जिससे V.D.U. कन्ट्रोल का **'पीला'** इन्डीकेशन प्रकाशित होगा इसके साथ ही V.D.U.(पी.सी) सक्रिय होने का **'हरा'** इन्डीकेशन प्रकाशित हो जायेगा। V.D.U.(पी.सी.) एवं कन्ट्रोल पैनल दोनो सिस्टम में से एक समय में एक से ही कार्य किया जा सकेगा। **पैनल एवं पी.सी.** कमान्ड की विफलता पर पैनल एवं पी.सी. कमान्ड विफल का एक **'लाल'** इन्डीकेशन पैनल पर प्रकाशित होगा। इसी प्रकार **पैनल या पी.सी.** कमान्ड की विफलता पर पैनल या पी.सी. कमान्ड विफल का एक **'लाल'** इन्डीकेशन पैनल पर प्रकाशित होगा।

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

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

(ii) एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :–

हरगॉव – लखीमपुर तथा **हरगॉव – सीतापुर जं0** खण्ड में एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है तथा सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क0 सं0	कालिंग आन सिगनल संख्या	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 में आने हेतु।
2	अप कालिंग आन सिगनल स0 सी–10	यह अप होम सिगनल सं0 एस–12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने हेतु।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

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

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

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

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

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

(viii) आपात/क्रैंक हैण्डिल चाभियॉ और उनकी अभिरक्षा :
आपात/क्रैंक 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)कांटा और सिगनलः–
सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वाचालित रूप से सेट हो जाते हैं, जब सम्बन्धित रूट बटन और सिगनल बटन को क्षणभर के लिए साथ–साथ दबाया जाता है जब सम्बन्धित सिगनल आफ हो जाएगा तो यह कांटा सेट और लाक हो जाएगा। सिगनल आफ न होने के मामले में लगे हुए संकेतक द्वारा कांटे की जांच की जाएगी। कांटे/कांटों के अपेक्षित रूट में स्वाचालित रूप से सेट न होने के मामले में प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से परिचालित किया जाएगा। यदि कांटे व्यक्तिगत रुप से परिचालित करने पर भी सेट न हों तो क्रैन्क हैन्डिल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा क्रैन्क हैन्डलिंग द्वारा परिचालित करने पर भी अपेक्षित सिगनल आफ न होने पर सम्बन्धित सिगनल को खराब समझा जाएगा और खराब सिगनलों से गाड़ियों को पास कराने की कार्रवाई की जाएगी। विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** देखे।

(ब) ट्रैप कांटा संकेतः– –कोई नही–

(स) एक्सल काउन्टर के संकेतः–
हरगॉव –लखीमपुर तथा **हरगॉव–सीतापुर** जं0 खण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टे0 संचा0 नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का **अनुलग्नक–V** देखे।

(द) ट्रैक सर्किट इंडीकेशनः
पैनल पर ट्रैक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है ट्रैक सर्किट स्टेशन संचालन नियम डायग्राम और पैनल पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है। संचालन नियम डायग्राम के अनुसार ट्रैक सर्किटेड यार्ड को स्माल ट्रैक सर्किट् के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें V.D.U. (पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर डिमार्कट किया गया है।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

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

(य) <u>कांटो का संकेत</u> :
परिशिष्ट ''बी'' में दिए विवरण के अनुसार कांटा के समीप प्रदीप्त संकेतों के माध्यम से कांटों की सामान्य एवं विपरीत स्थिति को दर्शाने के लिए पैनल पर लगाए गए हैं।

(x) <u>कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले 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 V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है।

ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाक्ड रखे गये सम्बन्धित क्रैन्क हैण्डिल 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 निकाला जाये तो इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट '**बी**' अनुलग्नक–**I** में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार किया जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(ii) जब भी **के.एल.सी.आर.** चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिंग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित 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।

(xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :–

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूयूवाईएन)
2. आपातकालीन रुट कैन्सीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
3. आपातकालीन कॉटा आपरेशन वीडर काउन्टर(ईडब्लूएन)
4. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर
5. क्रैन्क हैण्डिल वीडर काउन्टर
6. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)
7. टोकेनलेस ब्लाक पैनलों हेतु वीडर काउन्टर
8. आपातकालीन 'सी.एच.जी.–3 वीडर काउन्टर
9. एक्सल काउन्टरों के लिए वीडर काउन्टर

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

(xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्लूएस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.ड़ी) की कार्य विधि :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सिल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(xvii) कांटो का आपात संचालन :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट '**बी**' में दिया गया है।

(xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट '**बी**' में दिया गया है।

(xix) ब्लाक की क्लियरिंग :
बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस. बी.आई) ब्लाक पैनल द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन के क्लीयर इण्डीकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगें। सम्बन्धित इण्डीकेशनों के विफलता की स्थिति में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगें।
(सा0 एवं सहायक नियम 4.17 देंखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल :–
(क) अप गेट डिस्टेन्ट (समपार सं0 99) का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो अप गेट (समपार सं0 99)/अप डिस्टेन्ट सिगनल सं0 (4) के **आफ** आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

(ख) अप गेट (समपार सं0 99)/अप डिस्टेन्ट सिगनल सं0 (4) का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है। **पीला** आस्पेक्ट समपार सं0 99 के बन्द व लाक स्थिति पर निर्भर है तथा **हरा/दो पीला** आस्पेक्ट समपार सं0 99 के बन्द व लाक स्थिति एवं अप गेट (समपार सं0 98) सिगनल सं0 (2) द्वारा नियंत्रित है।

(ग) अप गेट (समपार सं0 98) सिगनल सं0 (2) का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है। **पीला** आस्पेक्ट समपार सं0 98 के बन्द व लाक स्थिति एवं अप होम सिगनल सं0 एस–12 के **पीला** आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है तथा **हरा** आस्पेक्ट समपार सं0 98 के बन्द व लाक स्थिति एवं अप होम सिगनल सं0 एस–12 के **हरा** आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

(घ) अप होम सिगनल स0 एस–12 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :–
लाइन सं0 1 हेतु बांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं0 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं0 3 हेतु दांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :–

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

(ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–2** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, इसका **पीला** आस्पेक्ट सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र एवं **हरा** आस्पेक्ट सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र एवं अप गेट सिगनल सं0 (6) के **हरा** आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

(ग) अप गेट सिगनल सं0 (6) का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जो समपार सं0 **95** के बन्द व लाक स्थिति पर निर्भर है।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

(क) डाउन डिस्टेन्ट का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** हैं जो डाउन गेट (समपार सं0 95) सिगनल सं0 (5) के **आफ** आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

(ख) डाउन गेट (समपार सं0 95) सिगनल सं0 (5) का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है। **पीला** आस्पेक्ट समपार सं0 95 के बन्द व लाक स्थिति पर निर्भर है तथा **हरा** आस्पेक्ट समपार सं0 95 के बन्द व लाक स्थिति एवं डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के **हरा** आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

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

कमशः पृष्ठ 10 पर

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :–

(क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7 लाइन सं0 1 से।
(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 लाइन स0 2 से।
(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–9 लाइन स0 3 से।

(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान/गेट डिस्टेन्ट (समपार सं0 99) सिगनल सं0 **एस–11** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, इसका एक **पीला** आस्पेक्ट सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र व समपार सं0 **98** के स्लाट स्विच सं0 (1) द्वारा नियंत्रित है एवं **हरा** आस्पेक्ट सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र व समपार सं0 **98** के स्लाट स्विच सं0 (1) एवं डाउन गेट सिगनल सं0 (3) के **हरा** आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

(ग) डाउन गेट सिगनल सं0 (3) का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जो समपार सं0 **99** के बन्द व लाक स्थिति पर निर्भर है।

नोटः (i) डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 समपार सं0 **97** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(ii) सभी अप प्रस्थान सिगनल समपार सं0 **97** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(iii) अप गाड़ियों का लाइन सं0 1/3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन करने के अतिरिक्त अप होम सिगनल सं0 एस–12 समपार सं0 **97** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(iv) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल का **'आफ'** आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है ।

(v) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल का **'आफ'** आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र व समपार सं0 **98** के स्लाट स्विच सं0 (1) द्वारा नियंत्रित है ।

(vi) अग्रिम प्रस्थान सिगनलो का मेन लाइन प्रस्थान सिगनलो के 'हरे' आस्पेक्ट पर नियंत्रण है ।

(vii) **स्लाइडिंग बूम बैरियर** के संचालन के समय गेट सिगनल/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–11 तक शंटिग हेतु ।
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–11 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–11 तक शंटिग हेतु ।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

(ख) अनाश्रित शंट सिगनल	
शंट सिगनल सं0	विवरण
एस.एच–31	**सीतापुर जं0** छोर से लाइन सं0 1/2/3 में आने के लिये।
एस.एच–32	**लखीमपुर** छोर से लाइन सं0 1/2/3 में आने के लिये।

टिप्पणी : (i) विस्तृत जानकारी हेतु इस 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, 3.71 एवं 3.74 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर खराब सिगनल एडवाइस टी–369(3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका (एस ई–32) में अंकित की जायेगी।

(iii) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा। इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है। **डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल/गेट डिस्टेन्ट(समपार सं0 99) सिगनल सं0 एस–11 की विफलता की स्थिति में गेट सिगनल के दिखाई देने तक सतर्कता पूर्वक जाने हेतु सतर्कता आदेश भी जारी किया जायेगा।** प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल '**आन**' स्थिति में पार करने हेतु टी–369(3बी) जारी करेगा। **(देखेंस0नियम 14.13 (3)(ii))**

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी–369(3बी) जारी करेगा।

(v) ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के संबंध में सिगनल '**आफ**' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरुद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।

(vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे सम्बन्धित रख–रखाव/मरम्मत हेतु सम्बन्धित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) स्टे.सं.नियमावली में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' में दी गयी है।

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 कार्यरत स्टेशन मास्टर 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 एन्ट्री रजिस्टर में किया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर एवं टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जॉच की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

4.3 **पावर सप्लाईः–**

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु ए.टी. एवं कामर्शियल(लोकल) सप्लाई के अतिरिक्त डीजल जनरेटर का प्रावधान है। ए.टी. एवं कामर्शियल(लोकल) 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–।। 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 कन्ट्रोल से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़े है।

5.2 **आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :–**

स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 **केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :–**

समपार सं0 **86, 88, 91, 95, 97, 98, 99** एवं **105** के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े है ।

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.) :–**

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

6. **गाड़ी संचालन :**

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01 व 8.03 व अध्याय–17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3. 42, 3.45 व 3.47 के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल(डोमिनो टाइप) की व्यवस्था है, जिसका **पैनल डायग्राम संख्या –वमंसिदूइं/ल.जं./2022 (पी0डी0)/33 दि0 03.03.22** 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 व फाटकवाला के गाड़ी संचालन के कर्तव्यों का विस्तृत विवरण परिशिष्ट ''**डी**'' में दिया गया है। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने–अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगें।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :
(अ) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर
(ब) कांटावाला
(स) फाटकवाला

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेन्स सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र :
कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा। प्राइवेट नं0 बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।
(विस्तृत विवरण के लिए सामान्य नियम 3.38, 3.40(3) एवं 8.03 तथा ट्रैक सर्किट इंडिकेशन के लिये स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट 'बी'' देखें)

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन :
प्रत्येक गाड़ी पासिंग कर्मचारी जिसकी स्टेशन पर नयी तैनाती हुई है उनको 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(16) देंखें।)**

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :
कार्यरत स्टेशन मास्टर इस खंड के कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से विचार विमर्श के बाद ही लाइन क्लीयर देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर तब तक नहीं देगा जब तक कि :
(क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो ।
(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से ''**आन**'' न कर दिये गये हो ।
(ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :–
डाउन गाड़ियों के लिए :
स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक ।
अप गाड़ियों के लिए :
स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक ।
(ध) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचना/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:–
डाउन गाड़ियों के लिए :
समपार सं0 **86, 88, 91** एवं **95**
अप गाड़ियों के लिए :
समपार सं0 **98, 99** एवं **105**

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

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

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

6.2.1.1 <u>ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना</u> :
सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 <u>अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन</u> :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 <u>बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन</u> :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 <u>बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना</u> :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 <u>कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना</u> :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.2.1.6 <u>कोई अन्य विशेष शर्त</u> :–
यू.एफ.एस.बी.आई ब्लाक पैनल के ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डीकेशन 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 <u>आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्ते :</u>
किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक ''**आफ**'' नहीं किये जायेगे जब तक कि :–

(क) सभी फेसिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर दिखें।

(ख) सभी ट्रेलिग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर दिखें।

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

अ) <u>अप गाड़ियों के लिए :</u>
1. लाइन स0 1 पर स्नैग डेड एण्ड 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।

(ब) <u>डाउन गाड़ियों के लिए:</u>
1. लाइन स0 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।
2. लाइन स0 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।
3. लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

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

(अ) अप गाड़ियों के लिए :–

लाइन सं0 1/3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन के अतिरिक्त समपार सं0 97

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए :–

समपार सं0 97

नोट : गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनलों के परिचालन के लिये स्टे.सं.नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।

(साधारण एवं सहायक नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :

गाड़ियों के आगमन के साथ स्टेशन संचालन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** अवश्य पढ़ा जाये। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए स्टे0मास्टर को चाहिये कि:

क. V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट के इंडीकेशनों को देखकर कार्यरत स्टेशन मास्टर वांछित लाइन का ओवर–लैप सहित साफ होना सुनिश्चित करेगा।

ख. आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** के अनुसार सिगनल का संचालन करें।

ग. सिगनल का संचालन करने पर सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।

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

ड. प्वाइंटस के निकट लघु सफेद बत्ती जल जायेंगी जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी स्टेशन पैनल पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।

च जब गाड़ी होम सिगनल पार कर जायेगी तो आगमन सिगनल ''**आन**'' स्थिति में हो जायेंगें।

छ गाड़ी जैसे–जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती–जाती है वैस–वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियां बुझकर लाल बत्तियां जल जाती है। और जैसे–जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे–वैसे लाल बत्तियां बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियां फिर जल जाती हैं।

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

झ. कांटो का अलग–अलग संचालन केवल गाड़ियों को **कालिंग आन** सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा।

6.3.2 **सिगनल को पुनः ''आन'' करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व :**

सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार स्टेशन मास्टर सिगनल का पुनः **आन** करना/होना सुनिश्चित करे।

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

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

(अ) अप ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन स0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं0 2 या 3 से प्रस्थान।

(ब) अप ट्रेन का लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं0 1 या 2 से प्रस्थान ।

(स) डाउन ट्रेन का लाइन स0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 2 या 3 से प्रस्थान ।

(द) डाउन ट्रेन का लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
डाउन ट्रेन का लाइन स0 1 या 2 से प्रस्थान ।

6.4.1 इस स्टेशन पर गाड़ियों के प्राथमिकता के आधार पर आगमन/प्रस्थान एवं क्रासिंग 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 <u>गाड़ियों का पूर्ण आगमन</u> :

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 **अप** गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी–1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

इण्डीकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली **डाउन** गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं0 **97** पर कार्यरत फाटकवाला 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 नम्बर देगा। समपार सं0 **97** 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।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियो का प्रस्थान :

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

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

(ग) जाने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** के अनुसार सिगनल का संचालन करें। 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) सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडिकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। **V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल** पर प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट, प्रस्थान होने वाली सम्बन्धित गाड़ी के प्रस्थान सिगनलों का आफ हो जाना सुनिश्चित करेगा ।

(ड.) 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 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)

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

6.7 <u>गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :</u>

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 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 सत्त्त दृष्टि रखेगें।

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

6.8 <u>विफलता के दौरान कार्य पद्धति</u> :

6.8.1 <u>ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :

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 स्टे.मा. 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। तत्पश्चात **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 होने पाने की दशा में क्रैन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा। स्टेशन मास्टर द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टे.मा. डायरी एवं सिगनल विफलता रजिस्टर व वीडर गणक रजिस्टर में की जायेगी एवं सिगनल अनुरक्षक को इस बटन को सील करने हेतु लिखित सूचना दी जायेगी। स्टेशन मास्टर को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये। (सा.नि. 3.38(1), 3.40(2), 8.03,14.13 (1)(2) देखें)

कमशः पृष्ठ 19 पर

6.8.2 <u>कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, क्रैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी । क्रैंक हैण्डिल को लीवर लाक कम सर्किट कंट्रोलर असेम्बली से निकालने की पद्धति स्टेशन संचालन नियमावली के पैरा **4.1(xiii)** एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति **परिशिष्ट ''बी''** के अनुलग्नक–I में दिया गया है ।

6.8.3 <u>सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
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 <u>ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
ब्लाक यंत्रों की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का परिचालन सामान्य एवं सहायक नियम 14.13 के अनुसार किया जायेगा ।

6.8.5 <u>एक्सिल काउन्टर/एक्सिल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** व **अनुलग्नक–V** में दिया गया है।

6.8.6 <u>क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति</u> :
सामान्य नियम 3.77(1)(2)एवं सहायक नियम 3.77(i) देखें ।

6.8.7 <u>अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति</u> :
सामान्य नियम 5.09(1)(2)(3)एवं सहायक नियम 5.09(i)देखें ।

6.8.8 <u>बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति</u> :
सामान्य नियम 5.10(1)(2) एवं सहायक नियम 5.10(i)(ii)(iii) देखें ।

6.8.9 <u>शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धतिः</u>–
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। 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। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये–इन दोनो 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 <u>ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध</u> : सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 व स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 **''बी''** के **अनुलग्नक–V** में देंखें।

क्रमशः पृष्ठ 20 पर

7. <u>लाइन अवरुद्ध होना</u> :
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। सम्बन्धित लाइन के कॉटे व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 ''बी'' व अनुलग्नक–IV में देखें।

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 शंटिंग 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 नही–

8.4 <u>इकहरी लाइन पर शंटिंग</u>: स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 ''बी'' के अनुलग्नक–III देखें।

8.4.1 <u>ब्लाक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)</u>
सामान्यतया इस स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल तक लिखित शन्टिंग मेमो देकर शन्टिंग किये जाने की अनुमति है परन्तु विशेष परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल के बाहर शन्टिंग हेतु, लाइन को ब्लाक बैक कर शन्टिंग चाभी/शन्टिंग आदेश देकर शन्टिंग की जा सकती है।
(सा0 नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)

8.4.2 <u>आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :–</u>
इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शन्टिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर एडवांस्ड स्टार्टर तक शन्टिंग, सा0नि0 8.09 में दिये गये शर्तो का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है ।

यदि गाड़ी के आने के लिये सिगनल 'आफ' कर दिये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नही है उस पर शन्टिंग करने की अनुमति नही है ।

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शन्टिंग :–
इस स्टेशन पर जाती हुई गाड़ी के पीछे प्रथम रोक सिगनल तक शन्टिंग की अनुमति है, बशर्ते जाने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल को पार कर गई हो और इसकी यात्रा चालू हो।

8.4.4 शन्टिंग पर प्रतिबन्ध :–
साधारण एवं सहायक नियम सं0 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिगनल आफ कर दिया गया है तो शन्टिंग संचालन नहीं किया जायेगा, जब तक कि लाइन जिस पर शन्टिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट नहीं है।

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

8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :–
ब्लाक विफलता 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 ।

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।
(साधा0 एवं सहायक नियम का अध्याय–14 एवं परिशिष्ट ''घ'' देखें)

टिप्पणी:(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 सा0 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 में चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टे.मा. यह सुनिश्चित कर लें कि कॉटे का सामान्य एवं विपरीत संकेत सही मिल रहा है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इस जांच को रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

(ii) <u>लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश</u> :
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) <u>ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियॉ</u> :
यदि कोई सवारी गाड़ी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुॅच 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) <u>मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग</u> :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(v) <u>एक्सिल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी</u> :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** व **अनुलग्नक–V** में दिया गया है।

(vi) <u>एम.टी.आर.सी. में खराबी</u> :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(ख) <u>क्रैंक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि</u> :

(i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को क्रैंक 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) <u>कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन</u> :
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) <u>कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना</u> :

(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 ।

क्रमशः पृष्ठ 23 पर

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :–

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये है जैसे :–

(i) ब्लाक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर
(ii) ब्लाक उपकरण से सम्बन्धित टेलीफोन
(iii) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
(iv) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन व बी.एस.एन.एल. टेलीफोन।
(v) कंट्रोल टेलीफोन।
(vi) वी एच एफ सेट विशेष अनुदेशों के अधीन।
  (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में 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 अधोलिखित क्रियाविधि अपनायी जायेगी :–

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

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

(अ) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार।
(ब) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।
(स) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को ''आन'' स्थिति में पार करने का प्राधिकार।
(द) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन 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–।। देखें ।**

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

9.1.2 <u>दोहरी लाइन खण्ड पर</u> :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

9.2 <u>दोहरी लाइन पर अस्थायी रुप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति</u> :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

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

10. <u>दृश्यता परीक्षण लक्ष्य</u> :

क. <u>लखीमपुर छोर</u> : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 की बत्ती ।

ख. <u>सीतापुर जं0 छोर</u> : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 की बत्ती ।

(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. **<u>स्टेशन पर आवश्यक उपकरण</u> :**
स्टेशन संचालन नियम **परिशिष्ट 'ई.'** देखें।

12. <u>कोहरा होने पर बुलाये जाने वाले नामित फाग सिगनल मैन</u> :

(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 सिगनलमैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा।

(ii) 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 सिगनलमैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी ।

(iii) स्टेशन में निर्धारित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है। जिसमें कार्यरत फाग सिगनलमैन 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 ब्यौरा देना होगा ।

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनलमैन और 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 सिगनल मैन हेतु विस्तृत निर्देशों हेतु सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 एवं परिशिष्ट ''क'' देखें)

क्रमशः पृष्ठ 25 पर

13. <u>परिशिष्ट की सूची :</u>

1 परिशिष्ट 'ए' समपार फाटकों की कार्यप्रणाली ।

2 परिशिष्ट 'बी' सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।

अनुलग्नक–I मोटर प्वाइंट मशीन का क्रैक हैण्डिल द्वारा संचालन।

अनुलग्नक–II कलर लाइट सिगनलों 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) की कार्य विधिं।

अनुलग्नक–IV विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधिं।

अनुलग्नक–V एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी. की कार्य प्रणाली।

3 परिशिष्ट 'सी' टक्कर रोधी उपकरण ।

4 परिशिष्ट 'डी' कर्मचारियों के कर्तव्य।

5 परिशिष्ट 'ई..' स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।

6 परिशिष्ट 'एफ' डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिगों के संचालन नियम ।

7 परिशिष्ट 'जी' विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियो के परिचालन के लिये नियम।

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

———————