

पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं०-एल०जे०एन०/274

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि:

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि:

कटरा के स्टेशन संचालन नियमबी०जी०

- टिप्पणी : i) दिनांक 16.11.19 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं०/274 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टे० 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 नियम किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मुसिदूड़/नि./गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं० मुसिदूड़/नि./2002/वाई०डी०/7 संशोधन "एएल" पर आधारित नियमारेख सं०: वमंसिदूड़/ल०जं०/2023(आर०डी०)/41 दि० 22.05.2023 एवं कर्षण आरेख सं० Gr 245/RE/ LKO/ TSWR/KEA/01 दि. 10.01.22 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 :

कटरा स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के विद्युतीकृत मनकापुर जं०-अयोध्या मार्ग पर इकहरी लाइन "बी" श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक-III अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। यह मनकापुर जं० स्टेशन से 28.65 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:

कटरा स्टेशन के पूर्व में अयोध्या स्टेशन 9.00 कि०मी० की दूरी पर तथा पश्चिम में टिकरी स्टेशन 16.00 कि०मी० की दूरी पर स्थित है ।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :क. अयोध्या छोर :

रामघाट (हाल्ट) 5.00 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

ख. टिकरी छोर:

नवाबगंज (हाल्ट) 7.00 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

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।
कटरा – अयोध्या	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 2 से।	अयोध्या स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
कटरा – टिकरी	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 11 से।	टिकरी स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।

2.4 **ढलान, यदि कोई हो :**

इस स्टेशन की मध्य रेखा से टिकरी की ओर समतल तथा अयोध्या की ओर समतल व 485 में 1 की चढ़ाई का ग्रेडिएन्ट है।

2.5 **ले आउट :**

इस स्टेशन का ले आउट चार रनिंग लाइनों का है। लाइन सं० 1, 2 व 3 ट्रैक सर्किटेड हैं। लाइन सं० 4 अप व डाउन प्रस्थान सिगनल के मध्य नान ट्रैक सर्किटेड हैं तथा दोनो लाइनों के कांटा क्षेत्र ट्रैक सर्किटेड हैं।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी.एस.आर.)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	694.00 मी०	31	28	लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधायुक्त है।	विद्युतीकृत
2	687.00 मी०	30	28	मेन लाइन है।	
3	703.00 मी०	31	29	लूप लाइन रेलतल रेक हैण्डलिंग प्लेटफार्म सुविधायुक्त है।	
4	745.00 मी०	33	31	लूप लाइन रेलतल रेक हैण्डलिंग प्लेटफार्म सुविधायुक्त है।	

(ख) रनिंग लाइन संख्या 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 सी.एस.आर. में उनकी क्षमता :-**

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी.एस.आर.)	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 :

कमश: पृष्ठ 3 पर

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी०ए० डब्लू०डी०) उपलब्ध है
22 ट्राफिक	विशेष	कांटा सं० 24ए एवं अप शन्ट सिगनल सं० 18 के मध्य कि०मी० 28/5-6 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टे०मा० कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

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

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी.ए.डब्लू.डी.) उपलब्ध है
17 इन्जी०	विशेष	कटरा तथा टिकरी स्टेशनो के मध्य कि०मी० 22/0-1 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिये खुला।	फाटकवाला	है	स्टे०मा० कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
18 इन्जी०	विशेष	कटरा तथा टिकरी स्टेशनो के मध्य कि०मी० 24/0-1 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिये खुला।	फाटकवाला	है	स्टे०मा० कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
20 इन्जी०	सी	कटरा तथा टिकरी स्टेशनो के मध्य कि०मी० 26/3-4 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिये खुला।	फाटकवाला	नहीं	स्टे०मा० कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "ए" भाग-1, 2, 3 व 4 देखें।

3 संचालन की प्रणाली और साधन :

अगल-बगल के स्टेशनो 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 स्टे.मा. टिकरी 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	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।

कमशः पृष्ठ 4 पर

इस स्टेशन और स्टे.मा. अयोध्या के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन डायडो टाइप टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—
--	--------	-----------------------	-----------------------	---

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

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 यह स्टेशन मानक-III 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। इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" का अनुलग्नक-II को 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" को देखें।

(ii) एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :-
रनिंग लाइन सं० 1, 3 व 4 के दोनो छोरों पर एक्सल काउन्टर का प्रावधान है तथा लाइन सं० 1, 2 एवं 3 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइन है तथा कटरा -टिकरी खंड में एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी का प्रावधान है।

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-3	डाउन होम सिगनल सं० 1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है, लाइन सं० 1/2/3/4 में आने के लिए है।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-10	अप होम सिगनल सं० 12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है, लाइन सं० 1/2/3/4 में आने के लिए है।

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

(v) आपात कास ओवर :- आपात कास ओवर की यहाँ व्यवस्था नहीं है।

(vi) स्थाई रूप से लाक किये गये कांटे :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियों और उनकी अभिरक्षा :-
आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

(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 हैं। 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।

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

कालिंग आन सिगनल के आस्पेक्ट का इंडीकेशन पैनल पर होम सिगनल के नीचे छोटे पीले प्रकाश के 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।

(ब) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

पैनल पर ट्रैक सर्किटों के ऊपर प्रकाश पट्टियों (स्टिप) 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 पट्टियां प्रकाशित हो जाती हैं। जब गाड़ी ट्रैक सर्किट पर आती है तब प्रकाश पट्टियों का सफेद प्रकाश बुझ जाता है और लाल प्रकाश जल जाता है। गाड़ी जब ट्रैक सर्किट को पार कर जाती है तब लाल प्रकाश बुझकर पुनः सफेद प्रकाश जल जाता है। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में ये प्रकाश पट्टियां लाल प्रकाश से प्रकाशित हो जाती हैं।

टिप्पणी: गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रकाशित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि लघु प्रकाश बत्ती फ्यूज हो गयी है, इसके मरम्मत हेतु सम्बन्धित 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 विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।

(स) कांटो का संकेत :

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

कमशः पृष्ठ 6 पर

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 स्टेशन मास्टर डायरी में अवश्य करें।

(द) एकसल काउन्टर के संकेत:-

रनिंग लाइन सं० 1, 3 व 4 के दोनो छोरो पर एकसल काउन्टर है तथा कटरा-टिकरी प्रखण्ड में लगे एकसल काउन्टर हेतु एकसल काउन्टर बाक्स/ब्लॉक उपकरण का प्रावधान है। एकसल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक-IV व अनुलग्नक-V देखें।

(x) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रूट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट :

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

(xi) कांटों का पृथक परिचालन :

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

(xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन :

स्टेशन के 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 रूट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइण्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइण्ट को कंट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाकड रखे गये सम्बन्धित कैंक हैण्डल को रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन कि स्टेशन संचालन नियमों में संलग्न परिशिष्ट "बी" में वर्णित है के अनुसार प्वाइण्ट को सेट करायेगा।

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो को टेस्टिंग हेतु या हाथ द्वारा संचालन के लिए के.एल.सी.आर. चाभी निकाला जाये तो इस आशय की प्रविष्टि स्टे.मा द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में स्टे.सं.नि में संलग्न परिशिष्ट 'बी' अनुलग्नक-I में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार किया जायेगा।
- (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 फिट मेमो के साथ कैंक हैण्डल प्राप्त होने पर सामान्य कार्यप्रणाली 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।

कमशः पृष्ठ 7 पर

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

1. क्रेन्क हैण्डिल रिलीज काउन्टर।
2. आपातकालीन रूट कैंसीलेशन वीडर गणक (ईयूवाईएन)
3. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेण्ट वीडर गणक (ईजीजीएन)
4. कालिंग आन सिगनल वीडर गणक।
5. आपातकालीन रूट रिलीज वीडर गणक (ईयूवाईएन)।
6. लाइन सं० 1, 3 व 4 हेतु एक्सल काउन्टर रीसेट वीडर गणक।
7. टोकेनलेस ब्लॉक यन्त्र (अयोध्या) हेतु वीडर काउन्टर।
8. टोकेनलेस ब्लॉक पैनल (टिकरी) हेतु वीडर काउन्टर।
9. कटरा-टिकरी खण्ड में एक्सल काउन्टरों के लिए वीडर काउन्टर

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

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

इस 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 के संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(xvii) कांटो का आपात संचालन :

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

(xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण :

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

(xix) ब्लॉक की क्लियरिंग :

टिकरी छोर हेतु बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लॉक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लॉक पैनल पर ब्लॉक सेक्शन के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लॉक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। सम्बन्धित इण्डिकेशनों के विफलता की स्थिति में तथा अयोध्या छोर हेतु गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही सम्बन्धित ब्लॉक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे।

(सा० एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-

(क) अप डिस्टेंट सिगनल सं० ए-12 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं० 12 की स्थिति पर निर्भर है।

(ख) अप होम सिगनल सं० 12 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रूट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-

लाइन सं० 1 हेतु दायीं ओर जंक्शन रूट इंडीकेटर के साथ।

लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रूट इंडीकेटर रहित।

लाइन सं० 3 हेतु प्रथम बायां जंक्शन रूट इंडीकेटर के साथ।

लाइन सं० 4 हेतु अन्तिम बायां जंक्शन रूट इंडीकेटर के साथ।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

(क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं० 4 लाइन सं० 2 (मेन लाइन) से।

(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं० 6 लाइन सं० 1 (लूप लाइन) से।

(iii) अप प्रस्थान सिगनल सं० 8 लाइन सं० 3 (लूप लाइन) से।

(iv) अप प्रस्थान सिगनल सं० 14 लाइन सं० 4 (लूप लाइन) से।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 2 इकहरी लाइन टोकेनलेस ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित **अयोध्या** छोर हेतु ।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

(क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं० ए-1 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो डाउन होम सिगनल सं० 1 की स्थिति पर निर्भर है।

(ख) डाउन होम सिगनल सं० 1 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रूट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 1 हेतु बांयी ओर जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रूट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु प्रथम दायां जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 4 हेतु अन्तिम दायां जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :

(क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० 7 लाइन सं० 1 (लूप लाइन) से।
(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० 5 लाइन सं० 2 (मेन लाइन) से।
(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० 9 लाइन सं० 3 (लूप लाइन) से।
(iv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० 13 लाइन सं० 4 (लूप लाइन) से।

(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 11 इकहरी लाइन टोकेनलेस ब्लाक यंत्र व एकसल काउन्टर (**HASSDAC**) द्वारा नियंत्रित **टिकरी** छोर हेतु।

नोट: (अ) अप होम सिगनल सं० 12 समपार सं० **22** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(ब) सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं० **22** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(स) अग्रिम प्रस्थान सिगनल का 'आफ' आस्पेक्ट सम्बन्धित ब्लाक यंत्र के 'ट्रेन गोइंग टू' स्थिति से नियंत्रित है।

(द) अग्रिम प्रस्थान सिगनल का मेन लाइन के प्रस्थान सिगनलो के हरे आस्पेक्ट पर नियंत्रण है। सभी प्रस्थान सिगनलो के पीले आस्पेक्ट पर अग्रिम प्रस्थान सिगनल का नियंत्रण नहीं है।

(य) लूप लाइन प्रस्थान सिगनलो में हरा आस्पेक्ट नहीं दिया गया है। इसलिये इनका पीला आस्पेक्ट ही गाड़ी चलाने तथा शन्टिंग के समय प्रयोग किया जायेगा।

(र) मेन लाइन के प्रस्थान सिगनल में प्रस्थान के समय हरा तथा शन्टिंग के समय पीला आस्पेक्ट का प्रयोग किया जायेगा।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.5.1 शंट सिगनल

अनाश्रित शंट सिगनल	
शंट सिगनल सं०	विवरण
17	अयोध्या छोर से लाइन सं० 1/2/3/4 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
18	टिकरी छोर से लाइन सं० 1/2/3/4 में शंटिंग के लिये आने हेतु।

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

कमशः पृष्ठ 9 पर

- (ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियों 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 सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पी.एल.सी. जारी करेगा तथा पी.एल.सी. की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है।
- (देखेंस0नियम 14.13 (3)(ii))**
- प्रस्थान सिगनल विफलता की दशा में प्रस्थान सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।
- (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 सम्बन्ध में सिगनल 'आफ' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरुद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।
- (vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे सम्बन्धित रख-रखाव/मरम्मत हेतु सम्बन्धित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) परिशिष्ट "बी" में दी गयी देखें।

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 स्टेशन मास्टर एवं सिगनल कर्मचारी [जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो] द्वारा की जाती है। रिले रूम की चाबी स्टेशन के चाबी 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 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 किया जाना चाहिये तथा स्टे0मास्टर व टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

4.3 पावर सप्लाई:-

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु 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-11 के अनुसार करेगा, जिनके द्वारा आई.पी.एस. को चार्ज किया जाता है।

(स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 "बी" के अनुलग्नक-II में देखें)

कमश: पृष्ठ 10 पर

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 जुड़ा है ।

5.2 आटो/डीओटी0 टेलीफोन :-

इस स्टेशन पर डीओटी0 टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :-

गेट सं0 17, 18, 20, व 22 के टेलीफोन स्टेशन से जुड़े हैं।

5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन :-

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.5 एक्सल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

5.7 वी.एच.एफ. सेट :-

स्टेशन पर उपलब्ध है।

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

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

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 पैनल की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम सं0: **वमसिदूड़/ल.जं./2023(पी0डी0)/42 दिनांक 22.05.2023** 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, कौंटावाला 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 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 क्लियरेंस सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र :

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लियरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा।

कमश: पृष्ठ 11 पर

ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा तथा प्राइवेट नं० बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

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

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन :

प्रत्येक गाड़ी पासिंग कर्मचारी जिसकी स्टेशन पर नयी तैनाती हुई है या स्टेशन पर 15 दिन या 15 दिनों से अधिक की नियमित अनुपस्थिति के उपरान्त ड्यूटी पर उपस्थित होने वाले 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) देखें।)

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :

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

- (क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो।
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से "आन" न कर दिये गये हो,
- (ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :-

डाउन गाड़ियों के लिए :-

इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 2 तक।

अप गाड़ियों के लिए :

इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 11 तक।

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

डाउन गाड़ियों हेतु :

-कोई नहीं-

अप गाड़ियों के लिए :

समपार सं० 17, 18 व 20

टिप्पणी : उपरोक्त के साथ ही सामान्य नियम 8.03 (2) एवं सहायक नियम 8.03 (i),(ii),(iii) एवं (iv) भी देखें।

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।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

- 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 :-**
-कोई नहीं-

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्तें :

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

- (क) सभी फेसिंग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें।
- (ख) सभी ट्रेलिंग कॉटे 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 :**
- लाइन सं० 1 पर सैण्ड हम्प तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 2 तक।
 - लाइन सं० 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 2 तक।
 - लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 2 तक।
 - लाइन सं० 4 पर स्नैग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 2 तक।
- (ब) **डाउन गाड़ियों के लिए:**
- लाइन सं. 1 पर स्नैग डेड एण्ड तक अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 11 तक।
 - लाइन सं. 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 11 तक।
 - लाइन सं. 3 पर स्नैग डेड एण्ड तक अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 11 तक।
 - लाइन सं० 4 पर सैण्ड हम्प तक अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 11 तक।

(घ) **निम्न समपार फाटको को सड़क यातायात हेतु बन्द व लाक न कर दिया गया हो:-**

अप गाड़ियों के लिए :

समपार सं० 22

डाउन गाड़ियों के लिए:

मेन लाइन बनाकर लेने पर समपार सं० 22

नोट: गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल पुश बटनों के परिचालन के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।

(विशेष रूप से सा० एवं सहा० नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)

कमशः पृष्ठ 13 पर

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :

गाड़ियों के आगमन के साथ स्टे.सं. नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' अवश्य पढ़ा जाये। 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 उन पर तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों पर 'लाल बत्तियां' तो नहीं जल रही हैं।
- ख. पैनल कंट्रोल चाभी पैनल लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन की स्थिति में आ जाये।
- ग. आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबायें।
- घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।
- ड. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियां जल जायेंगी।
- च. स्टेशन पैनल पर देख लें कि प्वाइंट्स 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 करती है तो 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 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।
- झ. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि० 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।
- ञ. कांटो का अलग-अलग संचालन केवल गाड़ियों को **कालिंग आन** सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा। बाकी सभी सिगनलों का, उनके सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबाने से रूट सेटिंग स्वतः हो जायेगी।

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

सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार स्टेशन मास्टर सिगनल का पुनः आन करना सुनिश्चित करें।

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

- 6.4.1 इस स्टेशन पर गाड़ियों का आगमन एवं प्रस्थान प्राथमिकता के आधार पर स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार किया जायेगा।
- 6.4.2 गाड़ियों के क्रासिंग के समय सबसे बाहरी कांटो को जिन पर से गाड़ी गुजरेगी इस तरह सेट व लाक होना चाहिये कि किसी भी परिस्थिति में गाड़ियों एक ही लाइन पर आकर न मिल सके।
- 6.4.3 यात्री गाड़ियों की क्रासिंग सहायक नियम 5.01(14) के अनुसार की जायेगी।

कमशः पृष्ठ 14 पर

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 डाउन 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।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)

ख. स्टेशन पर रुकने वाली अप गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.एस.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरसेफ(यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डीकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगे।

(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

इण्डीकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली अप गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं0 22 पर कार्यरत फाटकवाला गाड़ियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी का पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नम्बर देगा। समपार सं0 22 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 गाड़ियों का प्रस्थान :**

(क) लाइन क्लीयर स्टेशन मास्टर अयोध्या/टिकरी स्टेशन से प्राप्त कर लिया गया हो ।

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

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

(घ) पैनल पर सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडीकेशन 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 जाने के पश्चात कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें ।

कमशः पृष्ठ 15 पर

6.6.2 गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान:
सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

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

(सा0 एवं सहा0 नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। सम्बंधित कांटा व सिगनल पुश बटन को स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार संचालित किया जायेगा।

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 क्लू व गार्ड के बीच दिन में हरी झण्डी तथा रात में 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 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 या ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में उक्त ट्रैक सर्किट यदि वह ओवर लैप तक हो को नियंत्रित करने वाले सिगनल को विफल समझा जाये। गाड़ी के आगमन/प्रस्थान के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से जिस लाइन से गाड़ी को गुजरना है के साफ एवं अवरोध मुक्त होने का सत्यापन करेगा ।

(सामान्य नियम 3.38(1), 3.40(2), 8.03,14.13 (1)(2) देखें)

कमशः पृष्ठ 16 पर

- 6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, क्रेक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी । क्रेक हैण्डिल को के.एल.सी.आर. से निकालने की पद्धति स्टेशन संचालन नियमावली के पैरा 4.1(xiii) व कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट 'बी' के अनुलग्नक-1 में दिया गया है ।
- 6.8.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिये सामान्य नियम 3.68(1)(2), सहायक नियम 3.68 सामान्य नियम 3.69, सामान्य एवं सहायक नियम 3.70 देखें ।
- 6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
ब्लाक यंत्रों की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का परिचालन सामान्य एवं सहायक नियम 14.13 के अनुसार किया जायेगा ।
- 6.8.5 एक्सिल काउन्टर/एक्सिल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
स्टे.सं.नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक-V में दिया गया है ।
- 6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :**
सामान्य नियम 3.77(1)(2) एवं सहायक नियम 3.77(i) देखें ।
- 6.8.7 अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.09(1)(2)(3) एवं सहायक नियम 5.09(i) देखें ।
- 6.8.8 बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.10(1)(2) एवं सहायक नियम 5.10(i)(ii)(iii) देखें ।
- 6.8.9 शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धति:-**
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 संचालन 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 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 शन्टिंग कराएगा। ऐसे मामले में स्टे0मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचालन 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।

कमश: पृष्ठ 17 पर

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 हैं तो शंटिंग कार्य उन कॉटों 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 ब्लॉक 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 बाद उसके सामने उन लाइनों पर शंटिंग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है ।

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

—कोई 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 ।

8.4.1 ब्लॉक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)

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 ब्लॉक 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 आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :-

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 शर्तों 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 नहीं है उस पर शन्टिंग करने की अनुमति नहीं है ।

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 है ।

कमशः पृष्ठ 18 पर

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 :

इस स्टेशन पर कोई साइडिंग नहीं है।

9. असामान्य परिस्थितियों :**(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :**

(i) स्टेशन पर दिये हुए स्थावर सिगनलों में से किसी के विफल होने की दशा में साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 व 3.74 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा। ब्लाक उपकरणों के विफल हो जाने पर लाइन क्लियर संदेश स्टेशन पर उपलब्ध संचार माध्यम पर अधिमानता के क्रम में भेजा जाना चाहिये।

(सा0 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 क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की संभावना रहती है।

(ब) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्ध होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और दुर्घटना मैनुअल एवं सा0 एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।

(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।

कमश: 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 ।

(सामान्य नियम 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 :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(v) एक्सल काउन्टर ब्लाक/बी पी ए सी की खराबी :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" व अनुलग्नक-V में दिया गया है।

(vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(ख) क्रेक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :

(i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को क्रेक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-। में दिया गया है ।

(ii) ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रूट 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 बाधा रहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है ।

(घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना :

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को की जाये तथा उस खराबी के ठीक होने के बाद सिगनल अनुरक्षक से केवल लिखित मेमो प्राप्त होने पर ही स्टेशन मास्टर द्वारा कार्य प्रणाली को पुनः सामान्य स्थिति में लाया जाये ।

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

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

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

क्रमशः पृष्ठ 20 पर

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

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

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

ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन को गाड़ियों को भेजने हेतु कार्यरत 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:-

- (i) लाइन क्लियर के बिना प्रस्थान प्राधिकार।
- (ii) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।
- (iii) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार।
- (iv) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लियर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिये भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लियर के लिये कहा जाये।
- (v) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश जिसमें निम्नलिखित के लिये अनुमति दी गयी हो:-
 - (अ) लाइट इंजन/ट्रेन इंजन को लाइट या किसी गाड़ी के साथ यदि कोई उस स्टेशन पर जाने हेतु प्रतीक्षा में है या किसी दूसरे इंजन के साथ लगकर। या
 - (ब) टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/ई0एम0यू0 रिक को अकेला वापस लौटने हेतु। या
 - (स) मोटर ट्राली/ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली को किसी गाड़ी जो उसके स्टेशन पर जाने हेतु प्रतीक्षारत है में लादकर भेजने हेतु या स्वयं चलते हुए आने के हेतु।

नोट: गाड़ियों का संचालन सा0 एवं स0 नियम पुस्तक के परिशिष्ट "ख" भाग-II के अनुसार होगा।

कमश: पृष्ठ 21 पर

- 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 :
इस 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. अयोध्या छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं0 4 की बत्ती ।
- ख. टिकरी छोर: प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 5 की बत्ती ।
(विशेषकर 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 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 कुहासा 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। 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 के रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैंगमैनों को फाग सिगनलमैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनलमैन 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 स्टोक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखो के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का ब्योरा देना होगा।
- (iii) स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनल मैन और 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 सिगनल मैन हेतु विस्तृत निर्देशों हेतु सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 एवं परिशिष्ट "क" देखें)

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

13. परिशिष्ट की सूची :
- | | | |
|---|----------------|---|
| 1 | परिशिष्ट 'ए' | समपार फाटकों के संचालन हेतु अनुदेश। |
| 2 | परिशिष्ट 'बी' | सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था। |
| | अनुलग्नक-I | मोटर प्वाइंट मशीन का क्रेक हैण्डिल द्वारा संचालन। |
| | अनुलग्नक-II | कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था। |
| | अनुलग्नक-III | कटरा-अयोध्या के मध्य इकहरी लाइन डायडो टाइप टोकेनलेस ब्लाक उपकरण की बनावट की कार्य विधि। |
| | अनुलग्नक-IV | कटरा-टिकरी के मध्य इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरसेफ (यू.एफ.एस.बी.आई) की कार्य विधि। |
| | अनुलग्नक-V | ब्लाक प्रूविंग बाई डिजिटल एक्सल काउन्टर की कार्यविधि। |
| 3 | परिशिष्ट 'सी' | टक्कर रोधी उपकरण। |
| 4 | परिशिष्ट 'डी' | कर्मचारियों के कर्तव्य। |
| 5 | परिशिष्ट 'ई..' | स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरण। |
| 6 | परिशिष्ट 'एफ' | डी.के. स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम। |
| 7 | परिशिष्ट 'जी' | विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के लिये नियम। |

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