

पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं०-एल०जे०एन०/243

स्टे०सं०नियम जारी करने की तिथि: 12.04.19

स्टे०सं०नियम लागू करने की तिथि: 06.08.19

लखीमपुर स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
बी०जी०

- टिप्पणी : (i) दि० 06.08.19 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन./243 में शुद्धि पर्ची सं० 4 को समाहित किया जायेगा।
- (ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियमावली किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मुसिदूड़/गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं० एन.ई.आर./एल.जे.एन./एल.एम.पी./एस.आई.पी/2017/वी.ई.आर.-जीरो/110 संशोधन "डी" पर आधारित नियमारेख सं०: वमंसिदूड़/ल.जं./2022 (आर०डी०)/28 दि० 28.02.22 एवं कर्षण आरेख सं० LMP/RVNL/SWR/10 दिनांक 31.08.21 संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करें तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण :2.1 सामान्य स्थिति :

लखीमपुर स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के सीतापुर जं०-बांकेगंज 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 व विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी.(वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह लखनऊ जं० स्टेशन से 134.563 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 साइडिंगें :2.2.1 ब्लाक स्टेशन:

लखीमपुर स्टेशन के उत्तर में फरदहन स्टेशन 14.719 कि०मी० तथा दक्षिण में हरगाँव स्टेशन 21.265 कि०मी० दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :2.2.2.1 हरगाँव छोर :

2.2.2.1.1 ओयल हाल्ट स्टेशन इस स्टेशन से 14.285 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.1.2 कादीपुर सानी हाल्ट स्टेशन इस स्टेशन से 09.724 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.1.3 खीरी टाउन हाल्ट स्टेशन इस स्टेशन से 05.309 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

कमश: पृष्ठ 2 पर

2.2.2.2 फरदहन छोर :

2.2.2.2.1 देवकली हाल्ट स्टेशन इस स्टेशन से 07.857 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

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।
लखीमपुर-हरगॉव	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से।	हरगॉव स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
लखीमपुर- फरदहन	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 से।	फरदहन स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन की मध्य रेखा से हरगॉव स्टेशन की ओर 1383.00 चैनेज तक समतल व उसके आगे 1050 में 1 की ढलान है। इस स्टेशन की मध्य रेखा से फरदहन की ओर 1397.00 चैनेज तक समतल व उसके आगे 2600 में 1 की चढ़ाई है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट चार लाइनों का है। लाइन सं० 1, 2 एवं 3 ट्रेक सर्किटेड रनिंग लाइने हैं तथा लाइन सं० 4 नान रनिंग लाइन है।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	720.00 मीटर	32	30	लूप लाइन एवं उच्च तल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	विद्युतीकृत
2	720.00 मीटर	32	30	मेन लाइन उच्च तल आईलैण्ड यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	
3	820.00 मीटर	36	34	लूप लाइन एवं उच्च तल आईलैण्ड यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	

(ख) रनिंग लाइन संख्या 2 मेन लाइन है।

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

2.5.2 गैर चालू लाइनें और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
4	300 मीटर	13	12	हाट एक्सल मशीन साइडिंग लाइन	विद्युतीकृत

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता :-

यार्ड में हरगॉव छोर पर कि.मी. 134/2-3 पर स्थित आर.ओ.बी. का न्यूनतम क्लियरेंस नहीं होने के कारण स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेंगे कि ओ.डी.सी. का मूवमेन्ट केवल लाइन सं० 2 से ही किया जायेगा तथा कोई भी यात्री ट्रेन की छत पर यात्रा नहीं करें।

कमशः पृष्ठ 3 पर

2.6 समपार :

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

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पणित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
121 ट्राफिक	विशेष	अप शंट सिगनल सं० एसएच-32 एवं डाउन अग्रिम सिगनल सं० एस-11 के मध्य कि.मी. 135/0-1 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
119 इन्जी०	बी-2	अप गेट/अप गेट डिस्टेन्ट सिगनल सं० (2) एवं डाउन गेट सिगनल सं० (1) के मध्य किमी 133/0-1 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 सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पणित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
108 इन्जी०	सी	लखीमपुर तथा हरगाँव स्टेशनो के मध्य कि०मी० 124/1-2 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
113 इन्जी०	सी	लखीमपुर तथा हरगाँव स्टेशनो के मध्य कि०मी० 128/6-7 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
115 इन्जी०	सी	लखीमपुर तथा हरगाँव स्टेशनो के मध्य कि०मी० 130/0-1 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
118 इन्जी०	विशेष	अप गेट सिगनल सं० (4) एवं डाउन गेट/डिस्टेन्ट सिगनल सं० (3) के मध्य किमी 131/9-132/0 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

कमशः पृष्ठ 4 पर

122 इन्जी०	ए	लखीमपुर तथा फरदहन स्टेशनो के मध्य कि०मी० 136/9-137/0 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
---------------	---	---	---------------------------	-------------------	----	--	------

टिप्पणी: समपारो के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'ए' भाग 1, 2, 3, 4, 5, 6 एवं 7 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 फरदहन के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी. ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी. आई) द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर हरगाँव के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी. ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी. आई) द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—

टिप्पणी: कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जायेगा कि उसके अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति उपर्युक्त विद्युत ब्लाक यंत्र को परिचालित नहीं कर रहा है, विशेष रूप से सा० एवं सहा० 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 रूट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग (EI) और बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलो की व्यवस्था है, जो मानक II R अन्तर्पाशित है तथा डोमिनो पैनल अथवा स्टैन्ड बाई के रूप में कम्प्यूटरीकृत विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) से संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में गाड़ियों के संचालन एवं शंटिंग कार्य हेतु V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल (डोमिनो टाइप) उपकरण लगा है। इसमें स्टेशन के सम्पूर्ण ट्रैक की बनावट को विभिन्न ट्रैक सर्किट सेक्शनों द्वारा विभिन्न रंगों में योजनाबद्ध रूप से चित्रित किया गया है जिसके द्वारा सिगनलों व प्वाइन्टों का ऑपरेशन किया जाता है, विस्तृत विवरण परिशिष्ट 'बी' में दिया गया है।

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

(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।

कमशः पृष्ठ 5 पर

- (2) गाड़ी अप/डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रेक 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 क्लियर लेकर ही 'ऑफ' किया जा सकता है।
- (3) यह V.D.U.(पी.सी.) अथवा कंट्रोल पैनल कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऑपरेट किया जाता है जो गाड़ियों के आगमन, प्रस्थान एवं शंटिंग कार्य हेतु V.D.U.(पी.सी.) अथवा कंट्रोल पैनल से संचालित प्वाइंटों, सिगनलों और शंट सिगनलों के सही संचालन के लिये व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है। जब कभी स्टेशन मास्टर उसके कार्यालय से बाहर जाता है तो उसके द्वारा V.D.U.(पी.सी.) एवं कंट्रोल 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। कंट्रोल पैनल को लॉक करने के लिये कंट्रोल पैनल पर लगी स्टेशन मास्टर के लॉक की 'एस.एम. चाबी' को घुमा कर निकाल कर इसे लॉक किया जाना चाहिए एवं 'एस.एम.-चाबी' कार्यरत स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।

नोट :- कंट्रोल पैनल पर "दो पोजीशन स्विच" लगा है जो सामान्यतया पैनल कंट्रोल 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 स्विच पी.सी. कंट्रोल की ओर घुमाकर V.D.U. को उपयोग में लाया जायेगा, जिससे V.D.U. कंट्रोल 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 कंट्रोल पैनल दोनों सिस्टम में से एक समय में एक से ही कार्य किया जा सकेगा। पैनल एवं पी.सी. कमान्ड की विफलता पर एक 'लाल' बत्ती स्विच के पास प्रकाशित होगी। पैनल या पी.सी. कमान्ड के विफल होने पर एक 'लाल' बत्ती स्विच के पास प्रकाशित होगी।

- (i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ़ेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि :-
सिगनल/प्वाइंटों का कंट्रोल 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/ट्रेक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :-
लखीमपुर-हरगाँव तथा लखीमपुर-फरदहन खण्ड में एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है तथा सभी रनिंग लाइने ट्रेक सर्किटेड है।
- (iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं०. सी-3	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने हेतु।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-10	यह अप होम सिगनल सं० एस-12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने हेतु।

कमशः पृष्ठ 6 पर

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

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

- (vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :-
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।
- (viii) आपात/कैक हैण्डल चाभियों और उनकी अभिरक्षा :-
आपात/कैक 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 सिगनल:-

सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वचालित रूप से सेट हो जाते हैं, जब सम्बन्धित रूट बटन और सिगनल बटन को क्षणभर के लिए साथ-साथ दबाया जाता है जब सम्बन्धित सिगनल आफ हो जाएगा तो यह कांटा सेट और लाक हो जाएगा। सिगनल आफ न होने के मामले में लगे हुए संकेतक द्वारा कांटे की जांच की जाएगी। कांटे/कांटों के अपेक्षित रूट में स्वचालित रूप से सेट न होने के मामले में प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से परिचालित किया जाएगा। यदि कांटे व्यक्तिगत रूप से परिचालित करने पर भी सेट न हों तो कैन्क हैण्डल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा कैन्क हैण्डलिंग 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' देखें।

(ब) ट्रैप कांटा संकेत:- -कोई नहीं-

(स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-

लखीमपुर-हरगोव तथा लखीमपुर-फरदहन खण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टे० संचा० नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक-v देखें।

(द) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

पैनल पर ट्रैक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है। ट्रैक सर्किट स्टेशन संचालन नियम डायग्राम और पैनल पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है।

संचालन नियम डायग्राम के अनुसार ट्रैक सर्किट डे यार्ड को स्माल ट्रैक सर्किट के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें V.D.U. (पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर डिमार्कट किया गया है।

कमशः पृष्ठ 7 पर

सभी ट्रैक सर्किटों के लिए पैनल में इनके प्रदीप्त संकेत लगे हैं। सभी ट्रैक सर्किटों की स्थिति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर दिखाई गई है। ट्रैक सर्किटेड लाइनों को V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर ट्रैक सर्किटों को दर्शाते हुए विभिन्न रंगों द्वारा दर्शाया गया है। इनको सफेद व लाल स्लिट बत्तियां लगे ट्रैक सर्किट इंडीकेशन के द्वारा दर्शाया गया है। सामान्यतः ये इंडीकेशन बुझे रहते हैं, 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 सेक्शन से गाडी के निकल जाने पर लाल लाइट बुझ जाती है व सफेद लाइट पुनः दिखाई देगी और यह रूट रिलीज होने पर ही बुझेगी। यदि पावर फेल हो जाये या पैनल इंडीकेशन बल्ब फ्यूज हो जाये तो कोई भी संकेत नहीं रहेगा।

(य) कांटो का संकेत :

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

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

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

(xi) कांटों का पृथक परिचालन :

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

(xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन :

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

(xiii) 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 V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है।

ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाकड रखे गये सम्बन्धित कैंक हैण्डल को रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन की 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 की जायेगी।

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

कमशः पृष्ठ 8 पर

- (iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रिकनेक्शन मेमों के साथ क्रेन्क हैण्डिल प्राप्त होने पर सामान्य कार्य प्रणाली अपनायी जाये ।
- (iv) डिस्कनेक्शन की अवधि में गाड़ियों का परिचालन साधारण एवं सहायक नियम 3.69(1)(3) एवं 3.70(1)(2) के अनुसार करें।
- (xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :-
1. आपातकालीन रूट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
 2. आपातकालीन रूट कैंसीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
 3. आपातकालीन कॉटा आपरेशन वीडर काउन्टर(ईडब्लूएन)
 4. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर
 5. क्रेन्क हैण्डिल वीडर काउन्टर
 6. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)
 7. टोकेनलेस ब्लाक पैनलों हेतु वीडर काउन्टर
 8. आपातकालीन 'सी.एच.जी.-1 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 रखेंगे ।

- (xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्लू.एस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सल काउन्टर की खराबी के मामले में रिसेटिंग 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 क्लियर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लियरिंग सुनिश्चित करेंगे। सम्बन्धित इण्डिकेशनों के विफलता की स्थिति में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लियरिंग सुनिश्चित करेंगे।
(सा० एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-

- (क) अप डिस्टेन्ट सिगनल सं० ए-12 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं० एस-12 द्वारा नियंत्रित है।
- (ख) अप होम सिगनल सं० एस-12 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रूट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 1 हेतु बायाँ जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रूट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु दायाँ जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित।

कमश: पृष्ठ 9 पर

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

- (क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 लाइन सं० 1 से।
(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 लाइन सं० 2 से।
(iii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 लाइन सं० 3 से।
- (ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० 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 सं० (2) के हरा/पीला आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।
- (ग) अप गेट/गेट डिस्टेन्ट (समपार सं० 118) सिगनल सं० (2) का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, इसका पीला आस्पेक्ट समपार सं० 119 के बन्द व लाक स्थिति पर तथा हरा आस्पेक्ट समपार सं० 119 के बन्द व लाक स्थिति एवं अप गेट सिगनल सं० (4) के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।
- (घ) अप गेट सिगनल सं० (4) का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जो समपार सं० 118 के बन्द व लाक स्थिति पर निर्भर है।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

- (क) डाउन गेट डिस्टेन्ट (समपार सं० 118) का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो डाउन गेट/डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं० (3) के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।
- (ख) डाउन गेट/डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं० (3) का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। पीला आस्पेक्ट समपार सं० 118 के बन्द व लाक स्थिति पर निर्भर है तथा हरा/दो पीला आस्पेक्ट समपार सं० 118 के बन्द व लाक स्थिति एवं डाउन गेट सिगनल सं० (1) द्वारा नियंत्रित है।
- (ग) डाउन गेट सिगनल सं० (1) का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। पीला आस्पेक्ट समपार सं० 119 के बन्द व लाक स्थिति पर निर्भर है तथा हरा आस्पेक्ट समपार सं० 119 के बन्द व लाक स्थिति एवं डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के हरा आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।
- (घ) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, जंक्शन रूट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये :-
लाइन सं० 1 हेतु दायाँ जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रूट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु बायाँ जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :-

- (क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 लाइन सं० 1 से।
(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 लाइन सं० 2 से।
(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 लाइन सं० 3 से।
- (ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, इसका आफ आस्पेक्ट सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।

नोट: (i) अप होम सिगनल सं० एस-12 समपार सं० 121 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

कमश: पृष्ठ 10 पर

- (ii) सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं० 121 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (iii) डाउन गाड़ियों का लाइन सं० 1/3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन करने के अतिरिक्त डाउन होम सिगनल सं० एस-1 समपार सं० 121 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (iv) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का 'आफ' आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।
- (v) अग्रिम प्रस्थान सिगनलो का प्रस्थान सिगनलो के 'पीले' आस्पेक्ट पर नियंत्रण नहीं है। अग्रिम प्रस्थान सिगनलो का मेन लाइन प्रस्थान सिगनलो के 'हरे' आस्पेक्ट पर नियंत्रण है।
- (vi) स्लाइडिंग बूम बैरियर के संचालन के समय गेट सिगनल/गेट रक्षित सिगनल केवल 'काशन' आस्पेक्ट दर्शायेंगे।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.5.1 शंट सिगनल

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच-24	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 2 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 2 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-26	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6	लाइन सं० 1 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 1 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-28	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8	लाइन सं० 3 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9	लाइन सं० 3 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	विवरण	
एस.एच-31	हरगोव छोर से लाइन सं० 1/2/3/लाइन सं० 4 (हाट एक्सल मशीन साइडिंग) में शंटिंग के लिये आने हेतु।	
एस.एच-32	फरधान छोर से लाइन सं० 1/2/3 में आने के लिये।	
एस.एच-34	लाइन सं० 3 पर कौटा सं० 203 के पहले से लाइन सं० 3 पर स्थित अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।	
एस.एच-36	लाइन सं० 4 (हाट एक्सल मशीन साइडिंग) से लाइन सं० 3 पर स्थित अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।	

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

- (ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाड़ियों साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 एवं 3.74 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर खराब सिगनल एडवाइस टी-369(3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका (एस ई-32) में अंकित की जायेगी।

कमशः पृष्ठ 11 पर

- (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। प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

(देखेंस०नियम 14.13 (3)(ii))

- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी-369(3बी) जारी करेगा।
- (v) ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के संबंध में सिगनल 'आफ' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरुद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।
- (vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे 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 इन्ट्री रजिस्टर में किया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर एवं टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

4.3 पावर सप्लाई:-

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-11 के अनुसार करेगा, जिनके द्वारा आई.पी.एस. को चार्ज किया जाता है।

(स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" के अनुलग्नक-11 में देखें)

5. दूर संचार :

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

- 5.2 आटो/डी०ओ०टी० टेलीफोन :-
स्टेशन पर आटो एवं डी०ओ०टी० टेलीफोन की व्यवस्था है ।
- 5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :-
समपार सं० 108, 113, 115, 118, 119, 121 एवं 122 के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े है ।
- 5.4 आई०बी०एस० का आई०बी०एस० टेलीफोन :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.5 एक्सल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.7 वी.एच.एफ सेट :-
स्टेशन पर उपलब्ध है ।
- 5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एम.टी.आर.सी.) :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

6. गाड़ी संचालन :

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 एवं 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 (पी०डी०)/29 दि० 28.02.22 संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टे. सं. 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 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 क्लीयरेन्स सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र :

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेन्स 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 पयूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा। 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)

कमशः पृष्ठ 13 पर

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(19) 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 :

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

अप गाड़ियों के लिए :

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

(घ) **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 सं० 108, 113, 115, 118 एवं 119

अप गाड़ियों के लिए :

समपार सं० 122

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

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

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

सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

कमशः पृष्ठ 14 पर

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

यू.एफ.एस.बी.आई ब्लॉक पैनल के ब्लॉक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन की विफलता होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को बन्द कराते समय रुकने वाली अप गाड़ियों की सूचना सम्बन्धित ट्राफिक फाटकवाले को 'पूर्ण आगमन' सुनिश्चित करने हेतु देगा।

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :

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

- (क) सभी फेसिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर दिखें।
- (ख) सभी ट्रेलिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर दिखें।
- (ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है, यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :-

अ) अप गाड़ियों के लिए :

1. लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
2. लाइन सं० 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
3. लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:

1. लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक।
2. लाइन सं० 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक।
3. लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक।

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

समपार सं० 121

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए :-

लाइन सं० 1/3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन के अतिरिक्त समपार सं० 121

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 जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए स्टे०मास्टर को चाहिये कि: क. V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट के इंडिकेशनों को देखकर कार्यरत स्टेशन मास्टर वांछित लाइन का ओवर-लैप सहित साफ होना सुनिश्चित करेगा।

कमश: पृष्ठ 15 पर

- ख . आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल का संचालन करें।
- ग . सिगनल का संचालन करने पर सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।
- घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ जल जायेंगी।
- ङ. प्वाइंटस के निकट लघु सफेद बत्ती जल जायेंगी जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी स्टेशन पैनल पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।
- च जब गाड़ी होम सिगनल पार कर जायेगी तो आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो जायेंगे।
- छ गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियाँ बुझकर लाल बत्तियाँ जल जाती है और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियाँ बुझ जाती हैं तथा सफेद बत्तियाँ फिर जल जाती हैं।
- ज. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि० 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 करें।

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

- (अ) अप ट्रेन का लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 2/3 से प्रस्थान ।
- (ब) अप ट्रेन का लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2 से प्रस्थान ।
- (स) डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
और
अप ट्रेन का लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 2/3 से प्रस्थान ।

कमशः पृष्ठ 16 पर

- (द) डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन और
अप ट्रेन का लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2 से प्रस्थान ।

6.4.1 इस स्टेशन पर गाड़ियों के प्राथमिकता के आधार पर आगमन/प्रस्थान एवं कासिंग स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुसार किया जायेगा ।

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

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

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

ख. स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगे। (देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में 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 ।

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली अप गाड़ियों का आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं० 121 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 सं० 121 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 सा० एवं सं०नियम 4.17)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

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

(ख) V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक 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। रूट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे एवं सिगनल 'आफ' हो जायेगा । सिगनल 'आफ' होने पर पूरा रूट सफेद प्रकाशित हो जायेगा ।

कमशः पृष्ठ 17 पर

- (घ) सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडीकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। **V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल** पर प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट, प्रस्थान होने वाली सम्बन्धित गाड़ी के प्रस्थान सिगनलों का आफ हो जाना सुनिश्चित करेगा।
- (ङ.) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेन्सी प्रकाश 'लाल' गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा।
- (च) गाड़ी के जाने के पश्चात कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें।

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

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

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

(सा० एवं सहा० नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है।

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

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

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))

कमशः पृष्ठ 18 पर

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

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

(सा.नि. 3.38(1), 3.40(2), 8.03,14.13 (1)(2) देखें)

6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.8.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

ब्लाक यंत्रों की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का परिचालन सामान्य एवं सहायक नियम 14.13 के अनुसार किया जायेगा ।

6.8.5 एक्सल काउन्टर/एक्सल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

स्टेशन संचालन 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 ।

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

6.8.9 शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धति:-

जब शन्ट सिगनल के लिए रूट सेट हो और सिगनल आफ न हो रहा हो और यदि पैनल पर रूट लाइट प्रदर्शित हो चुकी हो तो स्टेशन मास्टर खराब सिगनल पर शन्टिंग को नियन्त्रण करने के उद्देश से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को नियुक्त कर देगा तथा निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनलों से शन्टिंग संचलन की अनुमति दे सकता है। यदि पैनल पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रही 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 स्टे०मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचलन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये-इन दोनों में जो पहले हो-तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))

6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध : सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 देखें।**7. लाइन अवरुद्ध होना :**

सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है। परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर साधारण एवं सहायक नियम 5.19 का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से **प्राइवेट नं०** का आदान प्रदान अवश्य करें। सम्बन्धित लाइन के काँटे व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" व अनुलग्नक-IV में देखें।

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

8.3 (i) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :

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

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

(ii) **कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें : -कुछ नहीं-**

कमशः पृष्ठ 20 पर

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग: स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" के अनुलग्नक-III देखें।

8.4.1 ब्लाक खण्ड साफ होने पर शंटिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)
सामान्यतया इस स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल तक लिखित शंटिंग मेमो देकर शंटिंग किये जाने की अनुमति है परन्तु विशेष परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल के बाहर शंटिंग हेतु, लाइन को ब्लाक बैक कर शंटिंग चाभी/शंटिंग आदेश देकर शंटिंग की जा सकती है।
(सा० नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)

8.4.2 आती हुई गाड़ी की दिशा में शंटिंग :-

इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शंटिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर एडवांस्ड स्टार्टर तक शंटिंग, सा०नि० 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 शंटिंग करने की अनुमति नहीं है।

8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग :-

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

8.4.4 शंटिंग पर प्रतिबन्ध :-

साधारण एवं सहायक नियम सं० 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिगनल आफ कर दिया गया है तो शंटिंग संचालन नहीं किया जायेगा, जब तक कि लाइन जिस पर शंटिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट 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 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 :
कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रदत्त साइडिंग नियंत्रण द्वारा विद्युत नियंत्रण रिलीज करने के उपरान्त ही साइडिंग कॉटा सं० 203-203एक्स का संचालन किया जायेगा। मोटर संचालित साइडिंग कांटों का पैनल से संचालन का विस्तृत विवरण परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

कमशः पृष्ठ 21 पर

9. असामान्य परिस्थितियाँ :

(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :

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

(साधा० एवं सहायक नियम का अध्याय-14 एवं परिशिष्ट "घ " देखें)

टिप्पणी:(अ) ब्लाक यंत्र के टेलीफोन से लाइन क्लियर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की संभावना रहती है ।

(ब) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्ध होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और दुर्घटना मैनुअल एवं सा० 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 काँटे का सामान्य एवं विपरीत संकेत सही मिल रहा है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इस जांच को रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।

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

दुर्घटना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लियर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी ।

(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें ।)

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियाँ :

यदि कोई सवारी गाड़ी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुँच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए।

(सामान्य नियम 6.04 देखें)

(iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

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

(vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

कमशः पृष्ठ 22 पर

- (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 स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-I में दिया गया है।
- (ii) ट्रेक 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 :**
ट्रेक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधारहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है।
- (घ) **कांटो, ट्रेक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना :**
- (i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रेक 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 हैं जैसे :-

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

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

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

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

- (अ) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार।

कमशः पृष्ठ 23 पर

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

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

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड पर :

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

9.3 बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त/क्रिपिल्ड गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान :

सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 के अनुसार कार्य किया जायेगा।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

- क. फरदहन छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 की बत्ती।
- ख. हरगॉव छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 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 कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात बाहर की ओर गड़े है। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनलमैनों को ही धुंध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

- (ii) कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो, वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो ड्यूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैगमैनों को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनल मैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी।
- (iii) स्टेशन में निर्धारित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है। जिसमें कार्यरत फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टाक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का ब्योरा देना होगा।
- (iv) कार्यरत 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)

13. परिशिष्ट की सूची :

- | | | |
|---|----------------|--|
| 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 क्रेक 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 विधि। |
| | अनुलग्नक-IV | विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधि। |
| | 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 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।