पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या–एल0जे0एन0 / 296

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथिः
स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथिः

मुर्तिहा स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
एम.जी. लाइन

टिप्पणी : (i) दिनांक 19.11.16 से लागू स्टेशन संचालन नियम संख्या / 296 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है।

(ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा। यह स्टेशन संचालन नियम किसी भी रुप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :
सिगनलिंग आरेख सं0 प्रमंसिदूई / 97(वाई.डी.) / 04 **संशोधन 'जी'** पर आधारित नियमारेख सं0: **वमंसिदूइं / ल0जं0 / 2014(आर0डी0) / 15** दिनांक **11.04.14** संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि का 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 :
मुर्तिहा स्टेशन पू0उ0रेलवे के **मैलानी जं0–बहराइच** अविद्युतीकृत मार्ग पर इकहरी लाइन का ''**बी**'' श्रेणी का माडीफाइड नान–इण्टरलाक्ड स्टेशन है। यह **गोण्डा जं0** स्टेशन से **139.69** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

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

2.2.1 ब्लाक स्टेशन :–
मुर्तिहा स्टेशन **निशानगाढ़ा** स्टेशन के **पूरब** में **08.58** कि.मी. की दूरी पर तथा **मिहिनपुरवा** स्टेशन के **पश्चिम** में **21.10** कि.मी. की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान–ब्लाक स्टेशन :–
अप दिशाः–
–कोई नहीं–
डाउन दिशा :–
ककरहा रेस्ट हाउस हाल्ट स्टेशन से **10.58** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

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

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से ''ब्लाक खंड'' शुरु होता है	वह स्थान जहां ''ब्लाक खंड'' समाप्त होता है
मुर्तिहा – निशानगाढ़ा	इस स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं0 (1) से।	**निशानगाढ़ा** स्टेशन के अप होम सिगनल तक।
मुर्तिहा – मिहिनपुरवा	इस स्टेशन के अप होम सिगनल सं0 (2) से।	**मिहिनपुरवा** स्टेशन के डाउन होम सिगनल तक।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

2.4 <u>ढलान, यदि कोई हो</u> :
इस स्टेशन की मध्य रेखा से **निशानगाढ़ा** स्टेशन की ओर समतल व 1000 में 1 की ढ़ाल तथा **मिहिनपुरवा** स्टेशन की ओर समतल व 1000 में 1 की ढ़ाल है।

2.5 <u>ले आउट</u> :
इस स्टेशन का ले आउट दो लाइनों का है, जिसमें लाइन संख्या 1 व 2 रनिंग लाइनें हैं।

2.5.1 <u>चालू लाइने, संचलन की दिशा और सी.एस.आर. में वाहन क्षमता</u> :

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
1	625.00 मीटर	30	लूप लाइन रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	अविद्युतीकृत
2	625.00 मीटर	30	मेन लाइन है।	

(क) रनिंग लाइन सं0 2 मेन लाइन है।
(ख) गाड़ियॉ किसी भी रनिंग लाइन पर/से किसी भी दिशा से/में ली/भेंजी जा सकती है।

2.5.2 <u>गैर चालू लाइने और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता</u> :—

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

2.5.3 <u>ले आउट की कोई मुख्य विशेषता</u> : —
— कोई नहीं —

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

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्तर्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली उपलब्ध है (टी.ए.डब्लू.डी)
86 ट्राफिक	''सी''	अप होम सिगनल सं0 2 व कॉटा सं0 1 के मध्य कि0मी0 139/6–7 पर स्थित।	सड़क यातायात के लिये खुला।	**मिहिनपुरवा** छोर पर तैनात कारटॉवाला	नही	परिशिष्ट **'बी'** देंखें।	नही

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 :—

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्तर्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली उपलब्ध है (टी.ए.डब्लू.डी)
–कोई नहीं–							

टिप्पणीः समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**ए**'' **भाग–1** देखें ।

3. संचालन की प्रणाली और साधन :

अगल–बगल के स्टेशनों के मध्य ''**पूर्ण ब्लाक पद्धति**'' लागू है। इस स्टेशन पर लगाये गये ब्लाक उपकरणों का प्रकार निम्नवत् है :

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी/ असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
मुर्तिहा–मिहिनपुरवा स्टेशनों के स्टेशन मास्टर कार्यालय में टेलीफोनयुक्त नील्स बाल टोकेन विद्युत ब्लाक यन्त्र स्थापित है ।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	–
मुर्तिहा–निशानगाढ़ा स्टेशनों के स्टेशन मास्टर कार्यालय में टेलीफोनयुक्त नील्स बाल टोकेन विद्युत ब्लाक यन्त्र स्थापित 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 देखें।

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 यह स्टेशन माडीफाइड नान–इण्टरलाक्ड स्टेशन है। यहॉ पर द्विसंकेतीय लोवर क्वाड्रेन्ट स्थावर (फिक्सड) सिगनलो की व्यवस्था है। इस स्टेशन के सिगनलो को निम्न तालिका के अनुसार जलाया/बुझाया जायेगाः–

विवरण	फरवरी/मार्च/अप्रेल	मई/जून/जुलाई	अगस्त/सितम्बर/ अक्टूबर	नवम्वर/दिसम्वर/ जनवरी
जलाने का समय	17.45	18.35	17.25	17.10
बुझाने का समय	6.55	5.30	6.15	7.00

नोट :– ऑधी, कोहरा इत्यादि के कारण मौसम साफ न रहने की दशा में आवश्यकतानुसार बत्तियों के जलाने/बुझाने का प्रबन्ध किया जाना चाहिये।

(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) एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधानः
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

(iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड :–
स्टेशन पर फिक्सड वार्नर एवं स्टाप बोर्डो का प्रावधान नहीं है ।

कमशः पृष्ठ 4 पर

(v) <u>आपात क्रास ओवर :</u>
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

(vi) <u>स्थाई रुप से लाक किये गये कांटे :</u>
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

(vii) <u>यांत्रिक रुप सें संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :</u>
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

(viii) <u>आपात/क्रैंक हैण्डिल चाभियॉ और उनकी अभिरक्षा :</u>
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

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

(क) <u>कॉटे</u> :–
यार्ड के समस्त कॉटे उनके पास स्थित लीवर द्वारा संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर को कॉटो की दशा सुनिश्चित करने के लिये कॉटो पर इण्डीकेटर की व्यवस्था है। कॉटो के नार्मल दशा में सफेद तथा रिवर्स दशा में हरा इण्डीकेशन प्रकाशित होता हैं।

(कॉटो के संचालन की कार्यविधि हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' देंखें।)

(ख) <u>ट्रैप कॉटे</u> :–
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(ग) <u>सिगनल</u> :–
स्टेशन प्लेटफार्म पर स्थापित तीन लीवर ग्राउन्ड फ्रेम से अप और डाउन होम सिगनल संचालित होते है। दोनो ही छोरों पर सम्मुख कांटो के पास एक–एक लीवर स्थापित है जिससे उस छोर का आउटर सिगनल संचालित होता है।
आउटर सिगनल होम सिगनल से डिसइंगेजर द्वारा इस प्रकार जोड़ा गया है कि बिना होम सिगनल आफ हुए आउटर सिगनल आफ नही किया जा सकता है तथा आपात स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर होम सिगनल को आन करके आउटर सिगनल को आन स्थिति में कर सकता है।

(घ) <u>एक्सिल काउन्टर</u> :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(ङ.) <u>ट्रैक सर्किट इंडीकेशनः</u>
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(x) <u>कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्विचों का उपयोग करते हुए रूट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट</u> :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

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

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

(xiii) <u>क्रैंक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग</u> :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

(xiv) <u>आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर के रख रखाव हेतु</u>
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

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

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

(xvii) कांटो का आपात संचालन :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

(xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

(xix) ब्लाक की क्लियरिंग :
कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित गाड़ी के गार्ड से पूर्ण आगमन प्राप्त कर या स्टेशन पर बिना रूके पास होने वाली गाड़ियों के अन्तिम वाहन के पीछे टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लैम्प लाइट को स्वयं देखकर ब्लाक की क्लियरिंग सुनिश्चित करेगें।
(सा0 एवं सहायक नियम 4.17 देंखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल :
(क) अप आउटर सिगनल
(ख) अप होम सिगनल सं0 (2)

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :
(क) डाउन आउटर सिगनल
(ख) डाउन होम सिगनल सं0 (1)

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल : –
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :
–कोई नहीं–

टिप्पणी :–

(i) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियॉ सा0 एवं सहायक नियम 3.68, एवं 3.69 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर सिगनल विफलता परिपत्र – टी–369(3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका (एस ई–32) में अंकित की जायेगी।

(ii) ब्लाक यन्त्र 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।

(iii) 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।

(iv) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे सम्बन्धित रख–रखाव/मरम्मत हेतु सम्बन्धित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दी गयी है।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

4.2 रिले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हे लेने देने की कार्य पद्धति :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

4.3 पावर सप्लाईः–
स्टेशन पर कार्मशियल पावर सप्लाई का प्रावधान नहीं है ।

5. दूर संचार :
इस स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' देंखे।

(i) सेक्शन कन्ट्रोल/डिप्टी कन्ट्रोल/कर्षण पावर कन्ट्रोल आदि :–
सेक्शन ट्रेन कन्ट्रोलर से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़ा है।

(ii) आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :–
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(iii) केबिन/गेटो पर टेलीफोन :–
समपार सं0 86 इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़ा हैं।

(iv) आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन :–
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(v) एक्सिल काउण्टर रीसेट बाक्स का टेलीफोन :–
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(vi) यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :–
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(vii) वी0एच0एफ0 सेट :–
उपलब्ध है।

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

6. गाड़ी संचालन :
गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01 व 8.03 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.47 व 3,48 के अनुसार आफ किये जायेंगे।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :
गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर एवं कांटावाला के गाड़ी संचालन के कर्तव्यों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**डी**'' में दिया गया है। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने–अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगें ।

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

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेन्स सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र :
कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ियो के संचालन के समय अप व डाउन आउटर सिगनलो के मध्य लाइन का साफ होना सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी है। प्राइवेट नं0 बुक कार्यरत स्टेशन मास्टर 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(2))

क्रमशः पृष्ठ 7 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) देंखें।)

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

(क) पूर्व–वर्ती 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 उस होम सिगनल तक, जो कि आने वाली गाड़ी के निकट है, साफ न हो।
(घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले से समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो::–
अप गाड़ी हेतु :– कोई नहीं ।
डाउन गाड़ी हेतु :– **कोई नहीं** ।

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 विरुद्व प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करनाः
सहायक नियम 5.19 (2) देंखें।

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 :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

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 प्रावधान नहीं है ।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त : –कोई नहीं–

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्ते :
किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक ''**आफ**'' नहीं किये जायेगे जब तक कि :–

(क) सभी फेसिंग कॉटे जिसपर गाड़ी को गुजरना है सही सेट व लाक न हो।
(ख) सभी ट्रेलिंग कॉटे जिसपर गाड़ी को गुजरना है सही सेट न हो।
(ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ पर्याप्त दूरी तक साफ न हो ।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(घ) समपार फाटक बन्द व लाक न कर दिये गये हो :—
<u>अप गाड़ियों के लिए :</u>
समपार सं0 86
<u>डाउन गाड़ियो के लिये :</u>
समपार सं0 86
(विशेष रूप से साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40 एवं 3.41 को देखें)

6.3.1 <u>चालू लाइन पर गाड़ियो का आगमन</u> :—
"गाड़ियों का आगमन" के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट (बी) अवश्य पढ़ा जाए । जिस गाड़ी को लाइन क्लीयर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

(क) ज्योहीं गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दे दिया जाता है, कार्यरत स्टेशन मास्टर कर्मचारियो को सचेत करने के लिए स्टेशन की घंटी बजवायेगा और गाड़ी का विवरण तथा जहॉ से गाड़ी प्रस्थान कर चुकी है या प्रस्थान करने वाली है उस स्टेशन का नाम जोर से घोषित करवायेगा। स्टेशन यार्ड के सम्मुख और अनुमुख छोर पर कार्यरत कांटावाला घंटी सुनकर कार्यरत स्टेशन–मास्टर के पास अनुदेशों के लिए आएगा।

(ख) आनेवाली गाड़ी का विवरण जिस स्टेशन से गाड़ी प्रस्थान कर चुकी है या करने वाली है उसका नाम,जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है उसकी संख्या, गाड़ी स्टेशन पर रूकेगी या बिना रूके पास कर जायेगी और गाड़ी मे कोई शंटिंग होगी या नही इन सबके विषय में कार्यरत स्टेशन मास्टर काटांवालों को एक दूसरे के सामने और सुनने मे निश्चित अनुदेश देगा ।

(ग) यार्ड के जिस छोर से गाड़ी आने वाली है उस छोर पर कार्यरत काटांवाला को कार्यरत स्टेशन मास्टर उस लाइन की उपयुक्त चाभी जिस लाइन में गाड़ी आनी है अर्थात लाइन सं0 1 के लिये **'बी'**, लाइन सं0 2 के लिये **'ए'** चाभी के साथ **मिहिनपुरवा** छोर पर कार्यरत काटांवाला को समपार फाटक सं0 **86** की कन्ट्रोल चाभी **'क्यू–1'** भी देगा । दोनो ही काटांवाले अपने–अपने सबसे बाहरी सम्मुख और अनुमुख कांटो की ओर चल देगे और रास्ते में उस लाइन का, जिस लाइन में गाड़ी आयेगी, साफ होना सुनिश्चित करेगें ।

(घ). सम्मुख कांटो पर कार्यरत काटांवाला अपने पास चाभी के अनुसार कांटो को सेट व लाक करने के बाद सबसे अगले सम्मुख कांटो से निकाली गई चाभी **एल/एम** को होम सिगनल के खम्भे पर लगे ताले में लगाकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा परन्तु **मिहिनपुरवा** छोर पर कार्यरत काटांवाला समपार फाटक की कन्ट्रोल चाभी **'क्यू–1'** द्वारा परिशिष्ट **'ए'** में वर्णित विधि को अपनाकर समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात् ही स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

(ड.). अनुमुख छोर पर कार्यरत काटांवाला कार्यरत स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार सभी अनुमुख कांटो को उस लाइन के लिये जिसपर गाड़ी आनी है सही तौर पर सेट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा परन्तु **मिहिनपुरवा** छोर पर कार्यरत काटांवाला समपार फाटक की कन्ट्रोल चाभी **'क्यू–1'** द्वारा परिशिष्ट **'ए'** में वर्णित विधि को अपनाकर समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात् ही कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

(च). सम्मुख और अनुमुख कांटो पर कार्यरत काटांवाला द्वारा दिखलाये जाने वाले हरे हैण्ड सिगनल को देखने के पश्चात कांटो के इण्डीकेटर देखकर स्वयं अपने आपको आश्वस्त करने के बाद कि कांटे सही तौर पर उसके अनुदेशानुसार सेट कर दिये गये है कार्यरत स्टेशन मास्टर पहले अनुमुख कांटो पर कार्यरत काटांवाले से और उसके बाद सम्मुख कांटो पर कार्यरत काटांवाले से हरे हैण्ड सिगनल का आदान–प्रदान करेगा तत्पश्चात् वह होम सिगनल 'आफ' करवायेगा ।

(छ). होम सिगनल के ''आफ'' होने के बाद सम्मुख कांटो पर कार्यरत काटांवाला आउटर सिगनल 'आफ' करेगा ।

(ज). गाड़ी के आ जाने के बाद कार्यरत सम्मुख कांटो पर काटांवाला आउटर सिगनल को 'आन' कर देगा और कार्यरत स्टेशन मास्टर होम सिगनल को 'आन' करवा देगा ।

(झ) सम्मुख कांटो पर कार्यरत काटांवाला होम सिगनल के खम्भे पर लगे ताले से चाभी निकाल लेगा और गाड़ी के सभी कांटो से साफ खड़ी हो जाने के बाद जिन कांटो से गाड़ी गुजरी है उनको खोलकर उनको सामान्य स्थिति में बनाकर लाइन चाभी के साथ **मिहिनपुरवा** छोर पर कार्यरत काटांवाला समपार फाटक सं0 **86** को सड़क यातायात हेतु खोलने के पश्चात समपार नियन्त्रक चाभी **'क्यू–1'** भी निकालकर स्टेशन वापस आकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को लौटा देगा।

(ब्लाक लाइन के समय सा0एवं0स0नियम 5.19 देखे)

6.3.2 <u>सिगनल को पुनः ''आन'' करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व :</u>
स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करे कि गाड़ी के पास हो जाने के बाद सिगनल पुनः ''आन'' कर दिये गये है।

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

6.4.1 इस स्टेशन पर गाडियों के साइमलटेनियस आगमन की सुविधा नहीं है।

6.4.2 गाड़ियों की कासिंग के समय सबसे बाहरी कॉटो को जिनपर से यह गाड़ी गुजरेगी इस प्रकार सेट करना चाहिये और उनमें ताला बन्द होना चाहिये कि किसी भी परिस्थिति में दोनो गाड़ियॉ एक ही लाइन में आकर न मिल सकें।

(देखिये सहायक नियम सं0 5.01 (11)(ट))

6.4.3 इस स्टेशन पर दो यात्री गाडियों की ब्रेक टू ब्रेक कासिंग की अनुमति है ।

(देखिये सहायक नियम सं0 5.01 (14))

6.5 <u>गाड़ियों का पूर्ण आगमन</u> :

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

(ख) स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी–1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा। जब तक कि गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र टी–1410 न प्राप्त हो जाये तब तक यह जिस ब्लाक सेक्शन से गाड़ी अभी आई है उस स्टेशन को लाइन क्लियर नहीं देगा परन्तु गार्ड के सम्पूर्ण आगमन संकेत मिलने पर लाइन बंद कर देगा।

(देखें सा. एवं स. नियम 4.17)

कमशः पृष्ठ 10 पर

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :
"गाड़ियों का प्रस्थान" के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट (बी) अवश्य पढ़ा जाए । जिस गाड़ी का लाइन क्लीयर लिया जा चुका है उस गाड़ी के प्रस्थान के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :–

(क) जानेवाले गाड़ी के लिय लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद स्टेशन मास्टर जिस छोर से गाड़ी जानी है, उस छोर पर कार्यरत काटांवाला को जानेवाली गाड़ी का विवरण, जिस लाइन से जानी है उसकी संख्या तथा जिस स्टेशन जानी है, उसका नाम बताकर साफ व निश्चित अनुदेश देगा तथा **मिहिनपुरवा** छोर पर काटांवाला को समपार फाटक **86** की कन्ट्रोल चाभी **'क्यू–1'** भी देगा।

(ख). काटांवाला सबसे बाहरी अनुमुख कांटो की ओर जायेगा। रास्ते में उस लाइन का जिस लाइन से गाड़ी जायेगी गाड़ी के आगे साफ होना सुनिश्चित करेगा और स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार सभी कांटो को उस लाइन के लिये जिस लाइन से गाड़ी जानी है सही तौर पर सेट करेगा तथा स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा, परन्तु **मिहिनपुरवा** छोर पर कार्यरत काटांवाला समपार फाटक **86** की कन्ट्रोल चाभी **'क्यू–1'** द्वारा परिशिष्ट **'ए'** में वर्णित विधि को अपनाकर समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात् ही स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा ।

(ग) कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत काटांवाले से हरे हैण्ड सिगनल का आदान–प्रदान करके तथा कांटो के इण्डीकेटर देखकर अपने आपको आश्वस्त करेगा कि कांटे उसके अनुदेशानुसार सही तौर पर बनाये गये है । गाड़ी को स्टेशन से प्रस्थान के लिये ''प्रस्थान प्राधिकार'' भेजेगा और गाड़ी के प्रस्थान करने के लिये **अप** गाड़ियों के लिये तीन–तीन तथा **डाउन** गाड़ियों के लिये दो–दो स्पष्ट घण्टियां बजवाकर गाड़ी चलाने की अनुमति गार्ड को देगा ।

(घ) गाड़ी के चले जाने के पश्चात कार्यरत काटांवाला सभी कांटो को सामान्य स्थिति में बनाकर स्टेशन वापस आ जायेगा तथा **मिहिनपुरवा** छोर पर कार्यरत काटांवाला समपार फाटक **86** को सड़क यातायात हेतु खोलकर समपार कन्ट्रोल चाभी **'क्यू–1'** निकालकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

(ब्लाक लाइन के समय सा0एवं0स0नियम 5.19 देखे)

6.6.1 गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थानः
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

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

(सा0 एवं सहा0 नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :
6.7.1 सामान्यतया अप व डाउन गाड़ियों को मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके पास करने की अनुमति है। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रूके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। सम्बन्धित कांटे व सिगनलों को स्टे. सं. नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार संचालित किया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

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

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

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

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

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

6.8.1 <u>ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.8.2 <u>कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
कांटों की विफलता की स्थिति में कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है ।

6.8.3 <u>सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिए सामान्य नियम 3.68 (1)(2), सामान्य एवं सहायक नियम 3.69 देखें।

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

6.8.5 <u>एक्सिल काउन्टर/एक्सिल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं हैं ।

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

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

6.8.8 <u>बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति</u> :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं हैं ।

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

7. <u>लाइन अवरुद्ध होना</u> :
सामान्यतया परिचालित लाइनो को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है । परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर साधारण एवं सहायक नियम 5.19 का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से **प्राइवेट नं0** का आदान प्रदान अवश्य करें ।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

8. शंटिंग :
वे कॉटे जो किसी चाभी से लाक नहीं होते या शन्ट सिगनल या अन्य किसी सिगनल से नियन्त्रित नहीं होते हैं तो शंटिग में सम्मुख कॉटो को क्लैम्प एवं पैड लाक अवश्य किया जाये ।

8.1 सामान्य सावधानियॉ :
सहायक नियम 5.14(1),(2)(3) देखें ।

8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

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

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

8.3 (i) शंटिग पर प्रतिबन्ध :

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

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

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें : – कुछ नहीं –

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग :
साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12, 8.13 व 8.15 को देंखें।

8.4.1 ब्लाक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने से पूर्व):–
साधरणतया प्रथम रोक सिगनल तक **शन्टिंग मेमो** देकर शन्टिंग करने की अनुमति हैं, प्रथम रोक सिगनल के बाहर शन्टिंग करने के लिये लाइन को **ब्लाक बैक** करके टोकन के साथ शन्टिंग आदेश अवश्य जारी किया जाये।
(साधारण एवं सहायक नियम 8.11,8.13 व 8.15 देंखें।)

8.4.2 आती हुयी गाड़ी की दिशा में शन्टिंग(आगमन अनुमति देने के बाद):–
जब आवश्यक सिगनल ''आन'' हो तो होम सिगनल तक निर्बाध रुप से शन्टिंग की जा सकती है। यदि गाड़ी के आने के लिये आगमन सिगनल ''आफ'' कर दिये गये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नहीं है उस लाइन पर शन्टिंग करने की अनुमति नहीं है। आने वाली गाड़ी यदि प्रथम रोक सिगनल पर आ कर खड़ी हो गयी है तो विशेष स्थिति में जब अन्य विकल्प न रह जाये तो सहा0 नियम 8.11(i) में दी गयी शर्तो का अनुपालन करते हुये शन्टिंग करने की अनुमति है।

8.4.3 जाती हुयी गाड़ी के पीछे शन्टिंगः–
इस स्टेशन पर जाती हुई गाड़ी के पीछे प्रथम रोक सिगनल तक शन्टिंग करने की अनुमति है वशर्ते जाने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल को पार कर गयी हो और उसकी यात्रा चालू हो।

8.4.4 शंटिंग पर प्रतिबन्ध :–
साधा0 एवं सहा0नियम संख्या 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 नही किया जायेगा। जब तक कि लाइन जिस पर शंटिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट नही है।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

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

8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :— ब्लाक उपकरण विफलता सम्बन्धी नियमो का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी।

8.4.6 दोहरी लाइन पर शंटिंग : यहॉ पर दोहरी लाइन नहीं है ।

8.5 स्टेशन यार्ड/माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शंटिंग :
—कोई नहीं—

9. असामान्य परिस्थितियॉ :

(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :

(i) स्टेशन पर दिये हुए स्थावर सिगनलों में से किसी के विफल होने की दशा में साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69 व 3.74 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा। ब्लाक उपकरणेां के विफल हो जाने पर लाइन क्लियर संदेश स्टेशन पर उपलब्ध संचार माध्यम पर अधिमानता के क्रम में भेजा जाना चाहिये।
(विस्तृत विवरण के लिये सामान्य एवं सहायक नियम का अध्याय—14 एवं परिशिष्ट ''घ '' देखें)

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

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

(ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :
दुघर्टना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में,यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लीयर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी ।
(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें ।)

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियॉ :
यदि कोई सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहॅुच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए।
(सामान्य नियम 6.04 देखें ।)

(iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

(v) <u>एक्सिल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी</u> :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

(ख) <u>क्रैक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि</u> :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(ग) <u>कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्ण रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन</u> :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(घ) <u>कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना</u>:

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो 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 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 <u>संचार साधनों की पूर्ण विफलता</u> :—
दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि अधिमान्यता के क्रम से दिये गये हैं, किसी के भी द्वारा लाइन क्लीयर प्राप्त न हो सके :—

1. ब्लाक यन्त्र
2. ब्लाक यन्त्र से सम्बद्ध टेलीफोन
3. स्टेशन से स्टेशन तक फिक्सड टेलीफोन (यदि उपलब्ध हो)
4. फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे आटो फोन तथा बी0एस0एन0एल0 फोन।
5. कन्ट्रोल टेलीफोन
6. वी0एच0एफ सेट

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

(क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नही किया जायेगा।

(ख) वी0एच0एफ0सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान—प्रदान करते समय वी0एच0एफ0सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

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

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 क्लीयर 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।

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

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

(v) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लीयर संदेश जिसमें निम्न के लिये अनुमति दी गयी हो :–

(क) खाली इंजन/गाड़ी इंजन खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़ कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिये, **अथवा**

(ख) टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रेक के वापस आने के लिये, **अथवा**

(ग) मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर या उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिये।

नोट :– सामान्य एवं सहायक नियम की परिशिष्ट'ख' भाग–II देंखें।

9.2 <u>दोहरी लाइन पर अस्थायी रुप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति</u> :

9.2.1 <u>संचार साधनों के पूर्णतया अवरुद्ध हो जाने के दौरान इकहरी लाइन प्रणाली से कार्य करना</u> : स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

9.2.2 <u>दोहरी लाइन खण्ड में एक लाइन अवरुद्ध हो जाने पर इकहरी लाइन कार्य चालन के नियम</u> : स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

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

10. <u>दृश्यता परीक्षण लक्ष्य</u> :

क. <u>निशानगाढ़ा छोर</u> : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन में डाउन होम सिगनल सं0(1) का आर्म एवं रात्रि में उसकी बैक लाइट दिखायी देना।

ख <u>मिहिनपुरवा छोर</u> : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन में अप होम सिगनल सं0 (2) का आर्म एवं रात्रि में उसकी बैक लाइट दिखायी देना।

(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

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

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

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

परिशिष्ट की सूची :

1.	**परिशिष्ट 'ए' –**	समपार फाटक के संचालन अनुदेश।
2.	**परिशिष्ट 'बी'–**	सिगनलिंग एवं इन्टरलाकिंग प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
3.	**परिशिष्ट 'सी' –**	टक्कर रोधी उपकरण ।
4.	**परिशिष्ट 'डी'–**	कर्मचारियों के कर्तव्य।
5.	**परिशिष्ट 'ई.'–**	स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।
6.	**परिशिष्ट 'एफ'–**	डी के स्टेशन , हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिगों के संचालन नियम ।
7.	**परिशिष्ट 'जी'–**	विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियो के परिचालन के लिये नियम

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

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 जाय।

———————