

पूर्वोत्तर रेलवेलखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या-एल0जे0एन0/269

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि :

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि :

सरैया स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमबी0जी0

- टिप्पणी : i) दिनांक 20.12.22 से लागू स्टेशन संचालन नियम संख्या एल.जे.एन./269 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 रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख

मुसिदूङ/नि./गोरखपुर/पूर्वोत्तर रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं0 एनईआर/एल.जे.एन./एस.वाई.यू./एस.आई.पी./2022/वी.ई.आर.-जीरो/25 संशोधन 'सी' पर आधारित नियमारेख सं0 उपमुसिदूङ/नि0/ल.जं0/2023 (आर0डी0)/16 दि. 12.06.23 एवं सरैया-बिस्वां आई.बी.एस. के एस.आई.पी. सं0 एन.ई.आर/एल.जे.एन/बी.वी.एन.-एस.वाई.यू./आई.बी.एस/2022/वी.ई.आर.-जीरो/18 संशोधन 'ए' पर आधारित नियमारेख सं0: उपमुसिदूङ/नि0/ल0जं0/2022 (आर0डी0)/15 दिनांक 10.11.22 व सरैया-महमूदाबाद (अवध) आई.बी.एस. के एस.आई.पी. सं0 एन.ई.आर/एल.जे.एन/एस.वाई.यू.-एम.एम.बी/आई.बी.एस/2022/वी.ई.आर.-जीरो/19 संशोधन 'ए' पर आधारित नियमारेख सं0: उपमुसिदूङ/नि0/ल0जं0/2023 (आर0डी0)/19 दिनांक 12.06.23 तथा कर्षण आरेख सं0 DyCEE/Con/LJN/SYU/2023(Rev-1) दिनांक 05.06.23 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 विवरण2.1 सामान्य स्थिति

सरैया स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के बुढ़वल-सीतापुर जं0 विद्युतीकृत मार्ग पर दोहरी लाइन "बी" श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक-II अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डबल विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह बुढ़वल जं0 स्टेशन से 49.395 कि0मी0 तथा सीतापुर जं0 स्टेशन से 47.04 कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर आई.बी.एच., आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंगें2.2.1 ब्लाक स्टेशन

सरैया स्टेशन के पूरब में महमूदाबाद (अवध) स्टेशन 11.65 कि0मी0 की दूरी पर व पश्चिम में बिस्वां स्टेशन 13.41 कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

कमशः पृष्ठ 2 पर

2.2.2 आई.बी.एस.:

सरैया-बिस्वॉ ब्लाक सेक्शन के मध्य अप व डाउन लाइन पर इण्टरमीडिएट ब्लाक सिगनलिंग (आई.बी.एस.) का प्रावधान है। **सरैया-बिस्वॉ** अप लाइन पर इण्टरमीडिएट ब्लाक सिगनल **सरैया** स्टेशन से **06.86** कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

सरैया-महमूदाबाद (अवध) ब्लाक सेक्शन के मध्य अप व डाउन लाइन पर इण्टरमीडिएट ब्लाक सिगनलिंग (आई.बी.एस.) का प्रावधान है। **सरैया-महमूदाबाद (अवध)** डाउन लाइन पर इण्टरमीडिएट ब्लाक सिगनल **सरैया** स्टेशन से **05.263** कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.3 नान ब्लाक स्टेशन :**2.2.2.1 बिस्वां छोर पर :-**

शंकरपुर हाल्ट इस स्टेशन से **6.82** कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.2 महमूदाबाद (अवध)छोर पर :-

बाबूपुर हाल्ट इस स्टेशन से **5.13** कि०मी० 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 ।
सरैया –बिस्वॉ		
अप लाइन	i) सरैया स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से। ii) सरैया स्टेशन के अप IBS सिगनल सं० एस-14 से।	i) सरैया स्टेशन के अप IBS सिगनल सं० एस-14 से 400 मी० आगे तक। ii) बिस्वॉ स्टेशन के अप होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक।
डाउन लाइन	i) सरैया स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे बी.एस.एल.बी. से। ii) बिस्वॉ स्टेशन के डाउन IBS सिगनल सं० एस-15 के 400 मी० पहले से।	i) बिस्वॉ स्टेशन के डाउन IBS सिगनल सं० एस-15 तक। ii) बिस्वॉ स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
सरैया- महमूदाबाद (अवध)		
अप लाइन	i) महमूदाबाद (अवध) स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल से। ii) महमूदाबाद (अवध) स्टेशन के अप IBS सिगनल सं० एस-16 से।	i) महमूदाबाद (अवध) स्टेशन के अप IBS सिगनल सं० एस-16 से 400 मी० आगे तक। ii) सरैया स्टेशन के अप होम सिगनल के आगे बी.एस.एल.बी तक।
डाउन लाइन	i) सरैया स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 से। ii) सरैया स्टेशन के डाउन IBS सिगनल सं० एस-13 से।	i) सरैया स्टेशन के डाउन IBS सिगनल सं० एस-13 के 400 मी० आगे तक। ii) महमूदाबाद (अवध) स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक।

नोट:- सरैया स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 जो सरैया स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से अप आईबीएस सिगनल सं० एस-14 के 400 मीटर दूरी तक एक जोड़ी एक्सल काउन्टर (रियर सेक्शन) तथा अप आईबीएस सिगनल सं० एस-14 से 400 मीटर आगे तक एक जोड़ी एक्सल काउन्टर (ओवरलैप सेक्शन) द्वारा नियंत्रित है। सामान्य रूप से यह सरैया स्टेशन के नियंत्रण में रहता है।

कमश: पृष्ठ 3 पर

सरैया स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 जो सरैया स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 से डाउन आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-13 के 400 मीटर दूरी तक एक जोड़ी एक्सल काउन्टर (रियर सेक्शन) तथा डाउन आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-13 से 400 मीटर आगे तक एक जोड़ी एक्सल काउन्टर (ओवरलैप सेक्शन) द्वारा नियंत्रित है। सामान्य रूप से यह सरैया स्टेशन के नियंत्रण में रहता है।

(विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "एफ" देखें।)

2.4 ढलान, यदि कोई हो -

इस स्टेशन के स्टेशन भवन की मध्य रेखा से बिस्वाँ छोर की ओर चैनेज 1090 तक 1506 में 1 की चढ़ाई व उसके आगे समतल है तथा महमूदाबाद (अवध) छोर की ओर चैनेज 49120 तक 1506 में एक की ढलान व उसके आगे चैनेज 48950 तक समतल व उसके आगे चैनेज 48200 तक 3000 में 1 की ढलान व उसके आगे चैनेज 47200 तक समतल व उसके आगे चैनेज 46700 तक 270 में 1 की ढलान व उसके आगे 135 में 1 की चढ़ाई है।

2.5 ले आउट -

इस स्टेशन का ले आउट सात लाइनों का है, जिसमें लाइन सं० 1, 2, 3 एवं 4 रनिंग लाइनें हैं। लाइन सं० 5, 6 व 7 नान-रनिंग लाइनें हैं। सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड है।

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

लाइन संख्या	क्लीयर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	753.00 मी०	33	31	डाउन लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	विद्युतीकृत
2	750.00 मी०	33	31	डाउन मेन लाइन है।	
3	750.00 मी०	33	31	अप मेन लाइन है।	
4	750.00 मी०	33	31	अप लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	

(ख) रनिंग लाइन सं० 2 डाउन मेन लाइन तथा रनिंग लाइन सं० 3 अप मेन लाइन है।

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लीयर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
5	314.00 मी०	-	लाइन सं. 1 से बिस्वाँ स्टेशन छोर पर निकली मशीन साइडिंग लाइन है।	अविद्युतीकृत
6	691.10 मी०	-	लाइन सं. 7 से निकली पी.क्यू.आर. एस. साइडिंग लाइन है।	अविद्युतीकृत
7	895.89 मी०	-	लाइन सं. 4 से महमूदाबाद(अवध) छोर पर निकली पी.क्यू.आर.एस. साइडिंग लाइन है।	अविद्युतीकृत

कमश: पृष्ठ 4 पर

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता:—
—कोई नहीं—

2.6 समपार —

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

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
45 ट्राफिक	सी	अप स्टार्टर सिगनलों व प्लेटफार्म के मध्य कि.मी. 49/ 7-8 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टे०मा० कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
47 इन्जी०	सी	डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं० ए 1 व डाउन इनर डिस्टेन्ट सिगनल सं० ए 1 के मध्य कि.मी. 51/ 3-4 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	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 (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
39 इन्जी०	सी	सरैया—महमूदाबाद(अवध) स्टेशनों के मध्य कि.मी. 44/2-3 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टे०मा० कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
41 इन्जी०	सी	सरैया—महमूदाबाद(अवध) स्टेशनों के मध्य कि.मी. 46/1-2 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टे०मा० कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट "ए" भाग 1, 2, 3 व 4 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 —

कमशः पृष्ठ 5 पर

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी / असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर बिस्वां के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) संयुक्त ब्लाक पैनल 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।
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर महमूदाबाद (अवध) के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) संयुक्त ब्लाक पैनल 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।

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 के 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 अन्तर्पाशित है तथा कम्प्यूटरीकृत विजुअल डिस्प्ले यूनिट (VDU) से संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में गाड़ियों के संचालन हेतु दो VDU (VDU -A व VDU-B) उपकरण लगा है। एक समय पर कोई एक ही VDU क्रियाशील रहेगा व दूसरा VDU स्टैन्डबाई के रूप में रहेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कांटे एवं सिगनल का संचालन VDU से किया जायेगा। वी.डी.यू पर कांटा, एवं ट्रैक सर्किटों के सहित ले आउट डायग्राम बनाया 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 अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2, अप लाइन के सरैया-आई.बी.एस. सिगनल सं० एस-14 खण्ड एवं डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11, डाउन लाइन के सरैया-आई.बी.एस. सिगनल सं० एस-13 खण्ड के रियर सेक्शन एक्सल काउन्टर (HASSDAC) एवं ओवरलैप सेक्शन एक्सल काउन्टर (HASSDAC) के क्लीयर इन्डीकेशन द्वारा नियन्त्रित है।
- (2) गाड़ी एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाता है।

कमश: पृष्ठ 6 पर

- (3) अप/डाउन आई.बी.एस. सिगनल सं० एस-14/एस-13 के साथ इंटरलॉकिंग व्यवस्था इस प्रकार की है कि इस सिगनल 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।
- (4) यह VDU (पी.सी.) कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऑपरेट किया जाता है जो गाड़ियों के आगमन, प्रस्थान एवं शंटिंग कार्य हेतु VDU (पी.सी.) से संचालित प्वाइंटों, सिगनलों और शंट सिगनलों के सही संचालन के लिये व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है। जब कभी स्टेशन मास्टर अपने कार्यालय से बाहर जाता है तो उसके द्वारा VDU (पी.सी.) को लॉक करने हेतु काउन्टर बाक्स से 'एस.एम.-चाभी' निकाल लेगा अब VDU (पी.सी.) से कोई संचालन सम्भव नहीं होगा। यद्यपि आफ किया हुआ सिगनल आन किया जा सकता है। 'एस.एम.-चाभी' कार्यरत स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।

(स्टे० संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक- V को देखें)

- (i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि -
सिगनल/प्वाइंटों का VDU(पी.सी.) से संचालन किये जाने हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व इसका अनुलग्नक-V को देखें।
- (ii) एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान -
सरैया-बिस्वाँ एवं सरैया-महमूदाबाद(अवध) खंड में एक्सल काउन्टर (HASSDAC) का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक 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 सं० 1/2 में आने के लिए है।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-10	यह अप होम सिगनल सं० एस-12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 3/4 में आने के लिए है।
3	अप आई.बी.एस. सिगनल सं० एस-14	यह सरैया-बिस्वाँ अप लाइन पर सरैया स्टेशन से 06.86 कि.मी. दूर स्थित है। यह बिस्वाँ छोर दोहरी लाइन ब्लाक यंत्र के साथ HASSDAC से नियंत्रित है।
4	डाउन आई.बी.एस. सिगनल सं० एस-13	यह सरैया-महमूदाबाद (अवध) डाउन लाइन पर सरैया स्टेशन से 05.263 कि.मी. दूर स्थित है। यह महमूदाबाद (अवध) छोर दोहरी लाइन ब्लाक यंत्र के साथ HASSDAC से नियंत्रित है।

- (iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड -
इस स्टेशन पर फिक्सड वार्नर का प्रावधान नहीं है। लाइन सं० 2 पर अप स्टाप बोर्ड, लाइन सं० 3 पर डाउन स्टाप बोर्ड तथा लाइन 6/7 के कॉटा से पहले डाउन स्टाप बोर्ड की व्यवस्था है।
- (v) आपात कास ओवर -
अप मेन लाइन को डाउन मेन लाइन से तथा डाउन मेन लाइन को अप मेन लाइन से जोड़ने हेतु कांटा सं. 201ए-201बी, 207ए-207बी एवं 208ए-208बी आपात कास ओवर का प्रावधान है।

कमश: पृष्ठ 7 पर

(vi) स्थायी रूप से लाक किये गये कांटे -

काँटा सं०	विवरण	इंडीकेटर लगे हैं 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 -
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियाँ और उनकी अभिरक्षा -

आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।

(ix) कांटे/ट्रेप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रेक 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 VDU (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त मीनू पर सम्बन्धित लाइन के रूट पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित लाइन का सिगनल आफ हो जाएगा व रास्ते के कांटे स्वतः सेट और लाक हो जाएंगे। 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 कैंक हैण्डल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा कैंक 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) ट्रेप कांटा संकेत:-

-कोई नहीं-

(स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-

सरैया-बिस्वों तथा सरैया-महमूदाबाद(अवध) प्रखण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है। अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तथा अप आई.बी.एस. सिगनल सं० एस-14 के आगे 400 मी. का भाग तथा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तथा डाउन आई.बी.एस. सिगनल सं० एस-13 के आगे 400 मी. का भाग रियर सेक्शन डिजिटल एक्सल काउन्टर (HASSDAC) व ओवरलैप सेक्शन डिजिटल एक्सल काउन्टर (HASSDAC) द्वारा नियंत्रित है।

कमशः पृष्ठ 8 पर

सरैया-बिस्वॉ खण्ड में **अप लाइन** पर **सरैया** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से अप आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-14 के 400 मीटर दूरी तक एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**रियर सेक्शन**) व अप आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-14 से 400 मीटर आगे तक एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**ओवरलैप सेक्शन**) तथा अप आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-14 से **बिस्वां** स्टेशन के अप होम सिगनल के आगे एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**एडवान्स सेक्शन**) का प्रावधान है।

सरैया-बिस्वॉ खण्ड में **डाउन लाइन** पर **बिस्वॉ** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल से डाउन आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-15 के 400 मीटर दूरी तक एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**रियर सेक्शन**) व डाउन आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-15 से 400 मीटर आगे तक एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**ओवरलैप सेक्शन**) तथा डाउन आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-15 से **सरैया** स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के आगे एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**एडवान्स सेक्शन**) का प्रावधान है।

सरैया-महमूदाबाद (अवध) खण्ड में **डाउन लाइन** पर **सरैया** स्टेशन के **डाउन** अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 से **डाउन** आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-13 के 400 मीटर दूरी तक एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**रियर सेक्शन**) व **डाउन** आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-13 से 400 मीटर आगे तक एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**ओवरलैप सेक्शन**) तथा **डाउन** आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-13 से **महमूदाबाद (अवध)** स्टेशन के **डाउन** होम सिगनल के आगे एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**एडवान्स सेक्शन**) का प्रावधान है।

सरैया- महमूदाबाद (अवध) खण्ड में **अप लाइन** पर **महमूदाबाद (अवध)** स्टेशन के **अप** अग्रिम प्रस्थान सिगनल से **अप** आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-16 के 400 मीटर दूरी तक एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**रियर सेक्शन**) व **अप** आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-16 से 400 मीटर आगे तक एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**ओवरलैप सेक्शन**) तथा **अप** आई०बी०एस० सिगनल सं० एस-16 से **सरैया** स्टेशन के **अप** होम सिगनल सं० एस-12 के आगे एक जोड़ी एकिसल काउन्टर (HASSDAC) (**एडवान्स सेक्शन**) का प्रावधान है।

(एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' तथा अनुलग्नक-IV देखें।)

(द) ट्रेक सर्किट इंडीकेशन:

वी.डी.यू. डायग्राम पर ट्रेक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है। ट्रेक सर्किट रूल डायग्राम और वी.डी.यू. डायग्राम पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है। रूल डायग्राम के अनुसार ट्रेक सर्किटेड यार्ड को स्माल ट्रेक सर्किट के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें VDU (पी.सी.) पर डिमार्केट किया गया है।

कमश: पृष्ठ 9 पर

सभी ट्रैक सर्किटों के लिए वी.डी.यू. डायग्राम में इनके प्रदीप्त संकेत लगे हैं। सभी ट्रैक सर्किटों की स्थिति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे VDU (पी.सी.) पर दिखाई गई है। ट्रैक सर्किटेड लाइनों को VDU (पी.सी.) पर ट्रैक सर्किटों को दर्शाते हुए विभिन्न रंगों द्वारा दर्शाया गया है। इनको पीली 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 'पीली' लाइट जल जाती हैं और जब गाडी ट्रैक सेक्शन पर आ जाती है तो इसकी 'पीली' 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 पीली लाइट पुनः दिखाई देगी और यह रूट रिलीज होने पर ही बुझेगी। यदि पावर फेल 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 वी.डी.यू. पर दर्शाये गए हैं।

(x) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्विचों का उपयोग करते हुए रूट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट –
स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।

(xi) कांटों का पृथक परिचालन –
स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।

(xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन –
स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "ए" में दिया गया है ।

(xiii) कैन्क हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग –
जब आपरेटिंग वी.डी.यू. द्वारा कांटो को न सेट किया जा सकता हो अथवा मोटर मशीन द्वारा आपरेट करने पर कांटा सेट न होने पर कांटो को कैन्क हैण्डिल द्वारा सेट किया जाएगा। इस कार्य के लिए ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. स्क्रीन पर कांटा मीनू पर 'कैन्क हैण्डिल रिलीज' विकल्प सेलेक्ट करेगा। वी.डी.यू. पर कैन्क हैण्डिल लाक संकेतक फ्लैशिंग पीला जल जाएगा। स्टे.मा कार्यालय में लगे कैन्क हैण्डिल बाक्स में सम्बन्धित के.एल.सी.आर. लाक पर एक एल.ई.डी. संकेतक जल जायेगा। सम्बन्धित के.एल.सी.आर. के कैन्क हैण्डिल बाक्स से स्टे.मा. कक्ष में, सम्बन्धित चाभी को मुक्त करने के लिए पुश बटन को दबायेगा। के.एल.सी. आर लाक से चाभी को निकाल लिया जाएगा। वी.डी.यू. पर स्थायी लाल कैन्क हैण्डिल रिलीज संकेतक जल जायेगा।

स्टेशन स्टाफ द्वारा जिस कांटे को परिचालित करना है उस पर पहुँचेगा कैन्क हैण्डिल चाभी के प्लैप ढक्कन तथा कैन्क हैण्डिल छेद को कांटा मशीन प्लैप कबर चाभी से खोलेगा। इसके बाद के.एल.सी.आर. चाभी को मशीन में डालेगा, कैन्क हैण्डिलिंग ढक्कन खोलने के लिए क्लाक वाइज घुमाएगा और कांटा को कैन्क हैण्डिलिंग द्वारा अपेक्षित दशा में लाक होने तक परिचालित किया जाएगा। कैन्क हैण्डिलिंग के बाद स्टेशन स्टाफ कैन्क हैण्डिल, चाभी व सम्बन्धित के.एल.सी.आर. चाभी के साथ स्टे.मा. कक्ष में वापस आयेगा।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

कैन्क हैडिल को कैन्क हैडिल बाक्स में रख देगा और चाभी को स्टे मा कक्ष के कैन्क हैडिल बाक्स में इसके के.एल.सी.आर. में वापस रख दिया जायेगा। स्टेशन स्टाफ चाभी को के.एल.सी.आर. में डालेगे तथा एन्टी क्लाक वाइज घुमाएंगे। वी.डी.यू. पर फलैशिंग पीला कैन्क हैडिल लाक संकेतक जल जायेगा। उसके बाद कार्यरत स्टे.मा. वी.डी.यू. स्क्रीन पर प्वाइंट मीनू के सम्बन्धित कांटे के 'कैन्क हैडिल लाक' विकल्प पर क्लिक करेगा। इससे कैन्क हैडिल लाक हो जायेगा और कैन्क हैडिल लाक संकेतक (स्थायी पीला) वी.डी.यू. पर प्रदर्शित होगा।

कांटो की कैन्क हैडिलिंग के बाद नीचे दिए अनुसार दो स्थितियां उत्पन्न होगी –

- (i) कांटा का अपेक्षित संकेत आपरेशन वी.डी.यू. पर दिखाई देगा तो ऐसे मामले में गाडी को प्रापर सिगनलों पर पास किया जाएगा।
- (ii) कांटो का अपेक्षित संकेत आपरेशन वी.डी.यू. पर नहीं दिखाई पडता हो और सिगनल आफ न हो रहा हो तो सम्बन्धित कांटो को स्विच क्लैम्प और पैडलाकड किया जाएगा और गाडी को टी/369-(3बी) के प्राधिकार पर पायलट किया जाएगा। संचलन पूर्ण हो जाने के बाद वी.डी.यू. आपरेशन द्वारा यदि कांटो नार्मलाइज न किया जा सकता हो तो कैन्क हैडिल द्वारा नार्मल पोजीशन में सेट किया जाएगा।

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटों के टेस्टिंग हेतु अथवा हाथ द्वारा संचालन के लिए के.एल.सी.आर. चाभी निकाला जाये तब 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।
- (iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रिकनेक्शन में के साथ कैन्क हैडिल 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।
- (v) स्टेशन मास्टर कक्ष में स्टेशन मास्टर काउण्टर बाक्स में ईईसीएच एस.एम. चाभी का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कक्ष में स्थापित काउण्टर बाक्स के निचले हिस्से में लगी होती है। दोनो वीडीयू के एक साथ 'नो लाइट' / विफल हो जाने की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर काउण्टर बाक्स ईईसीएच एस.एम. चाभी के स्लाट में लगी ईईसीएच चाभी को क्लॉक-वाइज घुमाकर ईईसीएच फेल एकनालेज पुश बटन दबायेगा जिससे दोनो वी.डी.यू. 'नो लाइट' / विफल होने का ईईसीएच इन्डीकेशन काउण्टर बाक्स पर प्राप्त होगा तथा टाइमर चलने लगेगा। 120 सेकेण्ड के पश्चात सभी कैन्क हैडिल प्रयोग हेतु मुक्त हो जाएंगे व सम्बन्धित काउण्टर पर एक अंक बढ़ जायेगा। इसकी प्रविष्टि परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा काउण्टर रजिस्टर में की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

- (xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :
1. सुपर इमरजेन्सी रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
 2. नार्मल रुट कैंसिलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
 3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर (सीओ)।
 4. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)
 5. कैंक हैण्डिल वीडर गणक (सीएच)।
 6. आपातकाल में कांटा संचालन काउण्टर (ईडब्ल्यूएन)।
 7. आपातकालीन कैंक हैण्डिल काउण्टर (ईसीएच)
 8. एक्सल काउन्टरों का वीडर काउन्टर (रिसेट बाक्सों में)।
 9. सी.एच.जी.-2 कैंक हैण्डिल वीडर गणक।
 10. लाइन क्लीयर कैंसिलेशन वीडर काउन्टर(UFSBI ब्लाकयन्त्र में)
 11. अप आई.बी.एस. सिगनल रीसेट काउन्टर।
 12. डाउन आई.बी.एस. को-आपरेशन वीडर काउन्टर।
 13. डाउन आई.बी.एस. सिगनल रीसेट काउन्टर।
 14. अप आई.बी.एस. को-आपरेशन 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.डब्ल्यू.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 रीसेटिंग की पद्धति -
स्टेशन के स्टे. संचालन नियम के परिशिष्ट 'बी' व 'एफ' में दिया गया है।
- (xvii) कांटो का आपात संचालन -
स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।
- (xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण -
स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।
- (xix) ब्लाक की क्लियरिंग -
स्टेशन मास्टर, सम्बन्धित छोर के बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस(यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इंडीकेशन व एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी की क्लीयर इन्डीकेशन द्वारा सम्बन्धित ब्लाक की क्लियरिंग सुनिश्चित करेगा। इण्डिकेशन की विफलता की दशा में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लियरिंग सुनिश्चित करेंगे।
(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)

4.1.1 अप आगमन सिगनल -

- (क) अप डिस्टेंट सिगनल सं० एए-12 का नार्मल आस्पेक्ट दो पीला है जो इनर डिस्टेंट सिगनल सं० ए-12 के स्थिति पर निर्भर है।
- (ख) अप इनर डिस्टेंट सिगनल सं० ए-12 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है, जो अप होम सिगनल सं० एस-12 के स्थिति पर निर्भर है।

कमश: पृष्ठ 12 पर

- (ग) अप होम सिगनल सं० एस-12 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये –
लाइन सं० 3 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 4 के लिए बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

5.1.1 अप प्रस्थान सिगनल

- (क) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 लाइन सं. 3 से जाने के लिए।
(ख) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 लाइन सं. 4 से जाने के लिए।
(ग) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2, अप लाइन के सरैया-आई.बी.एस. सिगनल सं० एस-14 खण्ड के रियर सेक्शन एक्सल काउन्टर (HASSDAC) एवं ओवरलैप सेक्शन एक्सल काउन्टर (HASSDAC) के क्लीयर इन्डीकेशन द्वारा नियन्त्रित है।
(घ) अप डिस्टेन्ट सिगनल (आई.बी.एस) सं० एए14।
(ङ) अप इनर डिस्टेन्ट सिगनल (आई.बी.एस) सं० ए14।
(च) अप आई.बी.एस सिगनल सं. एस-14 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका हरा आस्पेक्ट सम्बन्धित छोर के दोहरी लाइन ब्लाक यंत्र व एक्सल काउन्टर (HASSDAC) द्वारा नियन्त्रित है।

5.1.2 डाउन आगमन सिगनल –

- (क) डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं० एए-1 का नार्मल आस्पेक्ट दो पीला है जो इनर डिस्टेन्ट सिगनल सं० ए-1 के स्थिति पर निर्भर है।
(ख) डाउन इनर डिस्टेन्ट सिगनल सं० ए-1 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है, जो डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के स्थिति पर निर्भर है।
(ग) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये –
लाइन सं० 1 के लिए बांयी ओर जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

5.1.3 डाउन प्रस्थान सिगनल

- (क) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 लाइन सं० 2 से जाने के लिए।
(ख) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 लाइन सं० 1 से जाने के लिए।
(ग) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11, डाउन लाइन के सरैया –आई.बी.एस. सिगनल सं० एस-13 खण्ड के रियर सेक्शन एक्सल काउन्टर (HASSDAC) एवं ओवरलैप सेक्शन एक्सल काउन्टर (HASSDAC) के क्लीयर इन्डीकेशन द्वारा नियन्त्रित है।
(घ) डाउन डिस्टेन्ट सिगनल (आई.बी.एस) सं० एए13।
(च) डाउन इनर डिस्टेन्ट सिगनल (आई.बी.एस) सं० ए13।
(छ) डाउन आई.बी.एस/डाउन डिस्टेन्ट (समपार सं० 37) सिगनल सं. एस-13/एएजी3 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका दो पीला आस्पेक्ट सम्बन्धित छोर के दोहरी लाइन ब्लाक यंत्र व एक्सल काउन्टर (HASSDAC) तथा हरा आस्पेक्ट सम्बन्धित छोर के दोहरी लाइन ब्लाक यंत्र व एक्सल काउन्टर (HASSDAC) एवं डाउन इनर डिस्टेन्ट(समपार सं० 37)/डाउन डिस्टेन्ट(समपार सं० 35) सिगनल सं० एजी3/एए1जी1 के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियन्त्रित है।

कमश: पृष्ठ 13 पर

- नोट: (अ) अप/डाउन होम सिगनल समपार सं० 45 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित हैं।
- (ब) सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं० 45 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (स) सभी अप प्रस्थान सिगनल समपार सं० 45 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (द) 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।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल –

4.1.5.1 शंट सिगनल

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल संख्या	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच-24	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 3 से बिस्वां छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 2 से महमूदाबाद (अवध) छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-26	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6	लाइन सं० 4 से बिस्वां छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 1 से महमूदाबाद (अवध) छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	विवरण	
एस.एच-31	बिस्वां छोर से लाइन सं. 1/2/3/4 में शंटिंग हेतु।	
एस.एच-32	महमूदाबाद (अवध) छोर से लाइन सं. 1/2/3/4 में शंटिंग हेतु।	
एस.एच-33	लाइन सं. 5 से लाइन सं. 1 में शंटिंग हेतु।	
एस.एच-34	लाइन सं. 1 से लाइन सं० 5 में व बिस्वां छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।	
एस.एच-35	लाइन सं. 4 से महमूदाबाद (अवध) छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक अथवा लाइन सं० 7 में शंटिंग हेतु।	
एस.एच-36	लाइन सं. 7 से लाइन सं. 4 में शंटिंग 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 3.75 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर खराब सिगनल एडवाइस टी-369 (3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका(एस ई-32) में अंकित की जायेगी।

(iii) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

(देखें सा० एवं सं० नियम सं० 14.13 (3)(i))

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

- (iv) प्रस्थान सिगनल विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।
- (v) 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।
- (vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे संबंधित रख-रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दी गयी है।
- (vii) गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रदर्शित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि ई.आई. सिस्टम में दोष है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि पीला 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 ई.आई. सिस्टम के मरम्मत हेतु सम्बन्धित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।
- (viii) यदि इण्टरमीडिएट ब्लाक पोस्ट के दोनो ओर के स्टेशनों पर लगे विद्युत ब्लाक यन्त्र या अन्तिम रोक सिगनल के बाद लगाये गये ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर लगे एक्सल काउन्टर खराब हो जाते हैं तो इण्टरमीडिएट ब्लाक स्टाप सिगनल को भी खराब माना जायेगा और उस इण्टरमीडिएट ब्लाक पोस्ट को बन्द समझा जायेगा, और उस इण्टरमीडिएट ब्लाक पोस्ट के दोनो ओर स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लाक सेक्शन माना जायेगा।

(देखें सामान्य नियम 14.14)

- (xi) यदि एक्सल काउन्टर विफलता के कारण सम्बन्धित एडवांस स्टार्टर सिगनल विफल हो जाता है तब सम्बन्धित आई.बी.एस. सिगनल को भी खराब माना जायेगा और दोनो ओर स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लाक सेक्शन माना जायेगा। किसी भी गाड़ी को लिखित प्राधिकार टी/369(3बी) जारी करके एडवांस स्टार्टर सिगनल को पार करने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि अगली गाड़ी अगले ब्लाक स्टेशन पर पूरी पहुँच न गई हो तथा गाड़ी लेने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा प्राइवेट नम्बर के साथ गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित न कर दिया गया हो।

गाड़ी प्रस्थान करने से पहले स्टेशन मास्टर पैनल, आई.बी.एस. सिगनल एवं अगले ब्लाक स्टेशन के बीच के ब्लाक सेक्शन के लिए अगले ब्लाक स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा तथा तब वह एडवांस स्टार्टर सिगनल एवं आई.बी.एस. सिगनल को ऑन स्थिति में पास करने के लिए लोको पायलट को लिखित प्राधिकार टी/369(3बी) जारी करेगा।

इस प्राधिकार पर यह भी दर्ज करेगा कि अगले ब्लाक स्टेशन (स्टेशन का नाम) से लाइन क्लीयर प्राइवेट नम्बर के साथ प्राप्त हो गया है। लाइन क्लीयर के लिए अगले ब्लाक स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नम्बर को भी इस प्राधिकार पर दर्ज करेगा। इस विधि का तब तक अनुपालन किया जायेगा, जब तक कि सिगनल अनुरक्षक द्वारा एडवांस स्टार्टर की विफलता को ठीक न कर दिया जाये।

(विस्तृत विवरण हेतु स्टे.सं. नियम में संलग्न परिशिष्ट "एफ" देखें।)

कमशः पृष्ठ 15 पर

4.2 रिंले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हें लेने देने की कार्य पद्धति –

इस स्टेशन के रिंले रूम पर दो ताले (एस.एम. लॉक एवं सिगनल लॉक) लगे होते हैं जिसकी अभिरक्षा क्रमशः कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं सिगनल कर्मचारी [जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो] द्वारा की जाती है। रिंले रूम की चाभी स्टेशन के चाभी बॉक्स में लॉक करके रखी जाती है। जब कभी फेलियर/खराबी/रख-रखाव के लिये रिंले रूम खोलने की आवश्यकता होती है तो रिंले रूम की चाभी की विधिवत् एन्ट्री रजिस्टर में की जानी चाहिये तभी चाभी सिगनल कर्मचारी [जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो] को दिया जाना चाहिये। चाभी वापस लेते समय भी चाभी की एन्ट्री रजिस्टर में किया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर एवं टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

4.3 पावर सप्लाई –

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु अप ए0टी0, डाउन ए0टी0 व कामर्शियल सप्लाई का प्रावधान है। अप ए0टी0, डाउन ए0टी0 व 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।

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

5. दूर संचार –

स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली का परिशिष्ट बी' देखें।

5.1 सेक्शन कंट्रोल/डिप्टी कंट्रोल/कर्षण पावर कंट्रोल –

सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर एवं कर्षण पावर कंट्रोलर से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़ा है ।

5.2 आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :-

स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 केबिन/गेटो पर मैग्नेटो टेलीफोन :-

समपार सं0 39, 41, 45 एवं 47 के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े हैं।

5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन –

आई.बी.एस.सिगनल सं0 एस-13 व एस-14 के पोस्टों पर लगा टेलीफोन स्टेशन से जुड़ा है।

5.5 एक्सिल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन –

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

5.7 वी0एच0एफ0 सेट –

स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एमटीआरसी) –

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

6. गाड़ी संचालन –

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 व अध्याय-17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45 व 3.46 के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में डबल V.D.U.(पी.सी.) की व्यवस्था है, जिसका वी.डी.यू. डायग्राम सं० एन.ई.आर./एल.जे.एन/एस.वाई.यू/वी.डी.यू./2023/वी.ई.आर.-जीरो/10 दिनांक 12.06.23 संलग्न 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.) पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता 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 स्टे. सं. नियम में संलग्न 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,

कमशः पृष्ठ 17 पर

- (ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :-
डाउन गाड़ियों के लिए :
 बी.एस.एल.बी. तक।
अप गाड़ियों के लिए :
 बी.एस.एल.बी. तक।
- (घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:-
अप गाड़ियों हेतु :
 समपार सं० 39 व 41
डाउन गाड़ियों हेतु :
 समपार सं० 47

टिप्पणी: उपरोक्त के साथ ही सामान्य नियम 8.03 (1) 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 ।

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 -

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

-कोई नहीं-

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त -

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 V.D.U.(पी.सी.) पर दिखें।

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

(ग) लाइन जिसपर गाड़ी को गुजरना है यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो -

(अ) डाउन गाड़ियों के लिए -

1. लाइन सं. 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक।

2. लाइन सं. 1 पर स्नैग डेड एण्ड तक अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन हेतु डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक।

कमशः पृष्ठ 18 पर

(ब) अप गाड़ियों के लिए –

1. लाइन सं. 3 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस-2 तक।
2. लाइन सं. 4 पर सेण्ड हम्प तक अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन हेतु अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस-2 तक।

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

समपार सं0 45

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए –

समपार सं0 45

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

(विशेष रूप से साधारण एवं सहायक नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन –

गाड़ियों के आगमन हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व उसका अनुलग्नक-V अवश्य पढ़ा जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए स्टे0मा0 को चाहिये कि:

- क. V.D.U.(पी.सी.) पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट के इंडीकेशनों को देखकर वांछित लाइन का ओवर-लैप सहित साफ होना सुनिश्चित करेगा।
- ख. आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये V.D.U.(पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त मीनू पर प्रदर्शित सम्बन्धित लाइन के रूट पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित लाइन का सिगनल आफ हो जाएगा।
- ग. सिगनल के आफ होते ही रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे।
- घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ प्रकाशित हो 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 वी.डी.यू. 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 बत्तियां बुझकर लाल बत्तियां जल जाती हैं और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियां बुझ जाती हैं तथा सफेद बत्तियां फिर जल जाती हैं।
- ज. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि0 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।

कमशः पृष्ठ 19 पर

6.3.2 सिगनल को पुनः "आन" करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व –
सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार स्टेशन मास्टर सिगनल का पुनः आन करना सुनिश्चित करे।

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

6.4.1 गाड़ियों का साइमलटेनियस आना एवं जाना :

1. अप ट्रेन का लाइन सं० 4 पर ओवरलैप सैण्ड हम्प बनाकर आगमन।

और

अप ट्रेन का लाइन सं० 3 से प्रस्थान।

और

डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2 पर आगमन अथवा 1/2 से प्रस्थान।

2. अप ट्रेन का लाइन सं० 3 पर आगमन।

और

डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2 पर आगमन अथवा 1/2 से प्रस्थान।

3. डाउन ट्रेन का लाइन सं० 2 पर आगमन।

और

अप ट्रेन का लाइन सं० 3/4 पर आगमन अथवा 3/4 से प्रस्थान।

4. डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1 पर ओवरलैप स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन।

और

डाउन ट्रेन का लाइन सं० 2 से प्रस्थान।

और

अप ट्रेन का लाइन सं० 3/4 पर आगमन अथवा 3/4 से प्रस्थान।

6.4.2 गाड़ियों की क्रासिंग के समय सबसे बाहरी कॉटो को जिन पर से गाड़ी गुजरेगी इस प्रकार सेट व लाक होना चाहिये कि किसी भी परिस्थिति में दोनों गाड़ियाँ एक ही लाइन में आकर न मिल सकें।

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

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

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

(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

कमशः पृष्ठ 20 पर

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में डाउन गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं० 45 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 नं० देगा। सम्पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप प्राइवेट नम्बर मिल जाने के उपरान्त ही लाइन बंद करेगा तथा समपार सं० 45 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 स०नियम 4.17)

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली अप गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा। 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 सा० एवं स०नियम 4.17)

- ग. दोहरी लाइन पर जब कोई गाड़ी बिना टेल लैम्प/टेल बोर्ड के पास होती है तब स्टेशन मास्टर उस ब्लाक खंड के बगल की लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को रोककर चालक एवं गार्ड को वस्तुस्थिति से अवगत करायेगा एवं सतर्कता पूर्वक चलने एवं किसी अवरोध की दिशा में तत्काल रोक सकने की गति का पालन करने का सतर्कता आदेश तब तक जारी करेगा जब तक कि यह प्रमाणित न हो जाय कि गाड़ी का पिछला विच्छेदित भाग दूसरे लाइन को बाधित नहीं कर रहा है।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17(vi))

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

- (क) स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया हो।
- (ख) V.D.U.(पी.सी.) 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 V.D.U. (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त सम्बन्धित मीनू पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित सिगनल आफ हो जाएगा तथा रूट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे। सिगनल 'आफ' होने पर पूरा रूट सफेद प्रकाशित हो जायेगा।
- (घ) सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडिकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। V.D.U.(पी.सी.) पर प्रस्थान सिगनलों का आफ आस्पेक्ट, प्रस्थान होने वाली सम्बन्धित गाड़ी के प्रस्थान सिगनलों का आफ हो जाना सुनिश्चित करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

- (ड.) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेन्सी प्रकाश 'लाल' गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा ।
- (च) गाड़ी के जाने के पश्चात कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें ।
- (छ) जब अप/डाउन गाड़ी को चलाना हो तो, स्टेशन मास्टर सम्बन्धित अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करने के बाद सुनिश्चित करेगा कि पैनल पर ट्रैक का क्लियर इन्डिकेशन एवं सम्बन्धित रीसेट बॉक्स पर रियर सेक्शन HASSDAC, ओवरलैप सेक्शन HASSDAC व एडवान्स सेक्शन HASSDAC का क्लियर इन्डिकेशन प्राप्त है। यह सुनिश्चित करने के बाद कि गाड़ी के आगे लाइन साफ और अवरोध रहित है तथा प्रस्थान सिगनलों को ऑफ करने की शर्तें पूरी हो, वह सर्वप्रथम IBS सिगनल एवं एडवांस स्टार्टर सिगनल तथा इसके बाद सम्बन्धित स्टार्टर सिगनल को ऑफ करेगा। स्टेशन मास्टर पैनल सुनिश्चित करेगा कि सही सिगनल ऑफ किये गये हो।

यदि IBS सिगनल के आगे का ब्लॉक सेक्शन गाड़ी द्वारा घिरा हो लेकिन एडवान्स स्टार्टर सिगनल से लेकर IBS सिगनल के आगे 400 मी. तक रियर सेक्शन HASSDAC व ओवरलैप सेक्शन HASSDAC का क्लियर इन्डिकेशन प्राप्त हो तब स्टेशन मास्टर IBS सिगनल तक दूसरी गाड़ी चला सकता है। जैसे ही यह गाड़ी एडवान्स स्टार्टर सिगनल के आगे लगे ट्रैक सर्किट पर से गुजरती है, सिगनल स्वतः वापस ऑन हो जायेगा तथा मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन (एडवान्स स्टार्टर सिगनल तथा IBS सिगनल के बीच) अवरुद्ध इन्डिकेशन पैनल पर प्रदर्शित हो जायेगा जो ये दर्शाता है कि गाड़ी मध्यवर्ती ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर चुकी है।

जैसे ही आगे जाने वाली गाड़ी से IBS सिगनल के आगे का ब्लॉक सेक्शन साफ होने का इन्डिकेशन पैनल पर प्रदर्शित हो जाता है तथा "इन रिपोर्ट" प्राप्त हो जाती है, स्टेशन मास्टर IBS सिगनल तक चलाई गयी गाड़ी के लिये ब्लाक यंत्र पर लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा और IBS सिगनल को ऑफ करेगा। जैसे ही गाड़ी IBS सिगनल को पास करती है, स्टेशन मास्टर कार्यालयों में "सेक्शन अवरुद्धित है" का एक बजर बजने लगेगा तथा सरैया ब्लाक पैनल पर "ट्रेन गोइंग टू" का तीर संकेत लाल हो जायेगा एवं आवश्यकतानुसार बिस्वां/महमूदाबाद(अवध) सम्बन्धित स्टेशन के ब्लाक पैनल पर "ट्रेन कमिंग फ्रॉम" का तीर संकेत लाल हो जायेगा। बजर एकनालेज करके बजर की पावती दी जायेगी।

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

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

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

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 कि.मी. में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण है और गाड़ी किस गति से चलाई जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या अन्य स्टेशनों पर और ऐसी पद्धति से दिया जायेगा जैसे विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

(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 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। सम्बन्धित कांटा व सिगनल 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 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।

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

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

ट्रैक सर्किट विफलता की स्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सम्बन्धित ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। प्वाइन्ट जोन के ट्रैक सर्किट की विफलता होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। कार्यरत स्टे.मा. भौतिक सत्यापन के जरिए व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करने के बाद कि प्वाइन्ट जोन किसी भी प्रकार के वाहनो/अवरोधो से मुक्त है, और चलाये जाने वाला कॉटा रूट में लाकड नहीं है।

कमशः पृष्ठ 23 पर

स्टेशन मास्टर V.D.U. काउन्टर बाक्स पर इमरजेन्सी एस.एम. 'की' लगायेगा, जिससे काउन्टर बाक्स व वी.डी.यू. पैनल पर इमरजेन्सी एस.एम. 'की' 'इन' का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा। तत्पश्चात् सम्बन्धित प्वाइंट मीनू पर आवश्यकतानुसार 'इमर्जेन्सी नार्मल/रिवर्स' विकल्प को क्लिक करेगा। 'इमर्जेन्सी नार्मल/रिवर्स' विकल्प के क्लिक होने बाद सम्बन्धित कॉटा अपने अन्तिम संचालन स्थिति के अनुसार स्वतः नार्मल/ रिवर्स हो जायेगा। इससे वीडर काउन्टर (EWN) पर एक उच्च रीडिंग दर्ज हो जाती है। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटो के सेट न होने पाने की दशा में कैंक 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। स्टे.मा. को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये।

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

- 6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, कैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। कैंक हैण्डिल को लीवर लाक कम सर्किट कंट्रोलर असेम्बली से निकालने की पद्धति एवं 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 एक्सल काउन्टर/एक्सल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक-IV 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 वी.डी.यू. 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।

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

यदि **वी.डी.यू.** पर रूट लाइटें नहीं दिखाई दे रहीं हैं तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटों को खराब समझा जाएगा। शन्टिंग प्रभारी व्यक्तिगत रूप से कांटों 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 व स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" के अनुलग्नक-IV व परिशिष्ट 'एफ' में 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 तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से **प्राइवेट नं०** का आदान प्रदान अवश्य करें। सम्बन्धित लाइन के कॉटे व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" व **अनुलग्नक-V** में देखें।

8. शंटिंग :

8.1 सामान्य सावधानियों :

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।

[सामान्य नियम 8.05 (2) (3) देखें।

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।

[सामान्य नियम 8.06(1) देखें]

(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 हैं।

(II) **कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :**

—कुछ नहीं—

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग

स्टेशन पर इकहरी लाइन नहीं है।

कमशः पृष्ठ 25 पर

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :**8.5.1 ब्लाक बैक :**

पिछले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग संचालन की स्थिति में, जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर नहीं दिया गया हो, पिछले ब्लाक स्टेशन से प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत सेक्शन ब्लाक बैक करके शंटिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते आवश्यक सिगनलो को "आन" स्थिति में रखा गया हो। फार्म टी/806 पर शंटिंग आदेश लोको पायलट को जारी किया जायेगा। शंटिंग संचालन पूरा हो जाने पर दोनो स्टेशन मास्टर के मध्य प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सेक्शन क्लीयर किया जायेगा।

(सामान्य नियम 8.06(2), 8.14 एवं 8.15 देखें)

8.5.2 ब्लाक फारवर्ड :

अगले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग संचालन की स्थिति में, जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं किया गया हो, अगले ब्लाक स्टेशन से प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत सेक्शन ब्लाक फारवर्ड करके शंटिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते फार्म टी/806 पर शंटिंग आदेश लोको पायलट को जारी किया गया हो जिस पर अन्तिम स्टाप सिगनल "आन" रहने पर उससे गुजरने का प्राधिकार हो। शंटिंग संचालन पूरा हो जाने पर दोनो स्टेशन मास्टर के मध्य प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सेक्शन क्लीयर किया जायेगा।

(सामान्य नियम 8.06(3), 8.14 एवं 8.15 देखें)

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

8.5.3 दूर जा रही गाड़ी के पीछे शंटिंग :

सामान्य नियम 8.14 देखें ।

8.5.4 आई.बी.एस. तक शंटिंग :

IBS सिगनल तक शंटिंग की अनुमति तभी दी जायेगी जब IBS सिगनल के आगे 400 मी. तक ट्रैक साफ हो और मौसम भी साफ हो। जब IBS सिगनल निलम्बित कर दिया हो तब IBS सिगनल तक शंटिंग उपरोक्त पैरा 8.52 के अनुसार की जायेगी।

8.5.5 आई.बी.एस. के बाद शंटिंग :

IBS सिगनल के बाद शंटिंग की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन साफ नहीं है और ब्लाक फारवर्ड नहीं कर दिया गया है ।

8.5.6 दोहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :

ब्लाक विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी। ब्लाक उपकरण विफलता के दौरान गाड़ी के पीछे शंटिंग संचालन पूर्णतः वर्जित है।

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कॉटे व साइडिंग कॉटों का संचालन वी.डी.यू. पैनल द्वारा करते हुए आवश्यक शन्ट सिगनल को आफ किया जायेगा। पी.क्यू.आर. एस. साइडिंग में शंटिंग का कार्य सम्बन्धित सेक्शन इंजी.(रेल पथ) के पर्यवेक्षण में ही किया जायेगा तथा नान-इण्टरलाक कॉटों को सेट कर क्लैम्प पैड लाक करने की जिम्मेदारी सम्बन्धित सेक्शन इंजी.(रेल पथ) की होगी। शंटिंग समाप्त होने पर स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. पैनल संचालित कांटों को पुनः सामान्य स्थिति में कर देगा। कार्यप्रणाली के लिए परिशिष्ट 'बी' देखें।

कमशः पृष्ठ 26 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, 3.74 व 3.75 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।

(विस्तृत विवरण के लिये साधारण एवं सहायक नियम का अध्याय-14 एवं परिशिष्ट "घ " देखें)

टिप्पणी:(अ) ब्लाक यन्त्र टेलीफोन पर 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 आशंका 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 दें और कारण जानने की कोशिश करें तथा आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचें और दुर्घटना मैनुअल एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।

(स) बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इसको रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।

(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 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। दोहरी लाइन पर या बगल में लाइनों के होने पर इस कार्य के लिए यदि उपलब्ध हो तो इंजन उपयोग में लाया जा सकता है ।

(सामान्य नियम 6.04 देखें ।)

कमशः पृष्ठ 27 पर

- (iv) **मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :**
गाड़ी चलाने के बाद यदि IBS सिगनल को ऑफ करने से पहले, कंट्रोल पैनल(VDU) पर इस उद्देश्य के लिये विशेष रूप से लगाया गया बज़र बजने लगता है तथा प्रज्वलित होने वाला लाल इन्डीकेशन प्रदर्शित हो जाता है तो इसका अभिप्राय या तो गाड़ी IBS को ऑन स्थिति में पास कर गयी है या IBS सिगनल के आगे का ट्रैक (ओवरलैप सेक्शन(HASSDAC)) विफल हो गया है। ऐसे मामले में, कार्यरत स्टेशन मास्टर यह मानेगा कि गाड़ी IBS सिगनल को ऑन स्थिति में पास कर गयी है तथा वह IBS सिगनल को ऑफ नहीं करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तुरन्त, अगले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट न0 का आदान प्रदान करके गाड़ी न0 एंव विवरण के साथ इस सम्बन्ध में सूचित करेगा। IBS सिगनल को पैनल पर ब्लॉक अवश्य किया जाना चाहिये। इसकी सूचना खण्ड नियन्त्रक को भी दी जायेगी तथा रजिस्टर में भी इसकी प्रविष्टि अवश्य की जायेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर, कंट्रोल पैनल(VDU) पर इस सिम्बल के पास बने एकनालेजमेंट चेक बाक्स पर क्लिक करके बज़र को बन्द कर सकता है। स्टेशन मास्टर द्वारा एकनालेज करने के उपरान्त तब तक इन्डीकेशन प्रकाशित रहेगा, जब तक कि दोनों तरफ के स्टेशन मास्टर आपसी सहयोग से IBS सिगनल एक्सिल काउन्टर को रीसेट नहीं करेंगे।

उस दिशा के पैनल को नॉर्मल नहीं किया जायेगा तथा अगले स्टेशन से पुनः लाइन क्लीयर भी नहीं लिया जायेगा जब तक कि IBS सिगनल को ऑन स्थिति में पास करने वाली गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर पूरी न आ चुकी हो तथा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा प्राइवेट न0 के साथ गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित न कर दिया गया हो।

जब भी गाड़ी लेने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बरो के आदान प्रदान के अन्तर्गत यह सूचना मिलती है कि गाड़ी IBS सिगनल को ऑन की स्थिति में पास कर गयी है तब वह तुरन्त यह सुनिश्चित करेगा कि यदि कोई गाड़ी आगे आ रही है, उसे आगमन सिगनल पर नहीं रोका जाये तथा आगमन सिगनल को तुरन्त ऑफ कर दिया जाये, इस गाड़ी के आने के बाद, उसके लिये ऑफ किये गये आगमन सिगनल को तुरन्त ऑन की हालत में वापस करने के बाद बचाव के लिये कांटो को साफ लाइन के लिये बदल दिया जाये।

पैनल को नॉर्मल स्थिति में नहीं किया जायेगा तथा पिछले स्टेशन को पुनः लाइन क्लीयर नहीं दिया जायेगा जब तक कि IBS सिगनल को ऑन की स्थिति में पास करने वाली गाड़ी पूरी न आ चुकी हो तथा गाड़ी भेजने वाले कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट न0 के साथ सूचित न कर दिया गया हो।

- (v) **एक्सिल काउन्टर ब्लॉक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :**
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' तथा अनुलग्नक-IV में दिया गया है।
- (vi) **एम.टी.आर.सी. में खराबी :**
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

कमशः पृष्ठ 28 पर

- (ख) क्रेक हैण्डल एवं केएलसीआर द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :
- (i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को क्रेक हैण्डल से संचालन का विस्तृत विवरण परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-1 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 बाधारहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है ।
- (घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना
जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को रिपोर्ट 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। खण्ड के नियंत्रक को संदेश देने के साथ इस खराबी को सिगनल विफलता रजिस्टर में भी दर्ज किया जाये ।
- (ङ) आई.बी.एस. सिगनलिंग को निम्न परिस्थितियों में बन्द/स्थगित समझा जायेगा:
- (i) दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान।
(ii) इण्टरमीडिएट ब्लाक स्टाप सिगनल की विफलता होने पर।
(iii) आई.बी.एस. के डिस्टेन्ट सिगनल का 'आफ' स्थिति में विफल होने पर।
(iv) ब्लाक यन्त्र की विफलता होने पर।
(v) एक्सल काउन्टर पेयर की विफलता होने पर।
(vi) सभी संचार साधनों के विफलता होने के दौरान।

नोट:— उपरोक्त परिस्थितियों में सम्बन्धित सेक्शन को एक ब्लाक खण्ड मानते हुए गाड़ी का संचालन किया जायेगा।

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात जब निम्न साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं उदाहरणार्थ :-

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

कमशः पृष्ठ 29 पर

- 9.1.1 इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में :
इस स्टेशन पर इकहरी लाइन नहीं है ।
- 9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :
- 9.2.1 संचार साधनों के पूर्णतया अवरुद्ध हो जाने के दौरान इकहरी लाइन प्रणाली से कार्य करना :
सामान्य एवं सहायक नियम का परिशिष्ट "ख" भाग-III में निर्धारित नियमों के अनुसार कार्य किया जायेगा ।
- 9.2.2 दोहरी लाइन खण्ड में एक लाइन अवरुद्ध हो जाने पर इकहरी लाइन कार्य चालन के नियम :
जब कभी किसी गाड़ी या रेलपथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी दूसरी रुकावट के कारण दोहरी लाइन के किसी एक लाइन का उपयोग नहीं हो पाता है तो यातायात का परिवहन अस्थायी तौर पर सामान्य एवं सहायक नियम परिशिष्ट "ख" भाग-IV के अनुसार किया जायेगा ।
- 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. बिस्वां छोर: प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल संख्या एस-4 की बत्ती ।
- ख. महमूदाबाद(अवध) छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल संख्या एस-5 की बत्ती ।
- नोट:- इस स्टेशन पर डबल डिस्टेन्ट सिगनल का प्रावधान होने के कारण लोको पायलट को स्टाप सिगनल की स्थिति बताने के लिए फाग सिगनल लगाये जाने की आवश्यकता नहीं है ।
(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 :
इस स्टेशन पर आवश्यकता नहीं है ।

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 | दोहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) का विवरण । |
| | अनुलग्नक-IV | एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी. की कार्य प्रणाली । |
| | अनुलग्नक-V | विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधि । |
| 3 | परिशिष्ट 'सी' | टक्कर रोधी उपकरण । |
| 4 | परिशिष्ट 'डी' | कर्मचारियों के कर्तव्य । |
| 5 | परिशिष्ट 'ई..' | स्टेशन पर आवश्यक उपकरण । |

क्रमशः पृष्ठ 30 पर

- 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।
