

पूर्वोत्तर रेलवेलखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या-एल०जे०एन०/275

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि : 11.02.21

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि : 18.02.21

टिकरी के स्टेशन संचालन नियमबी०जी०

- टिप्पणी : i) दिनांक 18.02.21 से लागू स्टेशन संचालन नियम संख्या एल.जे.एन./275 में शुद्धि पर्ची सं० 1 को समाहित किया जायेगा।
- ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियम किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख

प्रमुसिदूड़/गोरखपुर/पूर्वोत्तर रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं० एनईआर/एल.जे.एन./टी.आर.ई./एस.आई.पी./2019/वी.ई.आर.-जीरो/6 संशोधन "बी" पर आधारित नियमारेख सं० वमंसिदूड़/ल.जं./2020 (आर०डी०)/38 दि. 23.10.2020 तथा कर्षण आरेख सं० Gr.245/RE/LKO/TSWR/TRE/02/ दि० 10.01.22 संलग्न है। जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है। दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण2.1 सामान्य स्थिति

टिकरी स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के मनकापुर जं०-अयोध्या विद्युतीकृत मार्ग पर इकहरी लाइन "बी" श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक-II (R) अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डबल विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह मनकापुर जं० स्टेशन से 12.65 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

टिकरी स्टेशन के पूरब में मनकापुर जं० स्टेशन 12.65 कि०मी० तथा पश्चिम में कटरा स्टेशन 16.00 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :2.2.2.1 कटरा छोर पर :-

इस स्टेशन से नवाबगंज हाल्ट स्टेशन 9.00 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.2 मनकापुर जं० छोर पर :-

- कोई नहीं-

कमश: पृष्ठ 2 पर

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

वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरु होता है ।	वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है ।
टिकरी – कटरा	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से ।	कटरा स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
टिकरी – मनकापुर जं०	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 से ।	मनकापुर जं० स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो –

इस स्टेशन की मध्य रेखा से मनकापुर जं० स्टेशन की ओर 2000 में 1 की ढलान व कटरा स्टेशन की ओर 1500 में 1 की चढ़ाई है।

2.5 ले आउट –

इस स्टेशन का ले आउट तीन लाइनों का है, जिसमें लाइन सं० 1, 2 एवं 3 रनिंग लाइनें हैं। सभी रनिंग लाइने ट्रेक 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	720.00 मी०	32	30	लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	विद्युतीकृत
2	720.00 मी०	32	30	मेन लाइन है।	
3	788.00 मी०	35	32	लूप लाइन रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	

(ख) रनिंग लाइन संख्या 2 मेन लाइन है।

(ग) गाड़ियों किसी भी रनिंग लाइन पर/से किसी भी दिशा से/में ली/भेंजी जा सकती 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
- कोई नहीं -				

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

2.6 समपार –

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

फाटक संख्या	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्तर्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी०ए०डब्लू०डी०) उपलब्ध है
कोई नहीं							

कमशः पृष्ठ 3 पर

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 संख्या	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी०ए० डब्लू०डी०) उपलब्ध है
12 इन्जी०	सी	टिकरी - कटरा स्टेशनो के मध्य कि.मी. 15/2-3 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
16 इन्जी०	बी-2	टिकरी -कटरा स्टेशनो के मध्य कि०मी० 20/9-21/0 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'ए' भाग 1 व 2 देखें।

3

संचालन की प्रणाली और साधन

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

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी/असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर मनकापुर जं० के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर कटरा के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-

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

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली -

4.1 स्टेशन पर रूट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग(EI) और बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलो की व्यवस्था है, जो मानक II R अन्तर्पाशित है तथा 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 एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के साथ इंटरलाकिंग 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।
- (2) गाड़ी अप एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाता है। इस सिगनल को बाद वाली गाड़ी के लिए ‘ऑफ’ करने के लिए ब्लॉक उपकरण पर पुनः लाइन क्लीयर लेकर ही ‘ऑफ’ किया जा सकता है।
- (3) यह 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 प्वाइन्टों, 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।

(स्टेशन 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) एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान -
टिकरी-मनकापुर जं० एवं टिकरी-कटरा खंड में एक्सिल काउन्टर (HASSDAC) का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

कमशः पृष्ठ 5 पर

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. -

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

(iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड -

स्टेशन पर फिक्सड वार्नर एवं स्टाप बोर्ड की व्यवस्था नहीं है।

(v) आपात कास ओवर -

इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(vi) स्थाई 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	पृथक्की -करण के साधन	आइसोलेशन जिन लाइन के बीच	टिप्पणी
- कोई नहीं -									

(vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे -

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियों 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/ट्रैप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत (इलेक्ट्रिक/बैनेर 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।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

(ब) ट्रेप कांटा संकेत:-
-कोई नहीं-

(स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-

टिकरी-मनकापुर जं० तथा टिकरी-कटरा प्रखण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक-IV देखें।

(द) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

वी.डी.यू. डायग्राम पर ट्रैक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है। ट्रैक सर्किट रूल डायग्राम और वी.डी.यू. डायग्राम पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है। रूल डायग्राम के अनुसार ट्रैक सर्किट यार्ड को स्माल ट्रैक सर्किट के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें VDU (पी.सी.) पर डिमार्केट किया गया है। 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 सर्किट 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 है 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 सेटिंग 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) कैंक 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 कैंक हैण्डिल द्वारा सेट किया जाएगा। इस कार्य के लिए ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. स्क्रीन पर कांटा मीनू पर 'कैंक हैण्डिल रिलीज' विकल्प सेलेक्ट करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

वी.डी.यू. पर क्रेक हैन्डिल लाक संकेतक फलैशिंग पीला जल जाएगा। स्टे.मा कार्यालय में लगे क्रेक हैन्डिल बाक्स में सम्बन्धित के.एल.सी.आर. लाक पर एक एल.ई.डी. संकेतक जल जायेगा। सम्बन्धित के.एल.सी.आर. के क्रेक हैन्डिल 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 क्रेक हैन्डिल रिलीज संकेतक जल जायेगा।

स्टेशन स्टाफ द्वारा जिस काँटे को परिचालित करना है उस पर पहुँचेगा क्रेक हैन्डिल चाभी के फ्लैप ढक्कन तथा क्रेक हैन्डिल छेद को काँटा मशीन फ्लैप कबर चाभी से खोलेगा। इसके बाद के.एल.सी.आर. चाभी को मशीन में डालेगा, क्रेक हैन्डिलिंग ढक्कन खोलने के लिए क्लाक वाइज घुमाएगा और काँटा को क्रेक हैन्डिलिंग द्वारा अपेक्षित दशा में लाक होने तक परिचालित किया जाएगा। क्रेक हैन्डिलिंग के बाद स्टेशन स्टाफ क्रेक हैन्डिल, चाभी व सम्बन्धित के.एल.सी.आर. चाभी के साथ स्टे.मा. कक्ष में वापस आयेगा। क्रेक हैन्डिल को क्रेक हैन्डिल बाक्स में रख देगा और चाभी को स्टे मा कक्ष के क्रेक हैन्डिल बाक्स में इसके के.एल.सी.आर. में वापस रख दिया जायेगा। स्टेशन स्टाफ चाभी को के.एल.सी.आर. में डालेगा तथा एन्टी क्लाक वाइज घुमाएगा। वी.डी.यू. पर फलैशिंग पीला क्रेक हैन्डिल लाक संकेतक जल जायेगा। उसके बाद कार्यरत स्टे.मा. वी.डी.यू. स्क्रीन पर प्वाइंट मीनू के सम्बन्धित काँटे के 'क्रेक हैन्डिल लाक' विकल्प पर क्लिक करेगा। इससे क्रेक हैन्डिल लाक हो जायेगा और क्रेक हैन्डिल लाक संकेतक (स्थायी पीला) वी.डी.यू. पर प्रदर्शित होगा।

कांटो की क्रेक हैन्डिलिंग के बाद नीचे दिए अनुसार दो स्थितियां उत्पन्न होंगी –

- (i) काँटा 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 पड सकता। यदि सिगनल आफ न हो रहा हो तो सम्बन्धित कांटो को स्विच क्लैप और पैडलाकड किया जाएगा और गाडी को टी/369-(3बी) के प्राधिकार पर पायलट किया जाएगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद वी.डी.यू. आपरेशन द्वारा यदि कांटो नार्मलाइज न किया जा सकता हो तो क्रेक हैन्डिल द्वारा नार्मल पोजीशन में सेट किया जाएगा।

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत काँटा 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 काँटे 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 क्रेक हैन्डिल प्राप्त होने पर सामान्य कार्य प्रणाली अपनायी जाये।

कमशः पृष्ठ 8 पर

- (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 उपलब्ध दोनों वीडियू के फेल/नो-लाइट हो जाने की दशा में 'ए'/'बी' वीडियू फेल चाभी' को काउण्टर बाक्स पर उपलब्ध स्लाट में लगाकर घुमा देने पर आपातकालीन क्रैन्क हैण्डिल चाभी प्रयोग हेतु मुक्त हो जाएगी। काउण्टर बाक्स पर लगे आपातकालीन क्रैन्क हैण्डिल चाभी हेतु लगे सील को तोड़कर इस चाभी को घुमा देने पर 120 सेकेण्ड के बाद सभी काउण्टर उपयोग हेतु मुक्त हो जाएंगे एवं सम्बन्धित काउण्टर पर एक नम्बर बढ़ेगा इसकी प्रविष्टि परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा काउण्टर रजिस्टर में की जायेगी।
- (xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउण्टर के रख रखाव हेतु
1. सुपर इमरजेन्सी रूट रिलीज वीडर काउण्टर (ईयूवाईएन)।
 2. नार्मल रूट कैंसिलेशन काउण्टर (ईयूवाईएन)।
 3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउण्टर (सीओ-सीएनटी)।
 4. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउण्टर(ईजीजीएन)
 5. क्रैन्क हैण्डिल वीडर गणक (सीएच)।
 6. आपातकाल में कांटा संचालन काउण्टर (ईडब्ल्यूएन)।
 7. आपातकालीन क्रैन्क हैण्डिल काउण्टर (ईसीएच)
 8. टोकेनलेस ब्लाक पैनलों हेतु वीडर काउण्टर
 9. एक्सल काउण्टरों का वीडर काउण्टर (रिसेट बाक्सों में)।

टिप्पणी: स्टेशन मास्टर वीडर काउण्टर 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 काउण्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति -
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं 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 -
बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी. आई) ब्लाक पैनल द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। सम्बन्धित इण्डिकेशनों के विफलता की स्थिति में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे।

(सा० एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

कमशः पृष्ठ 9 पर

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-

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

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-12 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 1 हेतु दाया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु बायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

(क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 लाइन सं० 1 से।

(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 लाइन सं० 2 से।

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

(ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 इकहरी लाइन टोकनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

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

(ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 1 हेतु बायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :-

(क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 लाइन सं० 1 से।

(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 लाइन सं० 2 से।

(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 लाइन सं० 3 से।

(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 इकहरी लाइन टोकनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।

नोट: (अ) अग्रिम प्रस्थान सिगनल का "आफ" आस्पेक्ट सम्बन्धित ब्लाक यंत्र व एक्सिल काउन्टर (HASSDAC) से नियंत्रित है।

(ब) 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 सं०	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच-24	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 2 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 2 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु।

कमश: पृष्ठ 10 पर

एस.एच-26	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6	लाइन सं० 1 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 1 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच-28	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8	लाइन सं० 3 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच-29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9	लाइन सं० 3 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु ।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	विवरण	
एस.एच-31	कटरा छोर से लाइन सं० 1/2/3 में आने हेतु।	
एस.एच-32	मनकापुर जं० छोर से लाइन सं० 1/2/3 में आने हेतु।	

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

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

(iii) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा। इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है। प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

(देखें सं० नियम 14.13 (3)(ii))

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

(v) 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।

(vi) 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 अनुसूचक 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 अनुसूचक को तुरन्त सूचित करें।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

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

इस स्टेशन के 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, ए.टी., कामर्शियल(लोकल) सप्लाई के अतिरिक्त डीजल जनरेटर का प्रावधान है। ए.टी., कामर्शियल(लोकल) सप्लाई क्रमशः फेल हो जाने की स्थिति में सिगनल के लिए सप्लाई आई.पी.एस. (इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई) से स्वतः ही चालू हो जाएगी तथा आवश्यकता पड़ने पर आई.पी.एस. को चार्ज करने के लिए स्टेशन मास्टर डीजल जनरेटर को तत्काल चालू करवाने की व्यवस्था परिशिष्ट 'बी' के अनुलग्नक-11 के अनुसार करेगा, जिनके द्वारा आई.पी.एस. को चार्ज किया जाता है।

(विस्तृत विवरण के लिये स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" के अनुलग्नक-11 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/डी०ओ०टी० टेलीफोन :-

स्टेशन पर आटो एवं डी०ओ०टी० टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 केबिन/गेटो पर मैग्नेटो टेलीफोन :-

समपार सं. 12 व 16 के टेलीफोन इस स्टेशन से जुड़े हैं।

5.4 आई०बी०एस० का आई०बी०एस० टेलीफोन –

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.5 एक्सिल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन –

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.7 वी०एच०एफ० 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 12 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 3.47 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 वमंसिदूई/ल.जं०/2020(वी०डी०यू०)/39 दि० 23.10.2020** संलग्न है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर, व कांटावाला 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

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेंस सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र –

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य V.D.U. (पी.सी.) पर उपलब्ध ट्रेक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रेक 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 ट्रेक सर्किट इंडिकेशन के लिये स्टेशन संचालन 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(19) देखें।)

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त –

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

(क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो।

(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से "आन" न कर दिये गये हो,

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

- (ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :-
डाउन गाड़ियों के लिए :
 स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।
अप गाड़ियों के लिए :
 स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक ।
- (घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:-
डाउन गाड़ियों हेतु :
 समपार सं० 12 व 16
अप गाड़ियों हेतु :
 -कोई नहीं-

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

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

- 6.2.1.1 ब्लॉक 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) अप गाड़ियों के लिए -
- लाइन सं० 1 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
 - लाइन सं० 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
 - लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।

कमशः पृष्ठ 14 पर

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:

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

(घ) समपार फाटक बन्द व लाक न कर दिया हो :-

- (अ) अप गाड़ियों के लिए:- --कोई नहीं--
 (ब) डाउन गाड़ियों के लिए:- --कोई नहीं--

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 स्टे०मा० 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।
- ड. प्वाइंट्स 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 बत्तियाँ बुझकर लाल बत्तियाँ जल जाती हैं और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियाँ बुझ जाती हैं तथा सफेद बत्तियाँ फिर जल जाती हैं।
- ज. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि० 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।

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।

कमशः पृष्ठ 15 पर

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 :

- (अ) अप ट्रेन का लाइन सं० 1 पर सैण्ड हम्प बनाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प बनाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 2 या 3 से प्रस्थान ।
- (ब) अप ट्रेन का लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1 या 2 से प्रस्थान ।
- (स) डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
अप ट्रेन का लाइन सं० 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 2 या 3 से प्रस्थान ।
- (द) डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प बनाकर आगमन
और
अप ट्रेन का लाइन सं० 1 पर सैण्ड हम्प बनाकर आगमन
या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1 या 2 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 दोनो 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 इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डीकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगे।

(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

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

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17)

कमशः पृष्ठ 16 पर

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :**6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :**

- (क) स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो ।
- (ख) **V.D.U.(पी.सी.)** 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 इंडीकेशन 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 ।
- (ङ) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेन्सी प्रकाश 'लाल' गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा ।
- (च) गाड़ी के जाने के पश्चात कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें ।

6.6.2 गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।**6.6.3 काशन आर्डर (सतर्कता आदेश) का जारी किया जाना :**

जब कभी लाइन की मरम्मत हो रही हो या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता हो तो डाइवर 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 हैं और गाड़ी किस गति से चलायी जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या अन्य स्टेशनों पर और ऐसी पद्धति से दिया जायेगा जैसे विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

(सा० एवं सहा० नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है। सम्बन्धित कांटा व सिगनल को स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार संचालित किया जायेगा।

कमशः पृष्ठ 17 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 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 ट्रेक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

ट्रेक सर्किट विफलता की स्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सम्बन्धित ट्रेक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। प्वाइन्ट जोन के ट्रेक सर्किट की विफलता होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रेक 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। 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 प्वाइन्ट 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 क्लैक हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा। स्टे.मा. द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टे.मा. डायरी एवं सिगनल विफलता रजिस्टर व वीडर गणक रजिस्टर में की जायेगी। 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, क्लैक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। क्लैक हैण्डिल को लीवर लाक कम सर्किट कंट्रोलर असेम्बली से निकालने की पद्धति एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-। 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।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

- 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। यदि वी.डी.यू. पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रहीं है 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 संचालन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये-इन दोनों में जो पहले हो-तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))

- 6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों /सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध**
सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 व स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" के अनुलग्नक-IV में देखें।

- 7. लाइन अवरुद्ध होना :**
सामान्यतः परिचालित लाइन 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 काँटे व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" व अनुलग्नक-V में देखें।

- 8. शंटिंग :**

- 8.1 सामान्य सावधानियाँ :**

सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

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 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 है ।
- (II) **कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :** -कुछ नहीं-

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

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

8.4.2 आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :-

इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शन्टिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर एडवांस्ड स्टार्टर तक शन्टिंग, सा०नि० 8.09 में दिये गये शर्तों का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है ।

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

8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शन्टिंग :-

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

8.4.4 शन्टिंग पर प्रतिबन्ध :-

साधारण एवं सहायक नियम सं० 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिगनल आफ कर दिया गया है तो शन्टिंग संचालन नहीं किया जायेगा, जब तक कि लाइन जिस पर शन्टिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट नहीं है ।

कमशः पृष्ठ 20 पर

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

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

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

8.6 स्टेशन यार्ड/माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शंटिंग :
स्टेशन पर कोई साइडिंग नहीं है।

9. असामान्य परिस्थितियाँ :

(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :

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

(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 ।)

कमशः पृष्ठ 21 पर

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

(सामान्य नियम 6.04 देखें।)

- (iv) **मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :**
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (v) **एक्सल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :**
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक-IV में दिया गया है।
- (vi) **एम.टी.आर.सी. में खराबी :**
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (ख) **कैंक हैण्डिल एवं केएलसीआर द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :**
- (i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को कैंक हैण्डिल 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।

9.1 **संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-**

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

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

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

(ख) वी०एच०एफ०सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय वी०एच०एफ०सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

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

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

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

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

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

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड पर :

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

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

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

9.3 बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त/किपिल्ड गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान :

सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ 23 पर

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

- क. कटरा छोर: प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल संख्या एस-4 की बत्ती ।
- ख. मनकापुर जं० छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल संख्या एस-5 की बत्ती ।

(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 :

(ii) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे हैं इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात् बाहर की ओर गड़े हैं। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो, वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो ड्यूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैग मैनों को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनल मैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी ।

(iii) स्टेशन में निर्धारित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है । जिसमें कार्यरत फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टाक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये , प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का ब्योरा देना होगा ।

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनल मैन और या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनल मैन प्रतिनियुक्त किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है। जिससे ज्ञात होगा कि वे गाड़ी के लिए फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं ।

(दृश्यता परीक्षण स्थल, पटाखा लगाने का स्थान, स्टेशन पटाखा रजिस्टर एवं फाग सिगनल मैन हेतु विस्तृत निर्देशों हेतु सा. एवं सहा.नियम 3.61 एवं परिशिष्ट 'क' देखें)

13. परिशिष्ट की सूची :

- | | | |
|---|---------------|--|
| 1 | परिशिष्ट 'ए' | समपार फाटकों की कार्यप्रणाली । |
| 2 | परिशिष्ट 'बी' | सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था । |
| | अनुलग्नक-I | मोटर प्वाइंट मशीन का क्रेक हैण्डल द्वारा संचालन। |
| | अनुलग्नक-II | कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था । |
| | अनुलग्नक-III | इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) की कार्य विधि। |
| | अनुलग्नक-IV | ब्लाक प्रूविंग बाई डिजिटल एक्सल काउन्टर की कार्यविधि। |
| | अनुलग्नक-V | विजुअल डिस्ट्रे यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधि। |

कमशः पृष्ठ 24 पर

- 3 परिशिष्ट 'सी' टक्कर रोधी उपकरण ।
- 4 परिशिष्ट 'डी' कर्मचारियों के कर्तव्य ।
- 5 परिशिष्ट 'ई..' स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।
- 6 परिशिष्ट 'एफ' डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम ।
- 7 परिशिष्ट 'जी' विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के लिये नियम ।

- नोट : क. इन नियमों को किसी भी स्थिति में साधारण एवं सहायक नियमों को रद्द करके, संशोधित करके अथवा सुधार करके न पढ़ा जाये ।
- ख. उपर्युक्त अनुच्छेद में कुछ साधारण एवं सहायक नियमों की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है। नियम सम्पूर्ण नहीं है सभी अन्य साधारण और सहायक नियमों पर अन्य विशेष आदेशों या प्रशासन द्वारा समय-समय पर जारी किये गये अनुदेशों का पालन दृढ़ता से किया जाये ।