पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या–एल0जे0एन0 / 258

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

तिकुनिया स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
(एम0जी0)

टिप्पणीः (i) दिनांक **14.12.16** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 / **258** को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है।

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

1. **स्टेशन संचालन नियमारेख :**
मुसिदूइं / गोरखपुर / पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं0 उपमुसिंदूइं / नि0 / बी0जी0 / 77(वाईडी) / 8 संशोधन **'एल'** पर आधारित नियमारेख संख्याः **वमंसिदूइं / ल0जं0 / 2016 (आर0डी0) / 22 दिनांक 02.03.16 मय संशोधन 'ए' दिनांक 02.12.16** संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें ।

2. **स्टेशन का विवरण :**

2.1 सामान्य स्थिति :
तिकुनिया स्टेशन पू0उ0रेलवे के **बहराइच–मैलानी** अविद्युतीकृत प्रखण्ड पर इकहरी लाइन का ''**बी**'' श्रेणी का माडीफाइड नान–इण्टरलाक्ड स्टेशन है। यह **मैलानी जं0** स्टेशन से **78.32** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

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

2.2.1 ब्लाक स्टेशन :–
तिकुनिया स्टेशन **बेलरायॉ** स्टेशन के **पूरब** में **06.26** कि0मी0 की दूरी पर तथा **मंझरापूरब** स्टेशन के **पश्चिम्** में **15.65** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान–ब्लाक स्टेशन :–
(क) अप दिशा में : कोई नहीं
(ख) डाउन दिशा में : **खैरतिया बांध रोड हाल्ट** इस स्टेशन से **07.13** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

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

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से ''ब्लाक खंड'' शुरु होता है	वह स्थान जहां ''ब्लाक खंड'' समाप्त होता है
तिकुनिया – मंझरापूरब	इस स्टेशन के अप होम सिगनल से।	**मंझरापूरब** स्टेशन के डाउन होम सिगनल तक।
तिकुनिया – बेलरायॉ	इस स्टेशन के डाउन होम सिगनल से।	**बेलरायॉ** स्टेशन के अप होम सिगनल तक।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

2.4 <u>ढलान, यदि कोई हो</u> :
समतल है।

2.5 <u>ले आउट</u> :
इस स्टेशन का ले आउट पॉच लाइनों का है, जिसमें लाइनों की संख्या 1, 2 व 3 रनिंग लाइने हैं। रनिंग लाइन सं0 3 से निकली नान–रनिंग साइडिंग लाइन सं0 4 तथा रनिंग लाइन सं0 1 व मेन लाइन से निकली नान–रनिंग गुडस प्लेटफार्म लाइन सं0 5 है।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
1	625.00 मीटर	30	लूप लाइन एवं रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	अविद्युतीकृत
2	584.00 मीटर	28	मेन लाइन है।	
3	632.00 मीटर	31	लूप लाइन है।	

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

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में)(सी.एस.आर.)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
4	106.15 + 337.80 मीटर	–	लाइन सं0 3 से निकली साइडिंग लाइन है।	अविद्युतीकृत
5	63.45 + 183.00 + 81.75 मीटर	–	**बेलरायॉ** छोर पर रनिंग लाइन सं0 1 व मेन लाइन से निकली गुड्स प्लेटफार्म लाइन है।	

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

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

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्तर्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली उपलब्ध है (टी. ए.डब्लू.डी)
113 ट्राफिक	**''सी''**	अप होम सिगनल सं0 (2) व कॉटा सं0 1 के मध्य कि0मी0 **187/1–2** पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला।	**मंझरापूरब** छोर पर कार्यरत कॉटावाला	नहीं	परिशिष्ट **''बी''** देखें।	नहीं

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

114 ट्राफिक	''सी''	डाउन आउटर व डाउन होम के मध्य कि0मी0 188/3–4 पर स्थित है ।	–मानव रहित–

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 सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त–र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली उपलब्ध है (टी.ए.डब्लू.डी)
111 इंजी0	''सी''	तिकुनिया–मंझरापूरब के मध्य कि0मी0 185/2–3 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटकवाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु परिशिष्ट ''ए'' का भाग 1 व 2 देंखें।

3. <u>संचालन की प्रणाली और साधन :</u>
अगल बगल के स्टेशनों से इकहरी लाइन पर ''**पूर्ण ब्लाक पद्धति**'' लागू है। इस स्टेशन पर लगाये गये ब्लाक उपकरणों/साधनो की व्यवस्था निम्नवत् है :–

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी / असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
टेलीफोनयुक्त विद्युत ब्लाक यन्त्र (नील्स बाल टोकेन)**बेलरायॉ** स्टेशन में स्थापित इसी प्रकार के समान ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	–
टेलीफोनयुक्त विद्युत ब्लाक यन्त्र (नील्स बाल टोकेन) **मंझरापूरब** स्टेशन में स्थापित इसी प्रकार के समान ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	–

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

4. <u>सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :</u>
4.1 यह स्टेशन माडीफाइड नान–इण्टरलाक्ड स्टेशन है। यहॉ दो आस्पेक्ट लोवर क्वाड्रेन्ट स्थावर (फिक्सड) सिगनलो की व्यवस्था है। इस स्टेशन के सिगनलो को निम्न तालिका के अनुसार जलाया/बुझाया जायेगा:–

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

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

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

(i) <u>सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि</u> :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' को देखें ।

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

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

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

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

(vi) <u>स्थाई रुप से लाक किये गये कांटे :</u>

कॉटा सं0	विवरण	इण्डी–केटर लगा है या नहीं	सेटिंग की सामान्य स्थिति	चाभी द्वारा नियन्त्रित	मोटर अथवा यान्त्रिक संचालित	ट्रैक – सर्किटेड या नहीं	आइसोलेशन के साधन	
							साधन	लाइन सं0 के मध्य
3	इकहरे एच.पी.के. तालायुक्त कॉटे	नहीं	लाइन सं0 3 के लिये व लाइन सं0 4 के क्रास ओवर के विरुद्ध सेट व लाक्ड।	एस–3	यान्त्रिकी	नहीं	कॉटे सेट करके	3 व 4
3एक्स	दोहरे एच.पी.के. तालायुक्त डिरेलिंग स्विच	है	लाइन सं0 4 में डिरेल करने के लिये सेट व लाक्ड।	पी	यान्त्रिकी	नहीं	डिरेलिंग स्विच	4 व 3
4	इकहरे एच.पी.के. तालायुक्त कॉटे	नहीं	लाइन सं0 3 के लिये व लाइन सं0 4 के क्रास ओवर के विरुद्ध सेट व लाक्ड।	एस–2	यान्त्रिकी	नहीं	कॉटे सेट करके	3 व 4
4ए	दोहरे एच.पी.के. तालायुक्त कॉटे	नहीं	लाइन सं0 4 के लिये व लाइन सं0 3के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाक्ड।	पी	यान्त्रिकी	नहीं	कॉटे सेट करके	4 व 3
5	इकहरे एच.पी.के. तालायुक्त कॉटे	नहीं	लाइन सं0 1 के लिये व लाइन सं0 5 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाक्ड।	एस–1	यान्त्रिकी	नहीं	कॉटे सेट करके	1 व 5

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

5ए	दोहरे एच. पी.के. तालायुक्त कॉटे	नहीं	लाइन सं0 5 के लिये व लाइन सं0 1 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाक्ड।	एन	यान्त्रिकी	नहीं	कॉटे सेट करके	5 व 1
8	इकहरे एच.पी.के. तालायुक्त कॉटे	नहीं	मेन लाइन के लिये व लाइन सं0 5 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाक्ड।	एस	यान्त्रिकी	नहीं	कॉटे सेट करके	मेन लाइन व 5
8ए	दोहरे एच. पी.के. तालायुक्त कॉटे	नहीं	लाइन सं0 5 के लिये व लाइन सं0 1 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाक्ड।	एन	यान्त्रिकी	नहीं	कॉटे सेट करके	5 व 1

टिप्पणीः चाभियों की लाकिंग फेल हो जाने पर कांटा संख्या 3, 4, 4ए, 5, 5ए व 8, 8ए, को नार्मल स्थिति में क्लैम्प व पैडलाक करके उनको स्थाई रुप से तालाबन्द कांटें मानकर पैडलाक की चाभियां कार्यरत स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा।

(vii) यांत्रिक रुप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

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

(ix) कांटे/ट्रैप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत (इलेक्ट्रिक/बैनर किस्म के) :

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

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

(ख) ट्रैप कॉटे :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(ग) सिगनल :–
स्टेशन प्लेटफार्म पर स्थापित तीन लीवर ग्राउन्ड फ्रेम से अप और डाउन होम सिगनल संचालित होते है। दोनो ही छोरो पर सम्मुख कांटो के पास एक–एक लीवर स्थापित है जिससे उस छोर का आउटर सिगनल संचालित होता है।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

आउटर सिगनल होम सिगनल से डिसइंगेजर द्वारा इस प्रकार जोड़ा गया है कि बिना होम सिगनल आफ हुए आउटर सिगनल आफ नही किया जा सकता है तथा आपात स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर होम सिगनल को आन करके आउटर सिगनल को आन स्थिति में कर सकता है।

(घ) एक्सल काउन्टर :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(ड.) ट्रैक सर्किट इंडीकेशनः
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(x) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

4.1.3 <u>डाउन आगमन सिगनल :</u>
(क) डाउन आउटर सिगनल
(ख) डाउन होम सिगनल सं0 (1)

4.1.4 <u>डाउन प्रस्थान सिगनल :</u> –
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

4.1.5 <u>अतिरिक्त सिगनल :</u>
कोई नहीं

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

(ii) ब्लाक यन्त्र की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है।

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

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

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

4.3 <u>पावर सप्लाईः</u>–
स्टेशन पर प्रावधान है ।

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

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

(ii) <u>आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन</u> :–
स्टेशन पर डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है।

(iii) <u>केबिन/गेटो पर टेलीफोन</u> :–
समपार सं0– 111 व 113 इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़ा है ।

(iv) <u>आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0टेलीफोन</u> :–
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(v) <u>एक्सल काउण्टर रीसेट बाक्स का टेलीफोन</u> :–
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

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

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(vii) वी0एच0एफ0 सेट :–
उपलब्ध है।

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

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

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

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

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेन्स सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र :
कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ियो के संचालन के समय अप व डाउन आउटर सिगनलो के मध्य लाइन का साफ होना सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी है। प्राइवेट नं0 बुक कार्यरत स्टेशन मास्टर के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।
(विस्तृत विवरण के लिए सामान्य नियम 3.38, 3.40(3) एवं 8.03(2))

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) पूर्व–वर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो ।
(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से ''**आन**'' न कर दिये गये हो ।
(ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :–
डाउन गाड़ियों के लिए :
डाउन होम सिगनल सं0 1 तक ।
अप गाड़ियों के लिए :
अप होम सिगनल सं0 2 तक ।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

(घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेशो के अनुरुप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो :–
<u>अप गाड़ियो हेतु</u> :– समपार सं0 111
<u>डाउन गाड़ियो हेतु</u> :– कोई नहीं

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

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

6.2.1.1 <u>ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना</u>: सहायक नियम 5.19 (2) देखें।

6.2.1.2 <u>अवरुद्व लाइन पर गाड़ी का आगमन</u> :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 <u>बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन</u> :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 <u>बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना</u> :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 <u>कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना</u> :
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

6.2.1.6 <u>कोई अन्य विशेष शर्त</u> :
स्टेशन मास्टर गाड़ियो के प्रस्थान के समय साइडिंग कन्ट्रोल चाभी ''एफ'' का **व्यक्तिगत अभिरक्षा** में होना सुनिश्चित करेंगें।

6.3 <u>आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्ते :</u>
किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक **''आफ''** नहीं किये जायेगे जब तक कि :–
(क) सभी फेसिंग कॉटे जिसपर गाड़ी को गुजरना है सही सेट व लाक न हो।
(ख) सभी ट्रेलिंग कॉटे जिसपर गाड़ी को गुजरना है सही सेट न हो।
(ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ पर्याप्त दूरी तक साफ न हो ।
(घ) समपार फाटक बन्द व लाक न कर दिये गये हो :–
(अ) <u>अप गाड़ियों के लिए :</u>
समपार सं0 113
(ब) <u>डाउन गाड़ियों के लिए :</u>
समपार सं0 113
(विशेष रूप से साधारण एवं सहायक नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)

6.3.1 <u>चालू लाइन पर गाड़ियो का आगमन</u> :–
"गाड़ियों का आगमन" के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट (बी) अवश्य पढ़ा जाए । जिस गाड़ी का लाइन क्लीयर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :
(क) ज्योंही गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दे दिया जाता है, कार्यरत स्टेशन मास्टर कर्मचारियो को सचेत करने के लिए स्टेशन की घंटी बजवायेगा और गाड़ी का विवरण तथा जहॉ से गाड़ी प्रस्थान कर चुकी है या प्रस्थान करने वाली है उस स्टेशन का नाम जोर से घोषित करवायेगा। स्टेशन यार्ड के सम्मुख और अनुमुख छोर पर कार्यरत कांटावालो को घंटी सुनकर कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास अनुदेशों के लिए आएगा।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

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

(ग) यार्ड के जिस छोर से गाड़ी आने वाली है उस छोर पर कार्यरत काटांवाला को कार्यरत स्टेशन मास्टर उस लाइन की चाभी जिस लाइन में गाड़ी आनी है अर्थात लाइन सं0 1 के लिये ''**बी**'' लाइन सं0 2 के लिये ''**ए**'' तथा लाइन सं0 3 के लिये ''**सी**'' चाभी के साथ सम्बन्धित काटांवाला को समपार फाटक की कन्ट्रोल चाभी ''**पी–1**'' भी देगा। दोनो ही काटांवाले अपने–अपने सबसे बाहरी सम्मुख और अनुमुख कांटो की ओर चल देगे और रास्ते में उस लाइन का, जिस लाइन में गाड़ी आयेगी, साफ होना सुनिश्चित करेगें ।

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

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

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

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

(ज) गाड़ी के आ जाने के बाद कार्यरत सम्मुख कांटो पर काटांवाला आउटर सिगनल को ''आन'' कर देगा और कार्यरत स्टेशन मास्टर होम सिगनल को ''आन'' करवाकर दिशा नियन्त्रक चाभी को सम्बन्धित स्थान पर तथा साइडिंग कन्ट्रोल चाभी को ग्लास केस में रख देगा ।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

(झ) सम्मुख कांटो पर कार्यरत काटांवाला होम सिगनल के खम्भे पर लगे ताले से चाभी निकाल लेगा और गाड़ी के सभी कांटो से साफ खड़ी हो जाने के बाद जिन कांटो से गाड़ी गुजरी है उनको खोलकर उनको सामान्य स्थिति में बना देगा तथा समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के पश्चात सम्बन्धित लाइन चाभी तथा गेट कन्ट्रोल चाभी निकालकर स्टेशन वापस आकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को लौटा देगा।

(ब्लाक लाइन के समय सा0एवं0स0नियम 5.19 देखे)

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

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

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

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

(देखिये सहायक नियम सं0 5.01 (11)(ट))

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

(देखिये सहायक नियम सं0 5.01 (14))

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 सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी–1410 पर किसी चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा। जब तक गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र टी–1410 न प्राप्त हो जाय तब तक 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 सा0 एवं स0 नियम 4.17)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

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

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

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

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

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

(घ) गाड़ी के चले जाने के पश्चात कार्यरत कांटावाला सभी कांटो को सामान्य स्थिति में बनाकर तथा समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के पश्चात सम्बन्धित गेट कन्ट्रोल चाभी निकालकर स्टेशन वापस आकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को लौटा देगा ।

(ब्लाक लाइन के समय सा0एवं0स0नियम 5.19 देखे)

6.6.1 <u>गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान</u>: सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

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

(सा0 एवं सहा0 नियम 4.09 देखें)

6.7 <u>गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :</u>

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

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

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

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

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

6.8 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :

6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :
स्टेशन पर ट्रैक सर्किट नहीं है।

6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :
कांटों की विफलता की स्थिति में कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट ''बी'' 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 लिए सामान्य नियम 3.68 (1)(2), सामान्य एवं सहायक नियम 3.69 देखें।

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

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

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)व (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 देखें ।

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

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 14 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 शंटिगं कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है ।

8.3 (i) शंटिग पर प्रतिबन्ध :

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

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

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

– कुछ नहीं –

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग :

साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12, 8.13 व 8.15 को देंखें।

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

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

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

8.4.4 शंटिंग पर प्रतिबन्ध :–
साधा0 एवं सहा0नियम संख्या 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिगनल ''आफ'' कर दिया गया है तो शंटिंग संचालन नही किया जायेगा। जब तक कि लाइन जिस पर शंटिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट नहीं है।

टिप्पणी:–शंटिग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक सड़क यातायात के विरुद्व प्राइवेट नं0 का आदान–प्रदान करने के बाद बंद एवं लाक कर दिये जायेगें ।

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

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

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

8.5 स्टेशन यार्ड / माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शंटिंग :
जब भी साइडिंग में शन्टिंग करनी हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड तथा कांटावाले को शंन्टिंग के सम्बन्ध में विस्तृत अनुदेश देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर उस साइडिंग की कन्ट्रोल चाभी कॉटेवाला को देगा। कांटावाला परिशिष्ट 'बी' में वर्णित विधि अपनाकर आवश्यक शन्टिंग करेगा तथा शन्टिंग समाप्त करके साइडिंग की कन्ट्रोल चाभी स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा इकहरे तालायुक्त एच0पी0के0 लाक्ड कॉटे शन्टिंग के दौरान जब भी रिवर्स स्थिति मे सम्मुख हो तो उन्हे अवश्य क्लैम्प व पैडलाक किया जायेगा।

9. असामान्य परिस्थितियॉ :
(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :
(i) आंशिक अवरोध / बिजली संचार उपकरणों के खराब होने के दौरान :
स्टेशन पर दिये हुये स्थावर सिगनलो में से किसी के विफल होने की दशा में सा0 एवं सहा0 नियम सं0 3.60 व 3.69 में निहित निर्देशो के अनुसार गाड़ियो 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।
(सामान्य एवं सहायक नियम का अध्याय–14 एवं परिशिष्ट ''घ '' देखें)

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

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

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

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियॉ :
यदि कोई सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुॅच 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 ।)

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

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

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

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

(ख) क्रैक हैण्डिल द्वारा कांटों के आक्समिक परिचालन के लिये कार्यविधि :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

(घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर और अर्न्तपाशन की खराबी की रिपोर्ट करना:

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

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

9.1 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 अधिमानता के क्रम से दिये गये हैं, किसी के भी द्वारा लाइन क्लीयर प्राप्त न हो सके :—

1. ब्लाक यन्त्र
2. ब्लाक यन्त्र से सम्बद्ध टेलीफोन
3. स्टेशन से स्टेशन तक फिक्सड टेलीफोन (यदि उपलब्ध हो)
4. फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे आटो फोन तथा बी0एस0एन0एल0 फोन।
5. कन्ट्रोल टेलीफोन
6. वी0एच0एफ0 सेट विशेष अनुदेशों के अधीन।

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

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

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

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

(i) लाइन क्लीयर के बिना प्रस्थान प्राधिकार ।

(ii) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

(iii) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार।

(iv) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिये भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लीयर के लिये कहा जाये।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

10.1 मंझरा पूरब छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन में अप होम सिगनल सं0 (2) का आर्म और रात्रि में उसकी बैक लाइट दिखाई देना।

10.2 बेलरायॉ छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन में डाउन होम सिगनल सं0 (1) का आर्म और रात में उसकी बैक लाइट दिखाई देना। **(विशेषकर सा0 एवं स0 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 :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

परिशिष्ट की सूची :

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

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

....