

पूर्वोत्तर रेलवे**लखनऊ मंडल**

स्टेशन संचालन नियमावली सं०-एल०जे०एन०/171

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि
स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि

**जहाँगीराबाद राज स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
बड़ी लाइन**

- टिप्पणी:** i) दिनांक **02.06.2012** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं०/171 को निरस्त कर संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है।
- ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक 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 :

मुसिदूई/नि./गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना संख्या **एनईआर/एल.जे.एन./जे.बी.आर./एस.आई.पी./2011/वी.ई.आर.-जीरो/11** संशोधन "ई" पर आधारित नियमारेख सं०: **उपमुसिदूई/नि०/ल०जं०/2013(आर०डी०)/03** दिनांक **12.08.13** संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि का रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण :**2.1 सामान्य स्थिति :**

जहाँगीराबाद राज स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के **बाराबंकी-गोण्डा जं०** अविद्युतीयकृत मार्ग पर **बिन्दौरा** तथा **बाराबंकी जं० (उ०रे०)** स्टेशनो के मध्य दोहरी लाइन "बी" श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन **गोण्डा जं०** स्टेशन से **80.59** कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर आई.बी.एच., आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंगें :**2.2.1 ब्लाक स्टेशन:**

जहाँगीराबाद राज स्टेशन **बाराबंकी जं० (उ०रे०)** स्टेशन के पूरब में **08.26** कि०मी० की दूरी पर एवं **बिन्दौरा** स्टेशन के पश्चिम में **09.74** कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

(क) अप दिशा में:-
कोई नहीं

(ख) डाउन दिशा में:-

रफीनगर हाल्ट स्टेशन इस स्टेशन से **5.68** कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

कमश: पृष्ठ 2 पर

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

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है ।	वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" समाप्त होता है ।
जहाँगीराबाद राज-बिन्दौरा		
अप लाइन	इस स्टेशन के अप होम सिगनल सं० एस-14 के आगे कौंटा सं० 210ए से।	बिन्दौरा स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
डाउन लाइन	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 से ।	बिन्दौरा स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक।
जहाँगीराबाद राज-बाराबँकी जं० (उ०रे०)		
अप लाइन	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से ।	बाराबँकी जं० स्टेशन के अप होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक।
डाउन लाइन	इस स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के आगे बी.एस.एल.बी. से।	बाराबँकी जं० स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन भवन की मध्य रेखा से बाराबँकी जं० (उ०रे०) छोर की ओर समतल व 422 में 1 की चढ़ाई व समतल तथा बिन्दौरा छोर की ओर समतल व 500 में 1 की चढ़ाई व समतल का ग्रेडिएण्ट है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट छः लाइनों का है, जिसमें लाइन संख्या 1, 2, 3, 4 एवं 5 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइनें हैं तथा नान-रनिंग लाइन सं० 6 मशीन साइडिंग लाइन है।

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

लाइन संख्या	स्पष्ट स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
1	708.00 मी०	31	अप लूप लाइन निम्नतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	अविद्युतीकृत
2	690.00 मी०	30	अप मेन लाइन है ।	
3	715.00 मी०	32	डाउन मेन लाइन है।	
4	715.00 मी०	32	डाउन लूप लाइन मध्यमतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	
5.	715.00 मी०	32	एक्सटेन्डेड अप लूप लाइन कच्चा प्लेटफार्म युक्त है।	

(ख) रनिंग लाइन संख्या 2 अप मेन लाइन एवं रनिंग लाइन सं. 3 डाउन मेन लाइन है।

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	स्पष्ट स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
6	100.00 मी०	4	बिन्दौरा छोर पर डाउन लूप लाइन सं० 4 का विस्तार मशीन साइडिंग लाइन है।	अविद्युतीकृत

कमशः पृष्ठ 3 पर

मंसिदूई/निर्माण
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

मंसिदूई
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

मं०परि०प्र०
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

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	अन्तर्पा- शित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी.ए.डब्लू.डी.) उपलब्ध है
314 इन्जी०	“सी”	अप डिस्टेन्ट सिगनल सं० ए-14 तथा अप होम सिगनल सं० एस-14 के मध्य कि.मी. 736/2-3 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	कार्यरत स्टेशन मास्टर से मैग्नेटो टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
315 ट्राफिक	“ए”	कॉटा सं० 208ए तथा कॉटा सं० 209एक्स के मध्य कि.मी. 737/7-8 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	हाँ	कार्यरत स्टेशन मास्टर से मैग्नेटो टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
317 इन्जी०	“सी”	डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं० ए-1 तथा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 के मध्य कि.मी. 740/1-2 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	कार्यरत स्टेशन मास्टर से मैग्नेटो 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	अन्तर्पा - शित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी.ए.डब्लू.डी.) उपलब्ध है
313 इन्जी०	“सी”	जहाँगीराबाद राज तथा बिन्दौरा स्टेशनो के मध्य कि.मी. 733/6-7 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	कार्यरत स्टेशन मास्टर से मैग्नेटो टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

कमशः पृष्ठ 4 पर

318 इन्जी0	"सी"	जहाँगीराबाद राज तथा बाराबंकी (उ0रे0) स्टेशनो के मध्य कि.मी. 742/3-4 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	कार्यरत स्टेशन मास्टर से मैगनेटो टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
---------------	------	---	------------------------------------	-------------------------	------	---	------

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "ए" भाग-1, 2, 3, 4 एवं भाग 5 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 बाराबंकी जं0 (उ0रे0) के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध है।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर बिन्दौरा के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध है।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—

टिप्पणी : (i) टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र के संचालन के लिये सामान्य एवं सहायक नियम अध्याय 14.01 से 14.13 एवं इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी"- का अनुलग्नक- III देखें।

(ii) कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जायेगा कि उसके अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति उपर्युक्त विद्युत ब्लाक यंत्र को परिचालित नहीं कर रहा है।

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 यह स्टेशन मानक-III अन्तर्पाशित, बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। मोटर चालित कांटों एवं सिगनलों को कार्यरत स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्थापित डोमिनो पैनल पर प्रदत्त पुश बटनों के द्वारा परिचालित किया जायेगा।

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

(i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि :-

इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" को देखें।

(ii) एक्सल काउन्टर/ट्रेक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :-

इस स्टेशन पर जहाँगीराबाद राज -बिन्दौरा तथा जहाँगीराबाद राज - बाराबंकी जं0 (उ0रे0) खण्ड में एक्सल काउन्टर का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रेक सर्किटेड हैं।

कमश: पृष्ठ 5 पर

मंसिदूई/निर्माण
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

मंसिदूई
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

मं0परि0प्र0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

(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 3/4 में आने के लिए है।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-12	यह अप होम सिगनल सं० एस-14 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। रनिंग लाइन सं० 1/2 में आने के लिए है।

(iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड :-

इस स्टेशन पर फिक्सड वार्नर का प्रावधान नहीं है। लाइन सं० 1, 2, व 5 पर डाउन स्टाप बोर्ड एवं लाइन सं० 3 व 4 पर अप स्टाप बोर्ड का प्रावधान है।

(v) आपात कास ओवर :-

डाउन लाइन को अप लाइन से जोड़ने हेतु अथवा अप लाइन को डाउन लाइन से जोड़ने हेतु कांटा सं० 202ए-202बी तथा कांटा सं० 210ए-210बी का प्रावधान 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	पृथक्कीकरण के साधन	आइसोलेशन जिन लाइन के बीच	टिप्पणी
-कोई नहीं-									

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

इस स्टेशन पर प्रावधान 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 में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

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

(अ) पैनल पर प्रत्येक सिगनल के लिये स्थल पर लगे सिगनल सूचक द्वारा दर्शाये गये हैं। ये सूचक फील्ड पर लगे सिगनलों द्वारा दर्शाये जाने वाले आस्पेक्ट के अनुरूप लाल/हरे/पीले रंग की लघु प्रकाश इंडीकेशन (सूचक बत्ती) का प्रावधान है।

होम सिगनल पर लगे जंक्शन इंडीकेटर के लिये पैनल पर एक लघु सफेद प्रकाश पट्टी (स्टिप) प्रकाशित होकर होम सिगनल का लूप लाइन के लिए "आफ" होना दर्शाती है।

आश्रित शंट सिगनल जो मुख्य सिगनल के खम्भे पर स्थित होते हैं, उनके इंडीकेशन के लिए एक लघु सफेद प्रकाश पट्टी "आफ" स्थिति में प्रकाशित होगी। सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है।

कमशः पृष्ठ 6 पर

अनाश्रित शंट सिगनल (स्वतंत्र खम्भे पर स्थित) की आन स्थिति में एक सीधी लघु प्रकाश पट्टी तथा **आफ** स्थिति में 45 डिग्री के कोण पर लघु सफेद प्रकाश पट्टी प्रकाशित होगी।

कालिंग आन सिगनल के आस्पेक्ट का इंडिकेशन पैनल पर होम सिगनल के नीचे छोटे पीले प्रकाश के रूप में दिया गया है। सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है। यह तभी प्रकाशित होता है जब कालिंग आन सिगनल **आफ** किया जाता है।

(ब) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

पैनल पर ट्रैक सर्किटों के ऊपर प्रकाश पट्टियों (स्टिप) का प्रावधान है, जो ट्रैक सर्किट पर गाड़ी नहीं रहने पर प्रकाशित नहीं होती है। जब कोई सिगनल **“आफ”** किया जाता है तो उसके मार्ग में पड़ने वाले तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों की सफेद प्रकाश पट्टियाँ प्रकाशित हो जाती हैं। जब गाड़ी ट्रैक सर्किट पर आती है तब प्रकाश पट्टियों का सफेद प्रकाश बुझ जाता है और लाल प्रकाश जल जाता है। गाड़ी जब ट्रैक सर्किट को पार कर जाती है तब लाल प्रकाश बुझकर पुनः सफेद प्रकाश जल जाता है। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में ये प्रकाश पट्टियाँ लाल प्रकाश से प्रकाशित हो जाती हैं।

टिप्पणी: गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रकाशित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि लघु प्रकाश बत्ती फ्यूज हो गयी है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि सफेद 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 जाय तथापि बत्ती मरम्मत हेतु सम्बन्धित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।

(स) कांटो का संकेत :

एक सफेद प्रकाश स्टिप (पट्टी) प्रत्येक कांटे के ट्रैक सर्किट पर कांटे की नार्मल/रिवर्स स्थिति के अनुसार प्रकाशित रहता है। जब सम्बन्धित कांटा बटन एवं डब्लू डब्लू एन बटन कांटो को संचालित करने के लिए दबाते हैं तो कांटे के नार्मल/रिवर्स स्थिति में सेट एवं लाक होने पर सफेद प्रकाश का स्टिप फ्लैश करना प्रारम्भ कर देती है, फिर सफेद प्रकाश स्टिप स्थिर हो जाती है। विफलता की स्थिति में सफेद स्टिप फ्लैश करती रहती है।

टिप्पणी: मोटर कांटे पर नान सिगनल मूवमेन्ट के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह सम्बन्धित मोटर कांटो को नार्मल/रिवर्स स्थिति में चलाकर उसकी जांच कर ले तथा उनके सम्बन्धित सूचकों को पैनल पर सुनिश्चित कर ले तथा इस जांच की प्रविष्टि स्टेशन मास्टर डायरी में अवश्य करें।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

(X) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिसप्ले यूनिट:
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

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

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

(xiii) क्रेन्क हैण्डल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग :
जब कभी किसी प्वाइण्ट को आपेक्षित पोजीशन में रुट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइण्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइण्ट को कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाकड रखे गये सम्बन्धित क्रेन्क हैण्डल को रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में संलग्न परिशिष्ट "बी" में वर्णित है के अनुसार प्वाइण्ट को सेट करायेगा।

टिप्पणी :

(i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो के हाथ द्वारा संचालन के लिए **के.एल.सी.आर.** चाभी निकाला जाये अथवा टेस्टिंग हेतु, इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "**बी**" अनुलग्नक-I में दिये गये प्रोफार्मा में किया जायेगा ।

(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 रीकनेक्शन मेमों के साथ क्रेन्क हैण्डल 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)।

(xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर के रख रखाव हेतु

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
2. आपातकालीन रुट कैंसीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर।
4. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेण्ट वीडर गणक (ईजीजीएन)।
5. क्रेन्क हैण्डल वीडर गणक ।
6. आपातकालीन कौंटा संचालन वीडर गणक (ईडब्लूएन)।
7. समपार सं0 315 का क्रेन्क हैण्डल वीडर गणक।

टिप्पणी: स्टेशन मास्टर वीडर काउन्टर रजिस्टर को वीडर गणक द्वारा दर्शायी गयी संख्या के अनुसार अद्यतन रखेंगे ।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

- (xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्लूएस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि :-
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति :-
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।
- (xvii) कांटो का आपात संचालन :
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।
- (xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण :
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।
- (xix) ब्लाक की क्लीयरिंग :
कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित ब्लाक खण्ड हेतु स्टेशन पर उपलब्ध एक्सल काउन्टर की लद्यु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा ब्लाक खण्ड का क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा तथा इण्डिकेशन के विफलता की स्थिति में इस स्टेशन संचालन नियमावली का पैरा 6.5 को देखें ।

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-

(क) अप डिस्टेंट सिगनल सं० ए-14:-

इसका नार्मल आस्पेक्ट पीला है। यह अप होम सिगनल सं० ए-14 की स्थिति पर निर्भर है।

(ख) अप होम सिगनल सं. ए-14 :-

इसका नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडिकेटर के साथ निम्न संकेत इंगित करता है :-

लाइन सं० 1 के लिए जंक्शन रुट इंडिकेटर के साथ।

लाइन सं० 2 के लिए बिना जंक्शन रुट इंडिकेटर के।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

(क) (i)(अ) अप प्रस्थान सिगनल सं० ए-10 (बिना रुट के) लाइन सं० 1 से लाइन सं० 5 में जाने हेतु।

(ब) अप प्रस्थान सिगनल सं० ए-10 (रुट के साथ) लाइन सं० 1 से मेन लाइन पर अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० ए-4 तक जाने हेतु।

(ii)(अ) अप प्रस्थान सिगनल सं० ए-8 (बिना रुट के) लाइन सं० 2 से मेन लाइन पर अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० ए-4 तक जाने हेतु।

(ब) अप प्रस्थान सिगनल सं० ए-8 (रुट के साथ) लाइन सं० 2 से लाइन सं० 5 में जाने हेतु।

(iii) अप प्रस्थान सिगनल सं० ए-6 लाइन सं० 5 से बाराबंकी (उ०रे०) जाने हेतु।

(iv) अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० ए-4 से बाराबंकी (उ०रे०) जाने हेतु।

कमशः पृष्ठ 9 पर

(ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 का आफ आस्पेक्ट बाराबंकी (उ०रे०) छोर के लाक एवं ब्लाक यंत्र के "ट्रेन गोइंग दू" स्थिति द्वारा नियंत्रित ।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

(क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं० ए-1 :-

इसका नार्मल आस्पेक्ट पीला है। यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 की स्थिति पर निर्भर है।

(ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 :-

इसका नार्मल आस्पेक्ट लाल है। यह जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ निम्न संकेत इंगित करता है :-

लाइन सं० 4 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

लाइन सं० 3 के लिए बिना जंक्शन रुट इंडीकेटर के।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :

(क)(i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 लाइन सं० 3 से ।

(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 लाइन सं० 4 से।

(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 का आफ आस्पेक्ट बिन्दौरा छोर के लाक एवं ब्लाक यंत्र के "ट्रेन गोइंग दू" स्थिति द्वारा नियंत्रित ।

नोट(अ) अप होम सिगनल सं० एस-14 का आफ आस्पेक्ट समपार सं० 315 "ए" श्रेणी की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

(ब) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का आफ आस्पेक्ट समपार सं० 315 "ए" श्रेणी की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

(स) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 बिना रुट के तथा अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 रुट के साथ अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 के हरे आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

(द) सभी डाउन प्रस्थान सिगनलो का आफ आस्पेक्ट समपार सं० 315 "ए" श्रेणी की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

(य) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 का मेन लाइन प्रस्थान सिगनल के हरे आस्पेक्ट पर एवं लूप लाइन प्रस्थान सिगनल के पीले आस्पेक्ट पर नियन्त्रण है।

(र) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 का मेन लाइन अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 के हरे आस्पेक्ट पर एवं लूप लाइन प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 के पीले आस्पेक्ट पर नियन्त्रण है।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.5.1 शंट सिगनल

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल संख्या	किस सिगनल के स्थित है	विवरण
एस एच-28	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8	लाइन सं० 2 से बाराबंकी छोर पर अप इण्टरमीडिएट प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 तक अथवा लाइन सं० 5 में अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 तक शंटिंग हेतु ।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

एस एच-30	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस-10	लाइन सं0 1 से बाराबँकी छोर पर अप इण्टरमीडिण्ट प्रस्थान सिगनल सं0 एस-4 तक अथवा लाइन सं0 5 में अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस-6 तक शंटिंग हेतु ।
एस एच-24	अप इण्टरमीडिण्ट प्रस्थान सिगनल सं0 एस-4	बाराबँकी छोर पर मेन लाइन से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस-2 तक शंटिंग हेतु ।
एस एच-26	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस-6	लाइन सं0 5 से बाराबँकी छोर के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस-2 तक शंटिंग हेतु ।
एस एच-25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-5	लाइन सं0 3 से बिन्दौरा छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस-13 तक शंटिंग हेतु ।
एस एच-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-7	लाइन सं0 4 से नान-रनिंग लाइन सं0 6 अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस-13 तक शंटिंग हेतु ।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं0	विवरण	
एस एच-31	बाराबँकी छोर पर अप मेन लाइन से शन्ट सिगनल सं0 एस एच-33 तक अथवा लाइन सं0 5 में शन्ट सिगनल सं0 एस एच-35 तक आने के लिये।	
एस एच-33	बाराबँकी छोर पर मेन लाइन से लाइन सं0 1/2/3/4 में आने के लिये।	
एस एच-35	लाइन सं0 5 से लाइन सं0 1/2 में आने के लिये।	
एस एच-32	बिन्दौरा छोर पर डाउन मेन लाइन से लाइन सं0 3/4 में आने के लिये।	
एस एच-38	लाइन सं0 6 से लाइन सं0 4 में आने के लिये।	

- टिप्पणी : (i)** विस्तृत जानकारी हेतु इस स्टेशन के 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 एवं 3.71 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 सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा साथ में प्रस्थान(स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है।
- (iv)** कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी-369 (3बी) जारी करेगा।
- (v)** ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के संबंध में सिगनल 'आफ' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरूद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के ब्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।
- (vi)** कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे सम्बंधित रख-रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) परिशिष्ट "बी" में दी गयी है।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

मंसिदूइं/निर्माण
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

मं0परि0प्र0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

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

रिले कक्ष के प्रवेश द्वार में दो तालों का प्रावधान है जिनमें से एक ताले की चाभी कार्यरत ई.एस.एम. के पास एवं दूसरे ताले की चाभी कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास रहती है। निरीक्षण, अनुरक्षण अथवा विफलता की स्थिति में कार्यरत ई.एस.एम. स्टेशन मास्टर के पास उपलब्ध रिले रुम रजिस्टर में हस्ताक्षर कर रिले रुम की चाभी प्राप्त करेंगे तथा कार्य समाप्त होने के पश्चात रिले रुम की चाभी ई.एस.एम. द्वारा स्टेशन मास्टर को वापस कर दिया जायेगा।

4.3 पावर सप्लाई:-

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु, कार्मशियल सप्लाई के अतिरिक्त दो डी0जी0 सेट का प्रावधान है। जिनके द्वारा इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई को चार्ज किया जाता है। कार्मशियल सप्लाई की विफलता की स्थिति में आई0पी0एस0 सिस्टम की चार्जिंग के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डी0जी0 सेट चलवा दिया जायेगा तथा आवश्यकता होने पर चेंज ओवर को घुमाकर पहला डी0जी0 सेट बंद कर दूसरा डी0जी0 सेट चालू किया जायेगा।

(विस्तृत विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परि0 "बी" के अनुलग्नक-11 में देखें)

5. दूर संचार :

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

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

सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर से कंट्रोल टेलीफोन द्वारा जुड़ा है।

5.2 आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :-

इस स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है।

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :-

समपार सं0 313 "सी", 314 "सी", 315 "ए", 317 "सी" व 318 "सी" के मैगनेटो टेलीफोन इस स्टेशन से ऐननसियेटर द्वारा जुड़े हैं।

5.4 आई0वी0एस0 का आई0वी0एस0 टेलीफोन :-

इस स्टेशन पर उपलब्ध नहीं है।

5.5 एक्सल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखें।

5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-

इस स्टेशन पर उपलब्ध नहीं है।

5.7 वी एच एफ सेट :-

स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार(एमटीआरसी):-

इस स्टेशन पर उपलब्ध नहीं है।

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

कमश: पृष्ठ 12 पर

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, 3.45, 3.47 व 3.48(1) के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में डोमिनो टाइप स्टेशन पैनल की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम संख्या : **उपमुसिदूई/नि0/ल0जं0/2013(पी0डी0)/04 दिनांक 12.08.2013** संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर, कांटावाला के गाड़ी संचालन के कर्तव्यों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "डी" में दिया गया है। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने-अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगे।

प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

- (अ) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर
- (ब) ट्राफिक एसिसटेन्ट प्वान्टस (कांटावाला)
- (ग) ट्राफिक एसिसटेन्ट गेट (फाटकवाला)

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 पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा तथा **प्राइवेट नं0** बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के **निजी अभिरक्षा** में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

(विस्तृत विवरण के लिए सामान्य नियम 3.38, 3.40(3) एवं 8.03 तथा ट्रैक सर्किट इंडिकेशन के लिये स्टेशन संचालन नियम 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 छुट्टी/एवजी कर्मचारी 15 दिन या 15 दिनों से अधिक की नियमित अनुपस्थिति के उपरान्त ड्यूटी पर उपस्थित होने वाले नियमित कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ना चाहिए और निर्धारित आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन दर्ज करना चाहिए। जब कभी कोई शुद्धि पर्वी 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। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर तब तक नहीं देगा जब तक कि :

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

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

- (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 :-
 (अ) अप गाड़ियों के लिए :-
 कॉटा सं० 210ए तक।
 (ब) डाउन गाड़ियों के लिये :-
 बी.एस.एल.बी. तक।
- (घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले से समपार संचालन अनुदेशों के अनुरूप प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:-
डाउन गाड़ियों हेतु :
 317 "सी" व 318 "सी" श्रेणी।
अप गाड़ियों हेतु :
 313 "सी" व 314 "सी" श्रेणी।

टिप्पणी : उपरोक्त के साथ ही सामान्य नियम 8.03(1) एवं (2) तथा 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 :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को बन्द कराते समय "आउट आफ कोर्स रुकने वाली" गाड़ियों की सूचना सम्बन्धित ट्राफिक फाटकवाले को "पूर्ण आगमन" सुनिश्चित करने हेतु देगा।

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :

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

- (क) सभी फेसिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह सेट व लाक न हों जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें।
- (ख) सभी ट्रेलिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है सही तरह सेट व लाक न हों जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें।
- (ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है वह साफ है और उस पर कोई अवरोध नहीं है तथा यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो:-

कमशः पृष्ठ 14 पर

(अ) डाउन गाड़ियों के लिए :-

- (i) लाइन सं० 4 पर कॉटा सं० 209एक्स तक अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक।
- (ii) लाइन सं० 3 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक।

(ब) अप गाड़ियों के लिए :

- (i) लाइन सं० 1 के लिये कॉटा सं० 204एक्स तक।
- (ii) लाइन सं० 2 के लिये पर अप इण्टरमीडिण्ट प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 तक।

(घ) निम्न समपार फाटको को सड़क यातायात हेतु बन्द व लाक न कर दिया गया हो:-अप गाड़ियों के लिए :

315 "ए" श्रेणी।

डाउन गाड़ियों के लिए:

315 "ए" श्रेणी।

टिप्पणी: गाड़ियों को आने जाने हेतु कांटे एवं सिगनल पुश बटनों के परिचालन के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट - बी को देखें।

(सा. एवं स.नियम 3.38,3.40 एवं 8.03 को देखें)

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :

गाड़ियों के आगमन के साथ स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' अवश्य पढ़ा जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

- क. स्टेशन पैनल पर देख लें कि जिन ट्रैक सर्किटों पर आने वाली गाड़ी को गुजरना है तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों पर 'लाल बत्तियाँ' तो नहीं जल रही हैं।
- ख. पैनल कंट्रोल चाभी पैनल लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन की स्थिति में आ जाये।
- ग. आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबायें।
- घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।
- ङ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ जल जायेंगी।
- च. स्टेशन पैनल पर देख लें कि प्वाइंट्स के निकट लघु सफेद बत्ती जल गई है जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी स्टेशन पैनल पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।
- छ. स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी होम सिगनल पार करती है तो आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो गये हैं।

कमशः पृष्ठ 15 पर

- ज. स्टेशन पैनल को देख लें कि आने वाली गाड़ी जैसे – जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है जैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियां बुझकर लाल बत्तियां जल जाती हैं। और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है जैसे-वैसे लाल बत्तियां बुझ कर सफेद बत्तियां फिर जल जाती हैं।
- झ. गाड़ी का पूर्ण आगमन व कांटों को पार करके उल्लंघन चिन्हों के अन्दर आ जाना सुनिश्चित करने के बाद कांटों, सिगनलों को उनकी सामान्य स्थिति में करके पैनल कन्ट्रोल चाभी पैनल से निकालकर अपनी ब्यक्तिगत अभिरक्षा में रख लें।
- ञ. कांटों का अलग-अलग संचालन केवल गाड़ियों को कालिंग आन सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा। बांकी सभी रूट सिगनलों का सिगनल बटन तथा रूट बटन दबाने से रूट सेट हो जायेगा।

6.3.2 सिगनल को पुनः "आन" करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व :
स्टे०मा० यह सुनिश्चित करे कि सा० नि० पैरा 3.36.(2)(ख) के अनुसार गाड़ी के पास हो जाने के बाद सिगनल पुनः "आन" हो गये है।

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

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

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

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

क. कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन पर बिना रूके 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. गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित छोर के ब्लाक खण्ड हेतु **एक्सल काउन्टर** की लघु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे।

(साधारण नियम 4.17 (2)(b))

इण्डिकेशन के विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली **अप** गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं० 315 "ए" श्रेणी पर कार्यरत फाटकवाला गाड़ियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने पर 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 कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित लाइन को 'क्लोज' करेंगे।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17(vii))

समपार सं० 315 "ए" पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में **अप** गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा पर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी-1410 पर किसी चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17(iv))

कमशः पृष्ठ 16 पर

इण्डिकेशन के विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रूकने वाली डाउन गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा पर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी-1410 पर किसी चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा ।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17(iv))

- 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 बिच्छेदित भाग दूसरे लाइन को बाधित नहीं कर रहा है ।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17(vi))

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

- (क) लाइन क्लीयर स्टेशन मास्टर बिन्दौरा/बाराबंकी(उ0रे0) स्टेशन से प्राप्त कर लिया गया हो ।
- (ख) स्टेशन पैनल पर अप/डाउन ट्रेन के लिये सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेंन्सी बत्ती न प्रकाशित हो ।
- (ग) अप/डाउन ट्रेन के लिये स्टेशन पैनल पर सम्बन्धित रुट सेट करने के लिए स्टेशन संचालन नियमावली के परिशिष्ट "बी" के अनुसार सिगनल एवं रुट बटन एक साथ दबाया जायेगा । रुट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे एवं सिगनल "आफ" हो जायेगा । सिगनल आफ होने पर पूरा रुट सफेद प्रकाशित हो जायेगा ।
- (घ) पैनल पर सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडिकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा । प्रस्थान होने वाली गाड़ी के प्रस्थान सिगनल का आस्पेक्ट पैनल पर सुनिश्चित करेगा जो कि प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट का सूचक हो ।
- (ङ.) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेंन्सी प्रकाश "लाल" गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा ।

6.6.2 गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान: गैर चालू लाइनों से गाड़ियों के प्रस्थान सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 के अनुसार किया जायेगा ।

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 किलोमीटर में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलायी जायेगी ।

कमश: पृष्ठ 17 पर

मंसिदूई/निर्माण
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

मंसिदूई
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

मं0परि0प्र0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ
दिनांक

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 स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट बी' में वर्णित निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी वर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है। सम्बंधित कांटा व सिगनल पुश बटन 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 दो ट्रेनों के एक साथ बिना रुके जाने की अवस्था में, तथा 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 डाइवर 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 डाइवर तथा गार्ड भी इस प्रकार के सिगनल के लिए गाड़ी के दूसरी तरफ सतत दृष्टि रखेंगे।

(सा0 एवं सहा0 नि0 5.01(5)(vii)

6.8 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :

6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता में अगर कॉटे का संचालन करना हो तो कॉटे का अवरोधरहित होना सुनिश्चित करने के पश्चात ही कार्यरत स्टेशन मास्टर पैनल पर दिये गये आपातकालीन कॉटा संचालन बटन (EWN) के साथ NWWN/RWWN बटन दबायेगें, ततपश्चात EWN बटन को छोड़ते हुए NWWN/RWWN दबाये हुए ही सम्बन्धित कॉटा बटन WN दबाकर कॉटो को बॉछित दशा में सेट कर क्लैम्प व पैडलाक करने के उपरांत गाड़ी को टी/369(3बी) पर पास करेगा। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटो के सेट न हो पाने की दशा में क्लैन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा।

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

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

- 6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, क्रैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी । क्रैंक हैण्डिल को लीवर लाक कम सर्किट कंट्रोलर असेम्बली से निकालने की पद्धति स्टेशन संचालन नियमावली के पैरा 4.1(xiii) एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-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 अध्याय 14 के अनुसार किया जायेगा ।
- 6.8.5 एक्सिल काउन्टर/एक्सिल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखें ।
- 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 ।
- 6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध :**
सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 देखें ।
- 7. लाइन अवरुद्ध होना :**
सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरोध 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 :**
बिना सिगनल के शंटिंग की स्थिति में मोटर परिचालित कांटे, चाहे वे सम्मुख हो या अनमुख क्लैम्प एवं पैड लाक अवश्य किये जाये ।
- 8.1 सामान्य सावधानियाँ :**
सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें ।
- 8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :**
(i) जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल आन रखे जाये ।

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

- (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 ।

8.3 (i) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :

- (क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जायेगी ।
- (ख) धुन्ध या कोहरा या किसी भी कारण यदि दृष्यता 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 :**
 -----कोई नहीं-----

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग:-

इस स्टेशन पर इकहरी लाइन नहीं है ।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग:-

8.5.1 ब्लॉक बैक :

पिछले ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण से अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ न हो और ब्लॉक बैक न कर दिया गया हो ।

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

8.5.2 ब्लॉक फारवर्ड :

अगले ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारणवश अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि वह ब्लॉक सेक्शन साफ नहीं है और ब्लॉक फारवर्ड नहीं कर दिया गया है ।

(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 प्राइवेट नं0 का आदान-प्रदान करने के बाद 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 :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

8.5.5 आई.बी.एस. के बाद शंटिंग :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

ब्लॉक उपकरण के विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी ।

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

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 20 पर

9. असामान्य परिस्थितियाँ :

(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :

(i) किसी 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 व 3.71 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा। ब्लाक उपकरणों के विफल हो जाने पर लाइन क्लीयर संदेश ब्लाक यंत्र टेलीफोन/कंट्रॉल टेलीफोन के माध्यम से निश्चित रूप से प्रेषित किया जाये।

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

- टिप्पणी : (अ) ब्लाक यंत्र के टेलीफोन से लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की संभावना रहती है।
- (ब) कंट्रॉल टेलीफोन से लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय इस बात को सुनिश्चित करने के लिए कि सही स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा वार्तालाप किया जा रहा है, नियंत्रक टेलीफोन से लाइन क्लीयर पूछने वाले स्टेशन मास्टर को चाहिए कि जिस स्टेशन से लाइन क्लीयर मांगा जा रहा है उस स्टेशन से आने वाली या वहाँ जाने वाली अंतिम दो गाड़ियों का अपने स्टेशन पर/से आगमन/प्रस्थान पर का समय बतलाये इसी प्रकार दूसरे ओर के स्टेशन मास्टर को भी अपने स्टेशन पर/से आने वाली/जाने वाली अंतिम दो गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान समय को लाइन क्लीयर पूछने वाले स्टेशन मास्टर को बतलाना चाहिए।
- (स) 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, टाली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और पूर्वोत्तर रेलवे के दुर्घटना मैनुअल एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।
- (द) 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 स्टे0मा0 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 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।)

कमश: पृष्ठ 21 पर

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियाँ :

यदि **सवारी गाड़ी** का किसी स्टेशन पर आगमन नियत समय के **10 मिनट** के अन्दर और **मालगाड़ी** का आगमन नियत समय के **20 मिनट** के अन्दर न हो 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 ।)

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

इस स्टेशन पर उपलब्ध नहीं है ।

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

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखें ।

(vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :

इस स्टेशन पर उपलब्ध नहीं है ।

(ख) क्रेक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकास्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :

(i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को क्रेक 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 अर्न्तपाशन की खराबी की रिपोर्ट करना :

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट आन डियूटी 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 ।

(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 प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं जैसे :-

- (i) ब्लाक उपकरण
- (ii) ब्लाक उपकरण से सम्बन्धित टेलीफोन
- (iii) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
- (iv) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन एवं बी.एस.एन.एल.टेलीफोन ।
- (v) कंटोल टेलीफोन
- (vi) वी एच एफ सेट विशेष अनुदेशों के अधीन

कमशः पृष्ठ 22 पर

- (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा ।
- (ख) वी एच एफ सेट द्वारा लाइन क्लीयर का आदान-प्रदान करते समय निम्नलिखित निदेशों का पालन करना आवश्यक है :-
- (i) पिछली तीन गाड़ियों का विवरण लाइन क्लीयर का आदान प्रदान करते समय लिया जायेगा जिसमें लाइन क्लीयर प्राप्त करने, प्राइवेट नं0 के साथ ब्लाक सेक्शन आकुपाई एवं क्लीयर करने का समय भी शामिल रहेगा ।
 - (ii) वी एच एफ सेट पर लाइन क्लीयर का आदान प्रदान केवल तब किया जाये जब वी एच एफ सेट पर ध्वनि पूर्णतः स्पष्ट हो, वी एच एफ सेट का उपयोग इस कार्य के लिए उस स्थिति में नहीं किया जाना चाहिए जब वी एच एफ सेट की ध्वनि में कोई इन्डकशन , व्यवधान या अस्पष्ट/टूटी हुई ध्वनि मिलती है ।
 - (iii) वी एच एफ सेट पर लाइन क्लीयर का आदान प्रदान करते समय यदि कोई संदेह हो तो इसका उपयोग तुरन्त बंद कर देना है। इस स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ियों को सुरक्षित परिचालन हेतु नियमानुसार कार्यवाई हेतु उत्तरदायी है ।
 - (iv) वी एच एफ सेट पर केवल तीन गाड़ियों का लाइन क्लीयर प्राप्त किया जा सकता है । इसके बाद अन्य गाड़ियों के लाइन क्लीयर का आदान-प्रदान खंड के यातायात निरीक्षक/पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर अथवा बगल के पर्यवेक्षकीय स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में किया जायेगा ।

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

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

इस स्टेशन पर इकहरी लाइन नहीं है।

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में:-

- (अ) ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन में किसी भी गाड़ी को अगले ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा देने से पहले उसे स्टेशन पर रोक दिया जायेगा तथा गार्ड और ड्राइवर को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा ।
- (ब) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर को निर्धारित फार्म टी/सी 602 पर डबल लाइन खंड पर संचार साधनों के विफलता की दशा में कार्य करने हेतु एक प्राधिकार देगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा :
 - (i) बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार ।

क्रमशः पृष्ठ 23 पर

- (ii) सीधी लाइन पर 25 कि०मी० प्रति घंटे के प्रतिबन्ध तथा जहाँ गोलाई, रुकावट, वर्षा, कुहरे या किसी अन्य कारण से लाइन के आगे का भाग स्पष्ट नहीं दिखलाई पड़े तो उस भाग, पर पहुँचते हुए या उस पर गुजरते हुए 10 कि०मी० प्रति घंटे के प्रतिबन्ध का सतर्कता आदेश।
- (iii) अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल को आन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार।

(विस्तृत निर्देशों हेतु सामान्य एवं साधारण नियम परिशिष्ट "ख" का भाग-I देखें)

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. बिन्दौरा छोर : प्लेटफार्म के मध्य से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 की बत्ती ।
- ख. बाराबँकी (उ०रे०) छोर : प्लेटफार्म के मध्य से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 की बत्ती ।

(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

स्टेशन संचालन नियम परिशिष्ट 'ई' देखें।

12. कोहरा होने पर बुलाये जाने वाले नामित फाग सिगनल मैन :

- (i) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात बाहर की ओर गड़े है। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग 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 गैंग 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 ।

कमशः पृष्ठ 24 पर

- (ii) स्टेशन में निर्धारित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है। जिसमें ड्यूटी पर तैनात फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टाक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की सं० जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की सं० और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) कार्यरत स्टे० मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का व्योरा देना होगा।
- (iii) ड्यूटी पर 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 प्रतिनियुक्ति किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है। जिससे ज्ञात होगा कि वे गाड़ी के लिए फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं।

(दृश्यता परीक्षण स्थल, पटाखा लगाने का स्थान, स्टेशन पटाखा रजिस्टर एवं फाग सिगनल मैन हेतु विस्तृत निर्देशों हेतु सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 एवं परिशिष्ट "क" देखें)

13. परिशिष्ट की सूची :

- परिशिष्ट 'ए' समपार फाटकों के संचालन पद्धति हेतु भाग-1, भाग-2 भाग-3, भाग-4 एवं भाग-5।
- परिशिष्ट 'बी' सिगनल एवं अर्न्तपाशन 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 दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक उपकरण का विवरण।
- परिशिष्ट 'सी' टक्कर रोधी उपकरण।
- परिशिष्ट 'डी' कर्मचारियों के कर्तव्य।
- परिशिष्ट 'ई..' स्टेशन पर आवश्यक उपकरण।
- परिशिष्ट 'एफ' डी के स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम।
- परिशिष्ट 'जी' विद्युतीकृत खडों 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 जाय।

ख. उर्पयुक्त अनुच्छेद में कुछ साधारण एवं सहायक नियमों की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है। नियम सम्पूर्ण नहीं है सभी अन्य साधारण और सहायक नियमों पर अन्य विशेष आदेशों या प्रशासन द्वारा समय-समय पर जारी किये गये अनुदेशों का पालन दृढ़ता से किया जाय।