परिशिष्ट ख

अलीगंज स्टेशन पर प्रदत्त संकेतन एवं अन्तर्पाशन पद्धति

1. **प्रमुख विशेषतायें** :–

1.1 नियम आरेख सं0 – जिसिदूई/ नि/ ल०ज०/2006(आरडी) 2 दि० 12.10.06 संशो. 'ई' दि० 29.04.2014
1.2 एस0आई0पी0 सं0 – CSTE/CON/86 (YD) 15 ALT 'N'
1.3 पैनल आरेख सं0 – जिसिदूई/नि/ल०ज०/2006(पीडी) 3 दि० 12.10.06 संशो. 'ए' दि० 03.11.11
1.4 स्टेशन की श्रेणी – बी
1.5 संकेतन का मानक – मानक - I
1.6 संकेतन का प्रकार – बहुसंकेती रंगीन बत्ती (कलर लाइट) सिगनल व्यवस्था
1.7 ब्लाक संचालन (Block Working)
1.7.1 नील्स का बाल टोकेन यंत्र अलीगंज एवं रोशनपुर स्टेशन के मध्य
1.7.2 नील्स का बाल टोकेन यंत्र अलीगंज एवं काशीपुर जं0 स्टेशन के मध्य

नोटः

1. ब्लाक उपकरण विफल हो जाने की स्थिति में लाइन क्लियर संदेश ब्लाक/कंट्रोल फोन/बीएचएफ/बीएसएनएल फोन पर भेजा जाना चाहिए।
1. ब्लाक /कंट्रोल टेलीफोन/बीएचएफ/बीएसएनएल फोन पर लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय दूसरी ओर के स्टेशनों का सही नाम पता करने के लिए विशेष सावधानी बरतनी चाहिए क्योकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की सम्भावना रहती है।

1.8 विचलन :– कुछ नहीं

2. **कॉटों तथा सिगनल का विवरण** :–

यार्ड में निम्नलिखित सिगनल व कॉटे प्रदत्त हैं। ये कलर लाइट सिगनल हैं तथा विद्युतीय प्रकाशित होते हैं। सभी कॉटे मोटर प्रचालित हैं। सभी कॉटे व सिगनल स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे नियंत्रण पैनल से प्रचालित होते हैं।

2.1 यार्ड का अप (काशीपुर छोर) :–

2.1.1 कॉटेः–

2.1.1.1 थम्ब स्विच संख्या 21 द्वारा नियंत्रित कॉटा संख्या 21 लाइन संख्या 2 से लाइन संख्या 1 एवं विपरीत क्रम में मार्ग सेट करने हेतु।

2.1.2 सिगनलः–

2.1.2.1 डाउन डिस्टेंट सिगनल सं0 ए 1
2.1.2.2 डाउन होम सिगनल संख्या 1 एक रूट इंडिकेटर के साथ जो निम्न स्थिति दर्शाता है।
(क) डाउन होम सिगनल संख्या 1 रूट इंडिकेटर के साथ लाइन सं0 1 के लिए लाइन–1
(ख) डाउन होम सिगनल सं0 1 बिना रूट इंडिकेटर के लाइन सं0 2 के लिए लाइन–2
2.1.2.3 अप प्रस्थान सिगनल निम्न हैं :–
(क) अप प्रस्थान सिगनल सं0 4 ए लाइन सं0 2 के लिए
(ख) अप प्रस्थान सिगनल सं0 4 बी लाइन सं0 1 के लिए

2.2 यार्ड का डाउन (मुरादाबाद छोर):–

2.2.1 कॉटे:–

2.2.1.1 थम्ब स्विच संख्या 23 द्वारा नियंत्रित कॉटा सं0 23 लाइन सं0 2 से लाइन सं0 1 के लिए एवं विपरीत क्रम में मार्ग सेट करने हेतु।

2.2.2 सिगनल :-

2.2.2.1 अप डिस्टेंट सिगनल सं0 ए 12

2.2.2.2 अप होम सिगनल सं0 12 एक रूट इंडिकेटर के साथ जो निम्न स्थिति दर्शाता है।

(क) अप होम सिगनल सं0 12 रूट इंडिकेटर के साथ लाइन सं0 1 के लिए।

(ख) अप होम सिगनल सं0 12 बिना रूट इंडिकेटर के लाइन सं0 2 के लिए।

2.2.2.3 डाउन प्रस्थान सिगनल निम्न हैं :–

(क) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 3ए लाइन सं0 2 के लिए।

(ख) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 3बी लाइन सं0 1 के लिए।

2.3 शंट सिगनल :– इस स्टेशन पर प्रदत्त नहीं है।

3. सिगनल आस्पेक्ट :–

डिस्टेंट सिगनल के अतिरिक्त सभी मुख्य सिगनलों का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। डिस्टेंट के आस्पेक्ट का परिवर्तन होम सिगनल के आस्पेक्ट के अनुसार स्वमेव हो जाता है। अप/डाउन डिस्टेंट का आस्पेक्ट एक पीला, दो पीला तथा हरा है। डिस्टेंट सिगनल आन स्थिति में एक पीला लूप लाइन सं0 1 के लिए आफ होने पर दो पीला तथा मेन लाइन संख्या 2 के लिए जब होम सिगनल सिंगल पीला होता है तब डिस्टेंट सिगनल मेंन लाइन के लिए दो पीला संकेत प्रदर्शित करेगा तथा जब होम सिगनल हरा संकेत प्रदर्शित करेगा तब डिस्टेंट सिगनल भी हरा संकेत प्रदर्शित करेगा।

अप/डाउन होम सिगनल में तीन आस्पेक्ट लाल, पीला तथा हरा है जो रुट इंडिकेटर रहित अप/डाउन होम सिगनल के आफ करने पर केवल पीला आस्पेक्ट मेन लाइन सं0 2 पर आने का संकेत करता है। अप/डाउन होम सिगनल के पीले आस्पेक्ट के साथ–साथ जं0 इंडीकेटर की सफेद बत्तियों की रोशनी संकेत करती है कि गाड़ी का आगमन लूप लाइन सं0 1 पर होगा। अप/डाउन होम सिगनल का हरा आसपेक्ट एवं मेन लाइन सं0 2 के अप/डाउन स्टार्टर का हरा आसपेक्ट, गाड़ी को स्टेशन से बिना रुके ''रन थ्रू'' जाना इंगित करता है।

मेन लाइन स्टार्टर का ऑफ आस्पेक्ट हरा तथा लूप लाइन स्टार्टर का ऑफ आस्पेक्ट पीला है। मेन लाइन स्टार्टर में हरा आस्पेक्ट एवं लूप लाइन स्टार्टर में पीले रंग का आस्पेक्ट होने का तात्पर्य यह है कि अगले स्टेशन को गाड़ी भेजने के लिए सभी औपचारिकताएं पूरी कर ली गई हैं तथा सम्बन्धित ब्लॉक उपकरण से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया है। मेन लाइन का हरा आस्पेक्ट तथा लूप लाइन स्टार्टर का पीला आस्पेक्ट चालक को स्टेशन से प्रस्थान करने और अगले ब्लाक खण्ड में जाने हेतु अनुमति देता है।

4. स्टेशन मास्टर पैनल :–

स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्टेशन मास्टर कन्ट्रोल पैनल का प्रावधान है जिसमें रूट बटनों, कॉटा स्विचों तथा सिगनल स्विचों से सिगनलों एवं कॉटों का संचालन नियंत्रण किया जाता है।

4.1 स्टेशन मास्टर की पैनल नियंत्रण चाभी :–

स्टेशन मास्टर पैनल द्वारा सिगनलों का अनाधिकृत संचालन रोकने हेतु पैनल पर यह चाभी लगी रहती है। जब तक चाभी पैनल से निकली रहेगी उस समय सिगनलों तथा कॉटों का संचालन का विद्युतीय सम्बन्ध विच्छेदित रहेगा। चाभी लगाकर घुमा देने के पश्चात् पैनल पर लगे रूट बटन सिगनलों व कॉटों आदि का संचालन किया जा सकता है।

4.2 रूट बटन :–

पैनल पर जिन लाइनों के लिए सिगनल 'ऑफ' किया जाता है उन लाइनों पर अलग–अलग रूट बटन का प्रावधान किया गया है। कॉटों को वॉछित स्थिति में सेट करने के पश्चात् सिगनल स्विच व रूट बटन एक साथ दबाने पर सिगनल ऑफ हो जाता है। होम सिगनल तथा प्रस्थान सिगनल ऑफ करने के लिए अलग–अलग रूट बटन का प्रावधान है।

4.3 सिगनल स्विच :–

पैनल पर प्रत्येक सिगनल के लिए अलग–अलग स्विच का प्रावधान है जो पैनल के निचले भाग में लगे हैं। सिगनल ऑफ करने हेतु जिस सिगनल को ऑफ करना है उसे उस दिशा में घुमाने एवं रूट बटन दबाने से सिगनल ऑफ हो जाएगा।

4.4 कॉटा थम्ब स्विच :–

पैनल के दोनों छोरों पर प्रत्येक कॉटे के लिए एक कॉटा थम्ब स्विच प्रदान किया गया है। ये दोनों स्थिति वाले स्विच हैं। कॉटों को सामान्य स्थिति में प्रचालित करने के लिए सम्बन्धित थम्ब स्विच को 'एन' स्थिति में कर देना चाहिए और कॉटों को विपरीत (Reverse) स्थिति में सेट करने के लिए थम्ब स्विच को 'आर' स्थिति में कर देना चाहिए।

थम्ब स्विच की 'एन' स्थिति के ऊपर प्रदत्त एक छोटा 'सफेद' प्रकाश जलने पर यह निर्देशित करेगा कि कॉटे सामान्य स्थिति में सेट एवं लॉक्ड है तथा थम्ब स्विच की 'आर' स्थिति के ऊपर प्रदत्त एक छोटा 'हरा' प्रकाश जलने पर यह निर्देशित करेगा कि कॉटे विपरीत स्थिति में सेट एवं लॉक्ड हैं। कॉटा स्विच के केन्द्र में प्रदत्त एक 'लाल' प्रकाश जलने पर यह निर्देशित करेगा कि कॉटें विद्युतीय रूप से लॉक्ड हो गए हैं और यह प्रचालित नहीं किए जा सकते हैं। जब यह प्रकाश जल रहा हो, सम्बन्धित थम्ब स्विच को कॉटों को परिचालित करने हेतु नहीं घुमाना चाहिए।

4.5 रेलपथ संकेत छोटी बत्तियॉ :–

श्रेल परिपथ सं0 12टी, 12एटी, 23टी, 01/01एटी, 02/02एटी, 21टी, 1एटी, 1टी के लिए पैनल के रेलपथ आरेख पर इन परिपथों की क्रमशः आक्यूपेन्सी अथवा विफलता प्रमाणित करने के लिए छोटी लाल और सफेद/पीली बत्तियॉ प्रदत्त है। संकेत का बल्ब फ्यूज होने की दशा में कोई बत्ती प्रदर्शित नहीं होने की अवधि में गाड़ियों के आगमन से पहले स्टेशन मास्टर को सम्बन्धित रेलपथ का साफ होना स्वयं दृष्टि जॉच द्वारा सुनिश्चित होना चाहिए।

4.6 कैन्क हैन्डिल स्विच :–

कैन्क हैन्डिल सी0एच0 –1 के नियंत्रण हेतु एक स्विच का प्रावधान है।

5. सिगनल एवं मार्ग इंडिकेशन :–

5.1 पैनल पर प्रदर्शित सिगनल पर छोटे लाल पीले और हरे प्रकाश संकेत प्रदर्शित किए गए हैं। यह संकेत क्षेत्र में सम्बन्धित सिगनल द्वारा प्रदर्शित रंगीन संकेत के अनुरूप है।

5.2 पैनल पर होम सिगनल के ऊपर होम सिगनल के दिशा संकेतक के अनुरूप संकेत प्रदर्शन हेतु तदानुरूपी लूप लाइन की सेटिंग नियत करती है।

5.3 कॉटा इंडिकेशन :–

कॉटों का इंडिकेशन पैनल पर निचले भाग में कॉटा स्विच के ऊपर दिया है। कॉटे के नार्मल होने पर एक लघु सफेद प्रकाश तथा कॉटे के रिवर्स होने पर एक लघु हरा प्रकाश दर्शाया गया है।

(जे0 ए0 आज़मी)
मण्डल परिचालन प्रबन्धक (सा0)
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

(रितेश गुप्ता)
मण्डल सिग0 एवं दूरसंचार इन्जी0
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

5.4 एन जे के ई इंडिकेशन :–

पैनल पर ऊपर दाहिनी ओर एक सफेद इंडिकेशन का प्रावधान है। किसी गाड़ी के पूर्ण आगमन या सिगनल निरस्तीकरण के बाद संरक्षा समय लगभग 120 सेकेण्ड तक यह इंडिकेशन जलता है एवं उसके बाद बुझ जाता है। इसके बुझ जाने के बाद सिगनल संचालन सम्भव है रूट निरस्त हो गया है।

5.5 पैनल लॉक/रिलीज इंडिकेशन :–

स्टेशन मास्टर की पैनल नियंत्रण चाभी के ऊपर पैनल लॉक/रिलीज के लिए सफेद/लाल इंडिकेशन का प्रावधान है। जब पैनल से चाभी निकालने हेतु घुमाया जाता है तब पैनल पर लॉक का सफेद इंडिकेशन प्रकाशित होता है। पैनल में चाभी लगाकर घुमा देने पर रिलीज का लाल इंडिकेशन जलता है। पैनल के रिलीज स्थिति में पैनल द्वारा सिगनलों का संचालन सम्भव है।

5.6 क्रैन्क हैन्डिल लॉक/रिलीज इंडिकेशन :–

क्रैन्क हैन्डिल सी0एच0 1 के ऊपर लॉक स्थिति में सफेद इंडिकेशन तथा रिलीज स्थिति में लाल इंडिकेशन का प्रावधान है।

6. वीडर गणक :–

पैनल के ऊपरी हिस्से पर दो वीडर गणक लगा है।

6.1 आपात कालीन रूट निरस्तीकरण वीडर गणक

6.2 क्रैन्क हैन्डिल वीडर गणक

7. थम्ब स्विच रोक प्लग :–

6 नं0 थम्ब स्विच रोक प्लग, पैनल के प्लग स्टोरेज स्थान पर प्रदत्त है। जब कभी कॉटा और सिगनल थम्ब स्विचों के एक दिशा से दूसरी दिशा में प्रचालन को रोकना हो, इन प्लगों को पैनल पर दिए गए थम्ब स्विचों के पास प्रदत्त छेदों में दबाकर लगा देना चाहिए। ये प्लग लगा दिए जाने पर स्टेशन मास्टर के लिए अनुस्मारक का कार्य करेंगे कि थम्ब स्विच, प्लग द्वारा बाधित दिशा में नहीं घुमाना चाहिए।

8. क्रैन्क हैन्डिल :–

8.1 मोटर संचालित कॉटों की विफलता की स्थिति में अथवा टेस्टिंग हेतु क्रैन्क हैन्डिल द्वारा कॉटों का संचालन किया जाता है। स्टेशन पर क्रैन्क हैन्डिल नियंत्रक चाभी सी0एच0 1 का प्रावधान है। क्रैन्क हैन्डिल सील्ड एवं पैड लॉक बॉक्स में प्रदत्त है। स्टेशन मास्टर कक्ष में स्टेशन मास्टर द्वारा क्रैन्क हैन्डिल नियंत्रक चाभी निकालने की पद्धति निम्नवत् है –

(I) स्टेशन मास्टर नियंत्रण पैनल पर क्रैन्क हैन्डिल नियंत्रक चाभी को निकालने के लिए क्रैन्क हैन्डिल स्विच को रिलीज की तरफ घुमाएगा।

(II) विद्युत कॉटा मशीन को आपात कालीन संचालन हेतु जब सभी शर्तें पूर्ण होती हैं तो पैनल पर क्रैन्क हैन्डिल की रिलीज स्थिति में एक लाल बत्ती प्रकाशित हो जाएगी तब स्टेशन मास्टर धीरे से क्रैन्क हैन्डिल नियंत्रक चाभी को निकाल लेंगे।

(III) परिशिष्ट 'ख' के पैरा 9 में वर्णित विधि से कॉटों का संचलन किया जाए तथा कार्य पूरा हो जाने पर क्रैन्क हैन्डिल नियंत्रक चाभी को पुनः क्रैन्क हैन्डिल लॉक में लगाकर पूर्ववत स्थिति में घुमा दिया जाए।

(IV) स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रण पैनल पर सम्बन्धित क्रैन्क हैन्डिल नियंत्रक चाभी के स्विच को लॉक स्थिति में घुमाने पर स्विच के ऊपर लॉक स्थिति में सफेद इंडिकेशन प्रकाशित हो जाएगा।

(जे0 ए0 आज़मी)
मण्डल परिचालन प्रबन्धक (सा0)
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

(रितेश गुप्ता)
मण्डल सिग0 एवं दूरसंचार इन्जी0
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

8.1.1 क्रैन्क हैन्डिल एवं उनके द्वारा नियंत्रित कॉटों का विवरण निम्नलिखित है –

क्रैन्क हैन्डिल संख्या	उनके द्वारा नियंत्रित कॉटों का विवरण
सी0एच0 (जेड)–1	21, 23

9. कॉटा मशीन के आपातकालीन प्रचालन की प्रक्रिया :–

9.1 स्टेशन मास्टर अपने व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखी गई मोटर प्वाइंट मशीन के ढक्कन की चाभी, के.एल.सी.आर. चाभी एवं क्रैंक हैन्डिल लेकर मोटर प्वाइंट मशीन पर जाएं एवं मोटर प्वाइंट मशीन पर क्रैन्क हैन्डिल लगाने हेतु बने छिद्र पर के ढक्कन में लगे ताले को खोलें।

9.2 ढक्कन को हटाकर के.एल.सी.आर. चाभी लगाकर घुमा दें ताकि क्रैन्क हैन्डिल जाने के लिये साकेट मे जगह बन जाये। इस कार्यवाही से मोटर प्वाइंट मशीन से बिजली की सप्लाई भी कट जाती है।

9.3 क्रैन्क हैन्डिल को साकेट में डालकर सीधा या उल्टा आवश्यकतानुसार घुमायें। प्वाइंट स्विच के एक तरफ से दूसरी तरफ सेट हो जाने के बाद भी क्रैन्क हैन्डिल को तब तक चलाते रहना चाहिये जब तक प्वाइंट पूर्ण रुप से सेट होकर लाक न हो जाये।

9.4 कार्य पूर्ण होने के पश्चात् क्रैन्क हैन्डिल को निकालकर चाभी घुमाकर बाहर निकाल लें, ताकि प्वाइंट मशीन बिजली सप्लाई द्वारा चलाई जा सके। के.एल.सी.आर. चाभी को स्टेशन मास्टर कार्यालय में लाक में लगा दें एवं क्रैन्क हैन्डिल को सील्ड एवं पैड लॉक केस में वापस रख दें। ढक्कन की चाभी स्टेशन मास्टर अपने व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखें।

नोट : क्रैन्क हैन्डिल से हाथ द्वारा मोटर प्वाइंट का संचालन या टेस्टिंग हेतु मोटर प्वाइंट के संचालन के लिये जब भी क्रैन्क हैन्डिल नियंत्रक चाभी लाक से निकाला जाये तो प्रत्येक बार इस कार्यवाही की प्रविष्टि स्टेशन मास्टर द्वारा उस विशेष रजिस्टर में किया जाये जिसमें निम्न प्रोफार्मा बना कर रखा गया है।

क0 सं0	क्रैन्क हैण्डिल निकालने वाले कर्मचारी का नाम व पद	क्रैन्क हैण्डिल निकालने का समय व तिथि	क्रैन्क हैण्डिल निकालने के उद्देश्य विफलता/ टेस्टिंग	क्रैन्क हैण्डिल निकालने वाले के हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर	क्रैन्क हैण्डिल वापस करने का समय व तिथि	क्रैन्क हैण्डिल वापस करने वाले के हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9

9.5 सिगनल विभाग के कर्मचारियों को अनुरक्षण अथवा टेस्टिंग के लिए क्रैन्क हैण्डिल देते समय उनसे सम्बन्धित प्वाइंटस का डिसकनेक्शन मेमो निर्धारित प्रारुप पर अवश्य प्राप्त कर लिया जाये।

9.6 सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रीकनेक्शन मेमो क्रैक हैण्डिल के साथ प्राप्त होने पर नार्मल कार्य प्रणाली अपनाई जाये।

9.7 डिसकनेक्शन की अवधि में गाड़ियों का परिचालन साधारण नियम 3.69(1) (3) एवं सहायक नियम 3.70(1) (2), 15.06(8) (IV) में उल्लिखित नियमानुसार किया जाय।

(जे0 ए0 आज़मी)
मण्डल परिचालन प्रबन्धक (सा0)
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

(रितेश गुप्ता)
मण्डल सिग0 एवं दूरसंचार इन्जी0
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

9.8 गेट नियंत्रण स्विच :– लागू नहीं

9.9 आपात मार्ग निरस्तीकरण (Cancellation) :-

आपात काल में, यदि सैट किये हुए मार्ग को निरस्त करना हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित थम्ब सिगनल स्विच को सामान्य स्थिति की ओर घुमायेगा तथा सम्बन्धित ग्रुप पुश बटन को दबायेगा जिससे आपात निरस्तीकरण काउन्टर के पास एक सफेद छोटी बत्ती जल उठेगी और काउन्टर पर एक संख्या बढ़ जायेगी। लगभग 120 सेकेण्ड के बाद सफेद प्रकाश बुझ जायेगा तथा पैनल पर दिखायी दे रहा मार्ग भी खत्म हो जायेगा। इसके पश्वात् ही मार्ग को बदला जा सकता है। स्टेशन मास्टर प्रत्येक ऐसी कार्यवाही का विवरण निर्धारित रजिस्टर में अवश्य दर्ज करेंगे।

9.10 वीडर काउन्टर (Veeder Counter) :-

9.10.1 क्रैन्क हैन्डिल कन्ट्रोल स्विच के लिए विद्युत चालित वीडर काउन्टर पैनल पर प्रदत्त है, जो क्रैन्क हैन्डिल स्विच Z 1 को दाहिनी ओर घुमाने एवं चाभी निकालने पर एक उच्चतम नम्बर दर्ज करता है। वीडर काउन्टर की उच्चतम संख्या को रिकार्ड करने हेतु अलग–अलग पंजिका अनुरक्षित की जानी चाहिए।

9.10.2 आपात मार्ग निरस्तीकरण (Emergency Route Cancellation) के लिए विद्युत चालित वीडर काउन्टर पैनल पर प्रदत्त है, जो आपात मार्ग निरस्तीकरण के लिए सम्बन्धित स्विच को नार्मल करने तथा ग्रुप पुश बटन को दबाने पर एक उच्चतम नम्बर दर्ज करता है। वीडर काउन्टर की उच्चतम संख्या को रिकार्ड करने हेतु अलग–अलग पंजिका अनुरक्षित की जानी चाहिए।

10. स्टेशन मास्टर का लॉक अप बाक्स :– इस स्टेशन पर स्टेशन मास्टर का लॉक अप बॉक्स प्रदत्त नहीं है।

10.1 साइडिंग कॉटों का संचालन :– इस स्टेशन पर साइडिंग कॉटें प्रदत्त नहीं हैं।

10.2 कॉटो तथा सिगनलो के परिचालन की तालिका :–

क्रम सं0	आवागमन का विवरण	कॉटा		सिगनल स्विच घुमाएं	रूट बटन दबाएं	समपार बन्द करें
		नार्मल	रिवर्स			
1	अप गाड़ी का आगमन					
	(I) लाइन सं0 1 पर	–	21, 23	12	एल	–
	(II) लाइन सं0 2 पर	21, 23	–	12	एम	–
	(III) लाइन सं0 2 पर रन थ्रू	21, 23	–	12, 4ए	एम, जे	–
2	डाउन गाड़ी का आगमन					
	(I) लाइन सं0 1 पर	–	21, 23	1	एल	–
	(II) लाइन सं0 2 पर	21, 23	–	1	एम	–
	(III) लाइन सं0 2 पर रन थ्रू	21, 23	–	1, 3ए	एम, एच	–
3	अप गाड़ी का प्रस्थान					
	(I) लाइन सं0 1 से	–	21	4बी	जे	–
	(II) लाइन सं0 2 से	21	–	4ए	जे	–
4	डाउन गाड़ी का प्रस्थान					
	(I) लाइन सं0 1 से	–	23	3बी	एच	–
	(II) लाइन सं0 2 से	23	–	3ए	एच	–

(जे0 ए0 आज़मी)
मण्डल परिचालन प्रबन्धक (सा0)
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

(रितेश गुप्ता)
मण्डल सिग0 एवं दूरसंचार इन्जी0
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

11. अलीगंज स्टेशन पर प्रदत्त संचार साधनों की सूची :–

1. नियंत्रण दूरभाष इज्जतनगर नियंत्रण कार्यालय से सम्बद्ध।
2. रोशनपुर स्टेशन के नील्स टोकन ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध टेलीफोन।
3. काशीपुर स्टेशन के नील्स टोकन ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध टेलीफोन।
4. इन्जी0 समपार फाटक सं0 25 श्रेणी 'सी' कि.मी. 37/4–5 मध्य अलीगंज–रोशनपुर से सम्बद्ध टेलीफोन।
5. इन्जी0 समपार फाटक सं0 29ए श्रेणी 'सी' कि.मी. 42/9–10 मध्य अलीगंज–काशीपुर से सम्बद्ध टेलीफोन।
6. बी0एस0एन0एल0 टेलीफोन।
7. वी एच एफ सेट 25 वाट।

11.A संचार साधनों की विफलता के दौरान कार्यवाही :–

G&SR परिशिष्ट 'ख' पार्ट–II, परिशिष्ट 'घ' एवं G&SR 14.13 नोट 'बी' के अनुसार कार्यवाही सुनिश्चित करेंगे।

12. विफलताएं :–

सिगनल एवं अन्तर्पाशन ट्रेन सिगनल उपकरण तथा टेलीफोन इत्यादि के विफल होने पर निम्न लिखित कर्मचारियों/अधिकारियों को सूचना दी जाए। ट्रेन सिगनल उपकरण तथा टेलीफोन विफलता की सूचना इंजीनियरिंग विभाग के कर्मचारियों/अधिकारियों को देने की आवश्यकता नहीं है। जब भी सिगनल व अन्तर्पाशन गियर खराब हो जाए तब सामान्य एवं सहायक नियम 3.38, 3.68, 3.69, 3.71, 3.76, 3.77, 3.81 एवं 5.01 में वर्णित कार्य प्रणाली तथा समय समय पर जारी किए गए संयुक्त परिपत्र तथा निर्देशों का पालन किया जाए तथा निम्नलिखित कर्मचारियों/अधिकारियों को इनके स्थानों पर सूचित किया जाएगा।

क्रम सं0	सूचित किए जाने वाले कर्मचारी/अधिकारी	मुख्यालय
1	यॉत्रिक सिगनल अनुरक्षक	काशीपुर
2	विद्युत सिगनल अनुरक्षक	रोशनपुर
3	जूनियर इंजीनियर (सिगनल)	काशीपुर
4	सीनियर सेक्शन इंजीनियर (सिगनल)	लालकुऑ
5	सहायक मण्डल सिग0 एवं दूर संचार इंजीनियर	इज्जतनगर
6	वरिष्ठ मण्डल सिग0 एवं दूर संचार इंजीनियर	इज्जतनगर
7	वरिष्ठ मण्डल इंजीनियर I	इज्जतनगर
8	सहायक मण्डल इंजीनियर	काशीपुर
9	वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक	इज्जतनगर
10	मण्डल परिचालन प्रबन्धक (सामान्य)	इज्जतनगर
11	यातायात निरीक्षक	काशीपुर
12	मुख्य नियंत्रक	इज्जतनगर
13	सीनियर सेक्शन इंजीनियर (पी0 वे0)	काशीपुर
14	वरिष्ठ मण्डल यॉत्रिक इंजीनियर	इज्जतनगर
15	दोनों ओर के स्टेशन मास्टर	काशीपुर, रोशनपुर

(जे0 ए0 आज़मी)
मण्डल परिचालन प्रबन्धक (सा0)
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

(रितेश गुप्ता)
मण्डल सिग0 एवं दूरसंचार इन्जी0
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

सभी सिगनल विफलताएं सिगनल विफलता पंजिका में अवश्य अंकित की जानी चाहिए। इसे स्टेशन मास्टर द्वारा उस अनुरक्षक, जो विफलता दूर करता है के समक्ष प्रस्तुत किया जाना चाहिए और विफलता का विवरण तथा दूर करने का समय अवश्य अंकित किया जाना चाहिए तथा स्टेशन मास्टर द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित होना चाहिए। विफलता का विवरण प्रपत्र संख्या एस.एण्ड.टी./एम आर पर सुसंगत प्रविष्टि अवश्य अंकित करें।

13. (क) कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था :–

इस स्टेशन पर सिगनलों को प्रकाशित रखने के लिए इन्टिग्रेटेड पावर सप्लाई सिस्टम (आई0पी0एस0) का प्रावधान किया गया है। जिससे सभी सिगनल लगातार प्रकाशित रहेगे। उपर्युक्त आई0पी0एस0 की मॉनीटरिंग के लिये सहायक स्टेशन मास्टर के एस.एम. पैनल कक्ष में आडियो विजुवल आई0पी0एस0 से सम्बद्ध स्टेटस मोनिटरिंग पैनल बोर्ड लगाया गया है जिससे निम्न सूचनाए प्रदर्शित होगी :–

1. <u>आई0पी0एस0 की बैट्री का बोल्टेज</u> :–
स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्टेटस मोनिटरिंग पैनल पर डिजीटल वोल्ट मीटर लगा है जो आई.पी.एस. बैट्री के वोल्टेज को प्रदर्शित करता है।

2. <u>चार एल0ई0डी0 सूचक जो निम्न स्थितियों में प्रकाशित होते हैं</u> :–

2.1 <u>उपर से प्रथम लाल एल0ई0डी0 सूचक</u> :– (जेनरेटर स्टार्ट करने के लिए) आई0पी0एस0 की बैटरी का वोल्टेज 110 वोल्ट से कम होने पर लाल एल0ई0डी0 सूचक जलेगा तथा बजर भी बजेगा। इस सूचक को जलने तथा बजर बजने पर स्टेशन मास्टर के स्वीकार बटन दबाने के तुरन्त बाद जनरेटर स्टार्ट करने की कार्यवाही करनी चाहिए।

2.2 <u>उपर से द्वितीय लाल एल0ई0डी0 सूचक</u> :– (आपातकालीन स्थिति में जेनरेटर स्टार्ट करने के लिए) यदि किन्ही कारण वश प्रथम सूचक के जलने पर स्टेशन मास्टर द्वारा जनरेटर नहीं चलाने पर यह आपात कालीन चेतावनी होगी जिसके प्राप्त होने पर जनरेटर नहीं चलाने पर आई0पी0एस0 कार्य करना बंद कर देगा एवं स्टेशन की समस्त सिगनलिंग व्यवस्था अकार्यशील हो जायेगी तथा सिगनल बुझ जायेंगे।

2.3 <u>उपर से तृतीय लाल एल0ई0डी0 सूचक</u> :– यह आई0पी0एस0 सिस्टम बंद होने का सूचक है यदि किन्हीं कारणों से तृतीय एल0ई0डी0 सूचक प्रज्वलित हो जाय तो इस परिस्थिति में संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी ई0एस0एम0/जूनियर इंजी0 (सिगनल)/सिनियर सेक्शन इंजी0 (सिगनल) को स्टेशन मास्टर द्वारा अविलम्ब सूचित करना चाहिए।

2.4 <u>उपर से चतुर्थ लाल एल0ई0डी0 सूचक</u> :– यह संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी के बुलाने का सूचक है।

3. इस स्टेशन पर सम्पूर्ण सिगनल व्यवस्था सामान्यतया आई0पी0एस0 से संचालित है। इस आपूर्ति की विफलता पर विफलता के कारणों को दूर कर सम्पूर्ण सिगनल व्यवस्था को सामान्य किया जा सकेगा।

4. आडियो विजुअल आई0पी0एस0 स्टेटस मानिटरिंग पैनल बोर्ड पर लगे प्रथम एल0ई0डी0 के जलने एवं बजर बजने पर जनरेटर चलाना आवश्यक होगा जिसकी कार्य प्रणाली निम्नवत है :

(अ) जनरेटर कक्ष में लगे चेन्जओवर स्विच ''ए'' जो सामान्य स्थिति में सदैव वाणिज्यिक विद्युत आपूर्ति (कामर्शियल पावर सप्लाई) की तरफ लगा रहेगा को जेनरेटर साइड में लगा देंगे।

(ब) इस स्टेशन पर दो जनरेटर क्रमशः जेनरेटर संख्या 1 (10 केवीए वाटर कूल्ड) एवं जनरेटर संख्या 2 (7.5 केवीए एयर कूल्ड) लगे हैं। जेनरेटर सेट सं0 1 जो कि वाटर कूल्ड है को स्टार्ट करने से पहले ओपरेटिंग स्टाफ रेडियेटर में पानी के स्तर की जॉच अवश्य कर लें। अगर पानी का स्तर स्पेसिफाइड लेवल से कम हो तो रेडियेटर में उचित स्तर तक पानी डालें अन्यथा पानी रेटियेटर में न होने की दशा में जेनरेटर सीज होकर क्षतिग्रस्त हो सकता है। जेनरेटर कक्ष में जेनरेटर चेन्जओवर स्विच (बी) लगा है जो सामान्यतः बीच में रहता है। जेनरेटर को चालू करने के पश्चात सम्बन्धित स्विच को चालू हुए जनरेटर की तरफ लगा दिया जाये।

(जे0 ए0 आज़मी)
मण्डल परिचालन प्रबन्धक (सा0)
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

(रितेश गुप्ता)
मण्डल सिग0 एवं दूरसंचार इन्जी0
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

(स) सामान्यतया: स्टेशन मास्टर स्टैण्ड बाई जेनरेटर संख्या 1 को चालू करेगा। इसके विफल होने पर जनरेटर संख्या 2 का प्रयोग किया जायेगा।

(द) आई0पी0एस0 अधिक अवधि तक विफल रहने पर जेनरेटर संख्या 1 तथा 2 को लगभग 4–4 घंटे के अन्तराल में बदल–बदल कर चलायें।

5. जब कामर्शियल सप्लाई आ जाये तो चेंजओवर स्विच ''ए'' को कामर्शियल साइड की तरफ बदल कर लगा दें और चेंजओवर स्विच ''बी'' को मध्य स्थित में कर दें तथा जनरेटर को बंद कर दें।

6. जेनरेटर में डीजल आयल जब भरा जाये तो स्टेशन मास्टर आयल लाग बुक में इसका इन्दराज तुरन्त करे। कार्यरत स्टेशन मास्टर भी डीजल जेनरेटर के उपयोग का इन्दराज लाग बुक में अवश्य करें एवं डी.जी. सेट नं0 1 व 2 का रनिंग अलग–अलग दर्शाएं।

7. कार्यरत स्टेशन मास्टर पावर सप्लाई की विफलता/उपलब्धता का इंदराज लाग बुक में निम्न प्रकार से करें :–

क्रम सं0	दिनांक	कामर्शियल पावर विफलता का समय धंटा एवं मिनट में	डी0जी0सेट चलने का समय घंटा एवं मिनट में			डीजल आयल भरा गया मात्रा लीटर में	हस्ताक्षर स्टेशन मास्टर	रिमार्क
			चालू करने का समय	बंद करने का समय	चलने का समय			
1	2	3	4	5	6	7	8	9

8. डीजल जेनरेटर की सर्विस ओवर हालिंग तथा मरम्मत इत्यादि का विवरण लाग बुक के रिमार्क कालम में इंदराज करें।

9. जेनरेटर सेट को एक बार में कभी भी 4 घंटे से अधिक समय तक नहीं चलाया जाएगा।

10. **स्टेशन मास्टर के कर्तव्य :–**

आई0पी0एस0 मानीटरिंग पैनल पर आने वाले सूचकों पर विशेष ध्यान रखे एवं सूचक के अनुसार आवश्यक कार्यवाही तुरन्त करे अन्यथा स्टेशन के सभी सिगनल बुझ जायेंगे तथा प्वाइंट मशीन एवं रिले अकार्यशील भी हो जायेंगे।

ख. आई0पी0एस0 की विफलता पर अपनायी जाने वाली विधि :

(i) आई0पी0एस0 के फेल होने पर स्टेशन मास्टर किसी भी ट्रेन को लाइन क्लीयर देने अथवा किसी अन्य गाड़ी का परिचालन करने से पहले यह भली भांति सुनिश्चित कर ले कि साधारण एवं सहायक नियम 3.68 से 3. 71 के अनुसार गाड़ी लेने की व्यवस्था कर ली गयी है।

(ii) यदि लाइन क्लियर देने के पश्चात पिछले स्टेशन से गाड़ी चल चुकी है तथा किसी कारण वश गाड़ी की दिशा में पड़ने वाले सिगनल की रोशनी बुझ चुकी है तो स्टेशन मास्टर किसी सक्षम कर्मचारी को सिगनल के पास बुझे हुए सिगनल के नीचे आने वाली गाड़ी के चालक को देने के लिए टी–369(3 बी) भेजेगा। जो गाड़ी को नियमानुसार पायलट करके लायेगा।

14. रिले रूम की चाबियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हें लेने–देने की कार्य पद्धति :–

इस स्टेशन पर रिले रूम में इन्टरलॉकिंग की रिले स्थापित है। रिले रूम को दोहरे ताले से स्टेशन मास्टर एवं एस0 एण्ड टी0 के द्वारा बन्द किया जाना चाहिए। इसको आवश्यकता पड़ने पर खोलने के लिए स्टेशन मास्टर कार्यालय में अनुरक्षित पंजिका पर एस0 एण्ड टी0 कर्मचारी द्वारा रिले रूम खोलने के उद्देश्य के साथ प्रविष्टि करने के पश्चात् ही स्टेशन मास्टर द्वारा एस.एण्ड टी कर्मचारी को रिले रूम की चाभी सौंपनी चाहिए।

(जे0 ए0 आज़मी)
मण्डल परिचालन प्रबन्धक (सा0)
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर

(रितेश गुप्ता)
मण्डल सिग0 एवं दूरसंचार इन्जी0
पूर्वोत्तर रेलवे, इज्जतनगर