

पूर्वोत्तर रेलवे**लखनऊ मंडल**

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या-एल0जे0एन0/289

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि

**मटेरा स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
(एम0जी0)**

- टिप्पणी :** (i) दिनांक **18.06.16** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0/289 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है ।
- (ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति कार्यरत 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 :

मुसिदूँ/गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं0 मुसिदूँ/निर्माण/92(वाई.डी)/23 संशोधन 'ई' पर आधारित नियमारेख संख्या: **वमंसिदूँ/ल0जं0/2010(आर0डी0)/54** दिनांक **26.11.2010** 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 :**

मटेरा स्टेशन पू0उ0रेलवे के बहराइच-मैलानी जं0 अविद्युतीकृत एम0जी0 मार्ग पर इकहरी लाइन "बी" श्रेणी का की लाक मानक-I अन्तर्पाशित स्टेशन है। यह गोण्डा जं0 स्टेशन से **85.29** कि0मी0 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 :-**

मटेरा स्टेशन रिसिया स्टेशन के पूरब में **11.67** कि0मी0 की दूरी पर तथा नानपारा स्टेशन के पश्चिम में **9.66** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान-ब्लाक स्टेशन :-

अप दिशा :- कोई नहीं

डाउन दिशा :- कोई नहीं

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 "ब्लाक खंड" समाप्त होता है
मटेरा - नानपारा	इस स्टेशन के अप शंटिंग लिमिट बोर्ड से।	नानपारा स्टेशन के डाउन शंटिंग लिमिट बोर्ड तक।
मटेरा - रिसिया	इस स्टेशन के डाउन शंटिंग लिमिट बोर्ड से।	रिसिया स्टेशन के अप शंटिंग लिमिट बोर्ड तक।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन के स्टेशन भवन से नानपारा छोर की ओर समतल तथा रिसिया छोर की ओर समतल व 1000 में 1 की चढ़ाई है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट दो लाइनों का है। लाइन सं० 1 व 2 रनिंग लाइने है।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
1	623.00 मीटर	30	लूप लाइन एवं निम्नतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	अविद्युतीकृत
2	623.00 मीटर	30	मेन लाइन है।	

(क) रनिंग लाइन संख्या 2 मेन लाइन है।

(ख) गाड़ियों किसी भी रनिंग लाइन पर/से किसी भी दिशा से/में ली/भेंजी जा सकती है।

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी०एस०एल० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच या वैगन)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
कोई नहीं				

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : -

- कोई नहीं -

2.6 समपार :

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

फाटक सं०	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)
57 ट्राफिक	“सी”	प्लेटफार्म व कॉटा सं० 1 के मध्य कि०मी० 85/1-2 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	रिसिया छोर पर कार्यरत कॉटावाला	नहीं	परिशिष्ट “बी” देखें।	नहीं
58 ट्राफिक	“सी”	प्लेटफार्म व कॉटा सं० 2 के मध्य कि०मी० 85/7-8 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	नानपारा छोर पर कार्यरत कॉटावाला	नहीं	परिशिष्ट “बी” देखें।	नहीं

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

2.6.2 स्टेशन सीमा के बाहर स्थित इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े समपार फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण निम्न है :

फाटक सं०	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.डब्ल्यू डी)
56 इन्जी०	“सी”	मटेरा तथा रिसिया स्टेशनों के मध्य कि०मी० 83/3-4 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट “ए” भाग-1, 2 व 3 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
टेलीफोनयुक्त विद्युत ब्लाक यन्त्र (नील्स बाल टोकेन) नानपारा 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) रिसिया 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 तथा स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट ‘बी’ देखें।

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 यह स्टेशन मानक-I अन्तर्पाशित है। यहाँ द्विसंकेती लोअरक्वाड्रेन्ट सेमाफोर स्थावर (फिक्सड) सिगनलो की व्यवस्था है। इस स्टेशन के सिगनलो को निम्न तालिका के अनुसार जलाया/बुझाया जायेगा:—

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

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

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

- (i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि :
स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" को देखें ।
- (ii) एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान:
इस स्टेशन पर एक्सल काउन्टर का प्रावधान नहीं है ।
- (iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड :-
इस स्टेशन पर फिक्सड वार्नर तथा स्टाप बोर्ड का प्रावधान नहीं है ।
- (v) आपात कास ओवर :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (vi) स्थाई रूप से लाक किये गये कांटे :

कांटा सं०	विवरण	इण्डी—केटर लगा है अथवा नहीं	सेटिंग की सामान्य स्थिति	चाभी द्वारा नियन्त्रित	मोटर अथवा यान्त्रिक संचालित	ट्रैक सर—किटेड अथवा नहीं	पृथकीकरण के साधन	
							साधन	लाइन सं० के मध्य
कोई नहीं								

- (vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (viii) आपात/कैंक हैण्डिल चाभियाँ और उनकी अभिरक्षा :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (ix) कांटे/ट्रैप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत (इलेक्ट्रिक/बैनर किस्म के) :

(क) कांटे :-

यार्ड के समस्त कांटे उनके पास स्थित लीवर द्वारा संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर को कांटो की दशा सुनिश्चित करने के लिये कांटो पर इण्डीकेटर की व्यवस्था है जो कांटो के नार्मल दशा में रहने पर सफेद तथा रिवर्स दशा में रहने पर हरा इण्डीकेशन प्रकाशित होता है।

(कांटो के संचालन की कार्यविधि हेतु परिशिष्ट "बी" देखें।)

(ख) ट्रैप कांटे :-

— कोई नहीं —

(ग) सिगनल :-

सभी सिगनल स्टेशन मास्टर कार्यालय के निकट प्लेटफार्म पर स्थित 14 लीवरो का संयुक्त डबल वायर लीवर फ्रेम द्वारा संचालित होते हैं जो स्टेशन मास्टर के सीधे नियन्त्रण में होता है।

(घ) एक्सल काउन्टर :-

— कोई नहीं —

(ङ.) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

— कोई नहीं —

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

- (x) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्विचों का उपयोग करते हुए रुट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xi) कांटों का पृथक परिचालन :
स्टेशन संचालन नियमावली के 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) कैंक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्लू.एस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सिल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (xvii) कांटो का आपात संचालन :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण :
इस स्टेशन पर व्यवस्था 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 करेंगे । (सा0 एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल :

- (क) अप वार्नर सिगनल सं० 14
(ख) अप आउटर सिगनल सं० 13
(ख) अप ब्रैकेटेड होम सिगनल :-
लाइन सं० 1 के लिये आर्म नं० 10
लाइन सं० 2 के लिये आर्म नं० 12

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल : — कोई नहीं —

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

- (क) डाउन वार्नर सिगनल सं० 1
(ख) डाउन आउटर सं० 2
(ग) डाउन ब्रैकेटेड होम सिगनल :-
लाइन सं० 1 के लिये आर्म नं० 4
लाइन सं० 2 के लिये आर्म नं० 3

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल : — — कोई नहीं —

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

- नोट** (i) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाड़ियों 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 संबंधित रख-रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) परिशिष्ट “बी” में दी गयी है।

4.2 रिले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हें लेने देने की कार्य पद्धति :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

4.3 पावर सप्लाई:-
इस स्टेशन पर कामर्शियल पावर सप्लाई का प्रावधान है।

5. दूर संचार :

- (i) सेक्शन कन्ट्रोल/डिप्टी कन्ट्रोल/कर्षण पावर कन्ट्रोल आदि :-
सेक्शन ट्रेन कन्ट्रोलर से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़ा है।
- (ii) आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।
- (iii) केबिन/गेटो पर टेलीफोन :-
समपार सं0 56, 57 व 58 के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े हैं ।
- (iv) आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर उपलब्ध नहीं है।
- (v) एक्सल काउण्टर रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर उपलब्ध नहीं है।
- (vi) यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।
- (vii) वी0एच0एफ0 सेट :-
इस स्टेशन पर उपलब्ध है।

नोट :- इस स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली का परिशिष्ट “बी” देखें।

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, 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।

कमशः पृष्ठ 7 पर

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

- (अ) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर
(ब) कांटावाला

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ियों के संचालन के समय अप व डाउन आउटर सिगनलो के मध्य लाइन का साफ होना सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी है। प्राइवेट नं० 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 तथा
(ग) लाइन उस शान्तिग लिमिट बोर्ड तक जो कि आने वाली गाड़ी के निकट है साफ न हो।
(घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवालों से समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो –

(i) अप गाड़ियों के लिए : समपार सं० 56

(ii) डाउन गाड़ियों के लिए : 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 गाड़ी के स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली अन्य विशेष शर्त :

6.2.1.1 ब्लॉक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन हेतु 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 :

इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी खाना करना :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त : – कोई नहीं –

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्तें :

किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक “आफ” नहीं किये जायेंगे 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 व लाक न हो।
- (ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ शन्टिंग लिमिट बोर्ड तक साफ न हो ।

(घ) समपार फाटक बन्द व लाक न कर दिये गये हो

(अ) अप गाड़ियों के लिए :

समपार सं० 57 एवं 58

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए :

समपार सं० 58 एवं 57

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

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :-

“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 क्लीयर दे दिया जाता है, कार्यरत स्टेशन मास्टर कर्मचारियों को सचेत करने के लिए स्टेशन की घंटी बजवायेगा और गाड़ी का विवरण तथा जहाँ 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 कांटावालों को घंटी सुनकर कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास अनुदेशों के लिए आएगा।
- (ख). आनेवाली गाड़ी का विवरण जिस स्टेशन से गाड़ी प्रस्थान कर चुकी है या करनेवाली है उसका नाम, जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है उसकी संख्या, गाड़ी स्टेशन पर रुकेंगी या बिना रुके पास कर जायेगी और गाड़ी में कोई शंटिंग होगी या नहीं इन सबके विषय में कार्यरत स्टेशन मास्टर कांटावालों को एक दूसरे के सामने और सुनने में निश्चित अनुदेश देगा ।
- (ग) कार्यरत स्टेशन मास्टर रिसिया छोर पर कार्यरत कांटेवाले को कन्ट्रोल चाभी ‘ए’ तथा समपार चाभी “पी-1” देगा व नानपारा छोर पर कार्यरत कांटेवाले को कन्ट्रोल चाभी ‘जी’ देगा।
- (घ) दोनों कांटावाले अपने-अपने सबसे बाहरी सम्मुख और अनुमुख कांटों की ओर चल देंगे और रास्ते में उस लाइन का, जिस लाइन में गाड़ी आयेगी, साफ होना सुनिश्चित करके कांटावाला निम्न कार्य करेगा:-

1. अप गाड़ी को लाइन सं० 1 पर लेने के लिये :-

अ- रिसिया छोर पर तैनात कांटावाला ‘ए’ चाभी को कांटा सं० [1] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं० [1] को रिवर्स करेगा, ‘बी’ चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस ‘बी’ चाभी को होम सिगनल के खम्भे पर लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा और समपार फाटक सं० 57 को बन्द व लाक करके कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

कमशः पृष्ठ 9 पर

ब- नानपारा छोर पर तैनात काटावाला 'जी' चाभी को कांटा सं0 [2] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं0 [2] को रिवर्स करेगा, 'एच' चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस 'एच' चाभी को कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा और वापस आकर समपार संख्या 58 को बन्द व लाक करके कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

2. अप गाड़ी को लाइन सं0 2 पर लेने के लिये :-

अ- रिसिया छोर पर तैनात काटावाला 'ए' चाभी को कांटा सं0 [1] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं0 [1] को नार्मल करेगा, 'ई' चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस 'ई' चाभी को होम सिगनल के खम्भे पर लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा और समपार फाटक सं0 57 को बन्द व लाक करके स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

ब- नानपारा छोर पर तैनात काटावाला 'जी' चाभी को कांटा सं0 [2] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं0 [2] को नार्मल करेगा, 'एल' चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस 'एल' चाभी को कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा और वापस आकर समपार संख्या 58 को बन्द व लाक करके कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

3. डाउन गाड़ी को लाइन सं0 1 पर लेने के लिये :-

अ- नानपारा छोर पर तैनात काटावाला 'जी' चाभी को कांटा सं0 [2] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं0 [2] को रिवर्स करेगा, 'एच' चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस 'एच' चाभी को होम सिगनल के खम्भे पर लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा और समपार सं. 58 को बन्द व लाक करके स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

ब- रिसिया छोर पर तैनात कांटावाला 'ए' चाभी को कांटा सं0 [1] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं0 [1] को रिवर्स करेगा, 'बी' चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस 'बी' चाभी को कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा और वापस आकर समपार संख्या 57 को बन्द व लाक करके कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

4. डाउन गाड़ी को लाइन सं0 2 पर लेने के लिये :-

अ- नानपारा छोर पर तैनात काटावाला 'जी' चाभी को कांटा सं0 [2] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं0 [2] को नार्मल करेगा, 'एल' चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस 'एल' चाभी को होम सिगनल के खम्भे पर लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा और समपार संख्या 58 को बन्द व लाक करके कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

ब- रिसिया छोर पर तैनात कांटावाला 'ए' चाभी को कांटा सं0 [1] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं0 [1] को नार्मल करेगा, 'ई' चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस 'ई' चाभी को कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा और वापस आकर समपार संख्या 57 को बन्द व लाक करके कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

कमश: पृष्ठ 10 पर

(ड.) कांटावाला द्वारा दिखलाये जाने वाले हरे हैण्ड सिगनल को देखने के पश्चात कांटो के इंडीकेटरो की स्थिति देखकर स्वयं अपने आप को आश्वस्त करने के बाद कि कांटे सही तौर पर उसके अनुदेशानुसार सेट कर दिये गये हैं, कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्य करेगा :

1. **अप** गाड़ी को लाइन सं० 1 में लेते समय अपने पास 'एच' चाभी का होना सुनिश्चित करके पहले **नानपारा** छोर पर तैनात कांटावाले से, उसके बाद **रिसिया** छोर पर तैनात कांटावाला हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करेगा तत्पश्चात **6 वे** स्टेशन मास्टर लाक अप बाक्स से **एम** व **एल-1** चाभियां निकाल कर **14** लीवरफ्रेम के लीवर सं० **9** व **10** में लगवाकर **होम** व **आउटर** सिगनल आफ करवायेगा।

2. **अप** गाड़ी को लाइन सं० 2 में लेते समय अपने पास 'एल' चाभी का होना सुनिश्चित करके पहले **नानपारा** छोर पर तैनात कांटावाले से, उसके बाद **रिसिया** छोर पर तैनात कांटावाला हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। तत्पश्चात **6 वे** स्टेशन मास्टर लाक अप बाक्स से **एम** व **एल-2** चाभियां निकाल कर **14** लीवरफ्रेम के लीवर सं० **9** व **12** में लगवाकर **होम** व **आउटर** सिगनल आफ करवायेगा।

यदि गाड़ी रन थ्रू भेजना है तो **नानपारा** से लाइन क्लियर लेने पर प्राप्त हुआ टोकन बाल पिकप एपरेटस पर टैंगवायेगा, टोकन यंत्र से 'जेड' चाभी निकालेगा 'जेड' चाभी और 'एल' चाभी को लीवर सं० **14** में लगवाकर वारनर सिगनल भी 'आफ' करवायेगा।

3. **डाउन** गाड़ी को लाइन सं० 1 में लेते समय अपने पास 'बी' चाभी का होना सुनिश्चित करके पहले **रिसिया** छोर पर तैनात कांटावाले से, उसके बाद **नानपारा** छोर पर तैनात कांटावाला से हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। तत्पश्चात **6 वे** स्टेशन मास्टर लाक अप बाक्स से **एन** व **एल-1** चाभियां निकाल कर **14** लीवरफ्रेम के लीवर सं० **9** व **4** में लगवाकर **होम** व **आउटर** सिगनल आफ करवायेगा।

4. **डाउन** गाड़ी को लाइन सं० 2 में लेते समय अपने पास 'ई' चाभी का होना सुनिश्चित करके पहले **रिसिया** छोर पर तैनात कांटावाले से, उसके बाद **नानपारा** छोर पर तैनात कांटावाले से हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करेगा। तत्पश्चात **6 वे** स्टेशन मास्टर लाक अप बाक्स से **एन** व **एल-2** चाभियां निकाल कर **14** लीवरफ्रेम के लीवर सं० **9** व **3** में लगवाकर **होम** व **आउटर** सिगनल आफ करवायेगा।

यदि गाड़ी रन थ्रू भेजना है तो **रिसिया** से लाइन क्लियर लेने पर प्राप्त हुआ टोकन बाल पिकप एपरेटस पर टैंगवायेगा, टोकन यंत्र से 'एक्स' चाभी निकालेगा, 'एक्स' चाभी और 'ई' चाभी को लीवर सं० 1 में लगवाकर वारनर सिगनल भी 'आफ' करवायेगा।

(च) गाड़ी के आने के बाद उसके लिए आफ किये गये सिगनलो को आन स्थिति में वापस किया जायेगा।

(छ) गाड़ी के आने के बाद उसके लिए सेट किये गये कांटो को उनकी सामान्य स्थिति में सेट कर दिया जायेगा।

(ब्लॉक लाइन के विरुद्ध कॉंटो को सेट करने के लिये साधारण एवं सहायक नियम 5.19 देखिये)

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।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

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

- 6.4.1 इस स्टेशन पर गाड़ियों के साइमलटेनियस आगमन की सुविधा नहीं है।
- 6.4.2 गाड़ियों की कासिंग के समय सबसे बाहरी कॉटो को जिनपर से यह गाड़ी गुजरेगी इस प्रकार सेट व ताला बन्द होना चाहिये कि किसी भी परिस्थिति में दोनों गाड़ियों एक ही लाइन में आकर न मिल सकें। इस प्रकार एक ओर के सम्मुख कांटे सीधी लाइन के लिए सेट और ताले बन्द व दूसरी ओर के सम्मुख कांटे लूप लाइन के लिए सेट व ताला बन्द होने चाहिए। ऐसी दशा में प्रथम गाड़ी को होम सिगनल के बाहर रोककर अनुमुख कॉटों तक लाइन साफ होना सुनिश्चित कर ही होम सिगनल आफ किया जायेगा। (देखे सहा0 नि0 सं0 5.01 (11)(ट) एवं साधा0 नि0 3.40(2)(ख))
- 6.4.3 इस स्टेशन पर दो यात्री गाड़ियों की ब्रेक टू ब्रेक कासिंग 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 कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा। जब तक कि गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र न प्राप्त हो जाय तब तक यह जिस ब्लाक सेक्शन से गाड़ी अभी आई है उस स्टेशन को लाइन क्लियर नहीं देगा परन्तु गार्ड के सम्पूर्ण आगमन संकेत मिलने पर लाइन बंद कर देगा।

(देखें सा0 एवं स0नियम 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 क्लियर लिया जा चुका है उस गाड़ी के प्रस्थान के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :-

- (क) जानेवाली गाड़ी के लिये लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर जिस छोर से गाड़ी जानी है, उस छोर पर कार्यरत कांटावाला को जानेवाली गाड़ी का विवरण, जिस लाइन से गाड़ी जानी है, उसकी संख्या तथा जिस स्टेशन जानी है उसका नाम बताकर साफ व निश्चित अनुदेश देगा।
- (ख) कार्यरत स्टेशन मास्टर अप गाड़ी के प्रस्थान के समय नानपारा छोर पर कार्यरत कांटावाला को कन्ट्रोल चाभी ‘जी’ तथा डाउन गाड़ी के प्रस्थान के समय रिसिया छोर पर कार्यरत कांटावाला को कन्ट्रोल चाभी ‘ए’ देगा।
- (ग) कार्यरत कांटावाला स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार सबसे बाहरी अनुमुख कांटो की ओर जायेगा। रास्ते में उस लाइन का जिस लाइन से गाड़ी जायेगी, गाड़ी के आगे साफ होना सुनिश्चित करके कार्यरत कांटावाला निम्नलिखित कार्य करेगा :

1. अप गाड़ी के लाइन सं0 1 से जाते समय ‘जी’ चाभी को कांटा सं0 [2] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं0 [2] को रिवर्स करेगा, ‘एच’ चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस ‘एच’ चाभी को कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा और वापस आकर समपार संख्या 58 को बन्द व लाक करके ही कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।

कमशः पृष्ठ 12 पर

2. **अप** गाड़ी के लाइन सं० 2 से जाते समय 'जी' चाभी को कांटा सं० [2] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं० [2] को नार्मल करेगा, 'एल' चाभी को उसके ताले से निकालेगा। इस 'एल' चाभी को उसके ताले से निकालकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा और वापस आकर समपार संख्या 58 को बन्द व लाक करके ही कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।
 3. **डाउन** गाड़ी के लाइन सं० 1 से जाते समय 'ए' चाभी को कांटा सं० [1] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं० [1] को रिवर्स करेगा, 'बी' चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस 'बी' चाभी को कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा और वापस आकर समपार संख्या 57 को बन्द व लाक करके ही कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।
 4. **डाउन** गाड़ी के लाइन सं० 2 से जाते समय 'ए' चाभी को कांटा सं० [1] में लगे उसके ताले में लगाकर घुमा देगा, कांटा सं० [1] को नार्मल कर 'ई' चाभी को उसके ताले से निकालेगा, इस 'ई' चाभी को कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा और वापस आकर समपार संख्या 57 को बन्द व लाक करके ही कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।
- (घ). कांटावाला द्वारा लाई गई सम्बन्धित लाइन की चाभी देखकर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा और कांटो के इंडीकेटरो की स्थिति देखकर स्वयं अपने आप को आश्वस्त करने के बाद कि कांटे सही तौर पर उसके अनुदेशानुसार सेट कर दिये गये हैं, कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्न कार्य करेगा :-
1. **अप** गाड़ी के लाइन सं० 1 से जाते समय अपने पास 'एच' चाभी का होना सुनिश्चित करके **नानपारा** छोर पर कार्यरत कांटावाले से हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करके तत्पश्चात जानेवाली गाड़ी के चालक को **प्रस्थान प्राधिकार** भेजकर तीन-तीन स्पष्ट घण्टियां बजवाकर गाड़ी को चलाने की अनुमति गार्ड को देगा।
 2. **अप** गाड़ी के लाइन सं० 2 से जाते समय अपने पास 'एल' चाभी का होना सुनिश्चित करके **नानपारा** छोर पर कार्यरत कांटावाले से हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करके तत्पश्चात जानेवाली गाड़ी के चालक को **प्रस्थान प्राधिकार** भेजकर तीन-तीन स्पष्ट घण्टियां बजवाकर गाड़ी को चलाने की अनुमति गार्ड को देगा।
 3. **डाउन** गाड़ी के लाइन सं० 1 से जाते समय अपने पास 'बी' चाभी का होना सुनिश्चित करके **रिसिया** छोर पर कार्यरत कांटावाले से हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करके तत्पश्चात जानेवाली गाड़ी के चालक को **प्रस्थान प्राधिकार** भेजकर दो-दो स्पष्ट घण्टियां बजवाकर गाड़ी को चलाने की अनुमति गार्ड को देगा।
 4. **डाउन** गाड़ी के लाइन सं० 2 से जाते समय अपने पास 'ई' चाभी का होना सुनिश्चित करके **रिसिया** छोर पर कार्यरत कांटावाले से हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करके तत्पश्चात जानेवाली गाड़ी के चालक को **प्रस्थान प्राधिकार** भेजकर दो-दो स्पष्ट घण्टियां बजवाकर गाड़ी को चलाने की अनुमति गार्ड को देगा।
- (ड.) गाड़ी के जाने के बाद उसके लिये सेट किये गये कांटो को उनकी सामान्य स्थिति में सेट कर दिया जायेगा।

(ब्लाक लाइन की दशा में साधारण एवं सहायक नियम 5.19 देखिये)

- 6.6.1 गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान:
इस स्टेशन पर गैर चालू लाइन नहीं है।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

6.6.2 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 चलाई जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या अन्य स्टेशनों पर और ऐसी पद्धति से दिया जायेगा जैसे विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

(सा0 एवं सहा0 नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया 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 रुके 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 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 हाथ बत्ती द्वारा किया जायेगा।

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

6.7.3 लूप लाइन पर स्थित वाहनो द्वारा स्टेशन की दृश्यता अवरुद्ध होने के कारण जब स्टेशन मास्टर के लिए स्थिर बाहनो 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।

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

6.8 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :

6.8.1 ट्रेक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

इस स्टेशन पर व्यवस्था 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 स्टेशन संचालन नियम में संलग्न 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।

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

ब्लाक यंत्रों की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का परिचालन सामान्य एवं सहायक नियम 14.13 के अनुसार किया जायेगा ।

6.8.5 एक्सल काउन्टर/एक्सल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :

सामान्य नियम 3.77(1)(2) एवं सहायक नियम 3.77(i) देखें ।

6.8.7 अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :

सामान्य नियम 5.09(1),(2)व (3) एवं सहायक नियम 5.09(i) देखें ।

6.8.8 बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

6.9 टालियों/मोटर टालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध : सामान्य नियम 15.18 से 15.28 देखें ।**7. लाइन अवरुद्ध होना :**

सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है। परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर सा0 एवं सहा0नियम 5.19 के अनुसार कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से प्राइवेट नं0 का आदान प्रदान अवश्य करें ।

8. शंटिंग :

वे कॉटे जो किसी चाभी से लाक नहीं होते हैं या किसी सिगनल से नियन्त्रित नहीं होते हैं तो शंटिंग में सम्मुख कॉटो को क्लैम्प एवं पैड लाक अवश्य किये जाये तथा रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटकों को बन्द व लाक अवश्य किया जाये ।

8.1 सामान्य सावधानियों :

सहायक नियम 5.14(1),(2)(3) देखें ।

8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर होम सिगनल तक निर्बाध रूप से शंटिंग की जा सकती है।

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

आने वाली गाड़ी यदि प्रथम रोक सिगनल पर आकर खड़ी हो गई है तो विशेष स्थिति में जब अन्य विकल्प न रह जाये तो स0 नि0 8.11 (1) में दिये गये शर्तों का अनुपालन करते हुये, शंटिंग करने की अनुमति है।

8.3 (i) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :

(क) यदि आने वाली गाड़ी के लिये सिगनल "आफ" कर दिये गये हो तो शंटिंग करना निषेध है।

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

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

—कुछ नहीं—

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग :

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

कमशः पृष्ठ 15 पर

- 8.4.1 ब्लाक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने से पूर्व):-**
साधारणतया प्रथम रोक सिगनल तक शन्टिंग मेमो देकर शन्टिंग करने की अनुमति है, प्रथम रोक सिगनल के बाहर शन्टिंग करने के लिये लाइन को ब्लाक बैक करके टोकन के साथ शन्टिंग आदेश अवश्य जारी किया जाये।
- 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 रूप 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 सहायक नियम 8.11(i) में दी गयी शर्तों का अनुपालन करते हुये शन्टिंग करने की अनुमति है।
- 8.4.3 जाती हुयी गाड़ी के पीछे शन्टिंग:-**
इस स्टेशन पर जाती हुयी 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 इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शन्टिंग :-**
ब्लाक उपकरणों के विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शन्टिंग की जायेगी।
- 8.4.4 दोहरी लाइन पर शंटिंग :**
यहाँ पर दोहरी लाइन नहीं है।
- 8.5 स्टेशन यार्ड/माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शंटिंग :**
यहाँ पर साइडिंग नहीं है।

9. असामान्य परिस्थितियाँ :

(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :

- (i) **आंशिक अवरोध/बिजली संचार उपकरणों के खराब होने के दौरान :**
इस स्टेशन पर दिये हुये स्थावर सिगनलों में से किसी के विफल होने की दशा में साधारण एवं सहायक नियम सं० 3.60 व 3.69 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा। ब्लाक उपकरणों के विफल हो जाने पर लाइन क्लियर संदेश स्टेशन पर उपलब्ध संचार माध्यम पर अधिमानता के क्रम में भेजा जाना चाहिये।
(सा० एवं सहा० नियम का अध्याय-14 एवं परि० 'घ' देखें)

टिप्पणी : (अ) ब्लाक यंत्र के टेलीफोन से लाइन क्लियर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की 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 दुर्घटना मैनुअल एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

- (ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लॉक 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 ब्लॉक 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) ब्लॉक खंड में रुकी हुई गाड़ियों :
यदि कोई सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुँच सके तो ब्लॉक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए ।

(सामान्य नियम 6.04 देखें ।)

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

- (v) एक्सल काउन्टर ब्लॉक/बी पी ए सी की खराबी :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

- (ख) कैंक हैण्डल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

- (घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना:

- (i) जब भी स्टेशन पर कांटा 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 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 अर्थात् 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. ब्लॉक यन्त्र
2. ब्लॉक 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 ।

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

- (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा।
- (ख) वी0एच0एफ0सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय वी0एच0एफ0सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

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

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।
- (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 रैक 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 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 :

इस स्टेशन पर इकहरी लाइन है।

9.2.2 दोहरी लाइन खण्ड में एक लाइन अवरुद्ध हो जाने पर इकहरी लाइन कार्य चालन के नियम :

इस स्टेशन पर इकहरी लाइन है।

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

सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 के अनुसार कार्य किया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

- क. नानपारा छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन में डाउन होम सिगनल का आर्म सं० 3 एवं रात्रि में उसकी बैक लाइट दिखायी देना।
- ख. रिसिया छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन में अप होम सिगनल का आर्म सं० 12 एवं रात्रि में उसकी बैक लाइट दिखायी देना।
- (विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)**

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न 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 स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे हैं इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनों दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहरा सिगनल खंम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात् बाहर की ओर गड़े हैं। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा। कार्यरत स्टे.मा. 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।
 - (ii) स्टेशन में निर्धारित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है। जिसमें कार्यरत फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टॉक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का ब्योरा देना होगा।
 - (iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनलमैन और या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनलमैन प्रतिनियुक्त किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है। जिससे ज्ञात होगा कि वे गाड़ी के लिए फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं।
- (दृश्यता परीक्षण स्थल, पटाखा लगाने का स्थान, स्टेशन पटाखा रजिस्टर एवं फाग सिगनल मैन के निर्देशों हेतु सा० एवं सहा० नि० 3.61 एवं परिशिष्ट 'क' देखें)**

13. परिशिष्ट की सूची :

1. परिशिष्ट 'ए' — समपार फाटकों के संचालन अनुदेश।
2. परिशिष्ट 'बी' — सिगनलिंग एवं इन्टरलाकिंग 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 साइडिंगों के संचालन नियम।
7. परिशिष्ट 'जी' — विद्युतीकृत खंडों पर गाड़ियों के परिचालन के लिये नियम।

- नोट :** क. इन नियमों को किसी भी स्थिति में साधारण एवं सहायक नियमों को रद्द करके, संशोधित करके अथवा सुधार करके न पढ़ा जाये।
- ख. उपर्युक्त अनुच्छेद में कुछ साधा० एवं सहा० नियमों की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है। नियम सम्पूर्ण नहीं हैं सभी अन्य साधा० और सहा० नियमों पर अन्य विशेष आदेशों या प्रशासन द्वारा समय-समय पर जारी किये गये अनुदेशों का पालन दृढ़ता से किया जाये।