

पूर्वोत्तर रेलवेलखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं०-एल०जे०एन०/204

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि

डोमिनगढ़ के स्टेशन संचालन नियमबी०जी०

- टिप्पणी: i) दि० 15.12.18 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन./204 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टे० 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/नि./गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्प्राशन योजना संख्या एनईआर/एल.जे.एन./डी.एम.जी./एस.आई.पी./2004/वी.ई.आर/जीरो संशोधन 'जेड' पर आधारित नियमारेख सं०: वमंसिदूँ/ल.जं./2023(आर०डी०)/09 दि० 15.02.23 एवं कर्षण आरेख सं० EL/TRD/TSWR/DMG/MOD-3 दि. 17.08.2020 संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण :2.1 सामान्य स्थिति :

डोमिनगढ़ स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के गोण्डा जं०-गोरखपुर जं० के विद्युतीकृत मार्ग पर जगतबेला स्टेशन की तरफ दोहरी लाइन तथा गोरखपुर जं० स्टेशन की तरफ युग्म इकहरी लाइन (द्वीन सिगिल लाइन) 'बी' श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक-III अन्तर्प्राशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। यह स्टेशन गोण्डा जं० से 148.73 कि०मी० तथा गोरखपुर जं० से 04.37 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:

डोमिनगढ़ स्टेशन के पश्चिम में जगतबेला स्टेशन 06.73 कि०मी० की दूरी पर एवं पूरब में गोरखपुर जं० स्टेशन 04.37 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :क. अप साइड :

कोई नहीं

ख. डाउन साइड:

कोई नहीं

क्रमशः 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 "ब्लाक खंड " समाप्त होता है ।              |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <b>डोमिनगढ़ – जगतबेला</b> |                                                              |                                                          |
| डाउन लाइन                 | इस स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के आगे कॉटा सं० 202 से। | जगतबेला स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।        |
| अप लाइन                   | इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से ।          | जगतबेला स्टेशन के अप होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक । |
| <b>डोमिनगढ़ – गोरखपुर</b> |                                                              |                                                          |
| उत्तर लाइन                | इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 से ।       | गोरखपुर स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।          |
| दक्षिण लाइन               | इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 से ।       | गोरखपुर स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।          |

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन की मध्य रेखा से जगतबेला छोर की ओर समतल व 400 में 1 की चढ़ाई, समतल व 670 में 1 की चढ़ाई व समतल 870 में 1 की ढलान तथा गोरखपुर छोर की ओर समतल व 2000 में 1 की ढलान है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट चार लाइनों का है, जिसमें लाइन सं० 1, 2, 3 एवं 4 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइनें हैं ।

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

| लाइन संख्या | स्पष्ट स्टैंडिंग रूम (मीटर में)<br>(सी०एस०आर०) | वाहन क्षमता (कोच) |     | अभ्युक्तियाँ                                             | विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत |
|-------------|------------------------------------------------|-------------------|-----|----------------------------------------------------------|-------------------------------|
|             |                                                | ICF               | LHB |                                                          |                               |
| 1           | 686.00 मी०                                     | 30                | 28  | डाउन लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है । | विद्युतीकृत                   |
| 2           | 686.00 मी०                                     | 30                | 28  | डाउन मेन लाइन है ।                                       |                               |
| 3           | 686.00 मी०                                     | 30                | 28  | अप मेन लाइन है ।                                         |                               |
| 4           | 686.00 मी०                                     | 30                | 28  | अप लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।   |                               |

(ख) रनिंग लाइन सं० 2 डाउन मेन लाइन एवं रनिंग लाइन सं. 3 अप मेन लाइन है।

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

| लाइन संख्या | स्पष्ट स्टैंडिंग रूम (मीटर में)<br>(सी०एस०आर०) | वाहन क्षमता (कोच) | अभ्युक्तियाँ | विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत |
|-------------|------------------------------------------------|-------------------|--------------|-------------------------------|
| —कोई नहीं—  |                                                |                   |              |                               |

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता :-

डोमिनगढ़ एवं गोरखपुर जं० स्टेशनों की सीमायें एक दूसरे में सम्मिलित हैं। जगतबेला स्टेशन छोर पर डाउन लाइन पर ब्रिज सं० 182 पर स्थित ट्रैक सर्किट 1टी पर ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउन्टर का प्रावधान है, विस्तृत विवरण के लिए स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट 'बी' का पैरा 4.5 देखें।

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 :

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

| फाटक सं०    | श्रेणी  | स्थिति                                                                                                                                               | सामान्य स्थिति             | परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी | अन्तर्पाशित है या नहीं | संचार साधन                                           | क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी०ए० डब्लू०डी०) उपलब्ध है |
|-------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 162 (इंजी.) | ‘विशेष’ | अप गेट / अप डिस्टेन्ट सिगनल सं० एस (2) / एस(4) तथा डाउन गेट / डाउन डिस्टेन्ट (गोरखपुर) सिगनल सं० एस (3) / एस (5) के मध्य कि. मी. 507 / 3-4 पर स्थित। | सड़क यातायात के लिये खुला। | कार्यरत फाटकवाला                  | हाँ                    | स्टेशन मास्टर कार्यालय से 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 | अन्तर्पाशित है या नहीं | संचार साधन | क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी०ए० डब्लू०डी०) उपलब्ध है |
|--------------|--------|--------|----------------|-----------------------------------|------------------------|------------|--------------------------------------------------------------|
| — कोई नहीं — |        |        |                |                                   |                        |            |                                                              |

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट “ए” भाग-1 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 जगतबेला के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र व ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. से सम्बद्ध है। | असहकारी          | कार्यरत स्टेशन मास्टर              | कार्यरत स्टेशन मास्टर      | —       |

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

|                                                                                                                                                                                                                                                   |        |                          |                          |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------|--------------------------|---|
| इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर/<br><b>गोरखपुर</b> पावर केबिन के<br>कार्यालय में स्थापित समान तरह<br>के उत्तर लाइन <b>द्वीन</b> सिंगिल<br>लाइन हेतु टेलीफोन युक्त<br>टोकेनलेस ब्लाक पैनल सत्त ट्रैक<br>सर्किटेड विद्युत ब्लाक यंत्र से<br>सम्बद्ध है।  | सहकारी | कार्यरत स्टेशन<br>मास्टर | कार्यरत स्टेशन<br>मास्टर | — |
| इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर/<br><b>गोरखपुर</b> पावर केबिन के<br>कार्यालय में स्थापित समान तरह<br>के दक्षिण लाइन <b>द्वीन</b> सिंगिल<br>लाइन हेतु टेलीफोन युक्त<br>टोकेनलेस ब्लाक पैनल सत्त ट्रैक<br>सर्किटेड विद्युत ब्लाक यंत्र से<br>सम्बद्ध है। | सहकारी | कार्यरत स्टेशन<br>मास्टर | कार्यरत स्टेशन<br>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 में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक—अनुलग्नक—III, IV एवं V देखें।

#### 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 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 :-

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

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

डोमिनगढ़—जगतबेला खंड में ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. तथा डाउन लाइन पर 1टी ट्रैक पर ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउन्टर का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड है।

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

| क्र० सं० | कालिंग आन सिगनल संख्या        | विवरण                                                                                         |
|----------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1        | डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-3 | डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त लाइन सं० 1/2 में आने हेतु।               |
| 2        | अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-10  | उत्तर लाइन के अप होम सिगनल सं० एस-12 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त लाइन सं० 3/4 में आने हेतु।  |
| 3        | अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-14  | दक्षिण लाइन के अप होम सिगनल सं० एस-16 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त लाइन सं० 3/4 में आने हेतु। |

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

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

फिक्सड वार्नर की यहाँ व्यवस्था नहीं है। लाइन सं० 1 व 2 पर अप स्टाप बोर्ड एवं लाइन सं. 3 व 4 पर डाउन स्टाप बोर्ड का प्रावधान है।

(v) आपात कास ओवर :-

उत्तर लाइन व दक्षिण लाइन को जोड़ने वाले सभी कास ओवर नार्मल ट्रेन वर्किंग के लिए है और उनपर मूवमेंट को सिगनल द्वारा गवर्न किया जाता है। इस स्टेशन पर कोई आपात कास ओवर का प्रावधान नहीं है।

(vi) स्थाई रूप से लाक किये गये कांटे :-

| काँटा सं०    | विवरण | इंडीकेटर लगे हैं या नहीं | सेटिंग की सामान्य स्थिति | नियंत्रण चाबी का नाम | मोटर/ यांत्रिक संचालित | रेल परिपथ है या नहीं | पृथक्कीकरण के साधन |              | टिप्पणी |
|--------------|-------|--------------------------|--------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|--------------------|--------------|---------|
|              |       |                          |                          |                      |                        |                      | साधन               | लाइन के मध्य |         |
| — कोई नहीं — |       |                          |                          |                      |                        |                      |                    |              |         |

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

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियों और उनकी अभिरक्षा :

आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा 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।

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

**कालिंग आन सिगनल** के आस्पेक्ट का इंडीकेशन 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।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

(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 प्यूज 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 जाये 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 पलैश करना प्रारम्भ कर देती है, फिर सफेद प्रकाश स्टिप स्थिर हो जाती है। विफलता की स्थिति में सफेद स्टिप पलैश 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।

(द) एक्सल काउन्टर के संकेत :-

**डोमिनगढ़-जगतबेला** खण्ड में ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. का प्रावधान है। ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' एवं अनुलग्नक-V देखें।

(X) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(Xi) कांटों का पृथक परिचालन :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

(xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "ए" में दिया गया है।

- (xiii) कैन्क हैण्डिल एवं केएलसीआर का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग  
जब कभी किसी प्वाइन्ट को आपेक्षित पोजीशन में रूट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइन्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइन्ट को कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाकड रखे गये सम्बन्धित कैन्क हैण्डिल को रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन कि स्टेशन संचालन नियमों में संलग्न परिशिष्ट "बी" के पैरा 6.1 में वर्णित है के अनुसार प्वाइन्ट को सेट करायेगा।

**टिप्पणी :**

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो का संचालन हाथ द्वारा करने के लिए **के.एल.सी.आर.** चाभी निकाला जाये अथवा टेस्टिंग की जाये तब, इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'बी' अनुलग्नक-I में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार की जायेगी।
- (ii) जब भी **के.एल.सी.आर.** चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिंग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित 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 कैन्क हैण्डिल 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) के अनुसार करें।

(xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :-

1. कैन्क हैण्डिल रिलीज काउन्टर।
2. आपातकालीन रूट कैन्सीलेशन वीडर गणक (ईयूवाईएन)
3. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेण्ट वीडर गणक (ईजीजीएन)
4. कालिंग आन सिगनल वीडर गणक।
5. आपातकालीन रूट रिलीज वीडर गणक (ईयूवाईएन)।
6. आपातकालीन प्वाइन्ट आपरेशन वीडर गणक। (EWN)
7. टोकनलेस ब्लॉक पैनल उत्तर लाइन (गोरखपुर) हेतु वीडर गणक।
8. टोकनलेस ब्लॉक पैनल दक्षिण लाइन (गोरखपुर) हेतु वीडर गणक।
9. एक्सल काउन्टर रिसेटिंग वीडर गणक।
10. एक्सल काउन्टर रिसेट यूनिट 1टी वीडर गणक।

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

- (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 एक्सल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति :-  
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

**कमशः पृष्ठ 8 पर**

(xvii) कांटो का आपात संचालन :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(xix) ब्लाक की क्लियरिंग :

कार्यरत स्टेशन मास्टर **जगतबेला** छोर के ब्लाक खण्ड हेतु **एक्सल काउन्टर** की लघु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा तथा **गोरखपुर** छोर हेतु सत्त ट्रैक सर्किटेड के क्लीयर इण्डीकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। इण्डीकेशन के विफलता की स्थिति में सम्बन्धित गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा।

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-(1). दक्षिण लाइन ( गोरखपुर जं० छोर ) :-

(क) अप गेट/अप डिस्टेंट सिगनल सं० एस-4 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है।

**एक पीला** संकेत समपार सं० 162 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित।

**दो पीला** संकेत अप होम सिगनल सं० एस-16 के रुट सहित पीला संकेत व समपार सं० 162 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित।

**हरा** संकेत अप होम सिगनल सं० एस-16 रुट रहित हरा संकेत व समपार सं० **162** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित।

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-16 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, आफ होने पर जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-  
लाइन सं० 4 हेतु बांयी ओर जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।  
लाइन सं० 3 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

(2). उत्तर लाइन ( गोरखपुर जं० छोर ) :-

(क) अप गेट/अप डिस्टेंट सिगनल सं० एस-2 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है।

**एक पीला** संकेत समपार सं० **162** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित।

**दो पीला** संकेत अप होम सिगनल सं० एस-12 के रुट सहित पीला संकेत व समपार सं० **162** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित।

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-12 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, आफ होने पर जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-  
लाइन सं० 4 हेतु अन्तिम बांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।  
लाइन सं० 3 हेतु प्रथम बांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

(क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 लाइन सं० 3 से।

(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 लाइन सं० 4 से (चूँकि यह सिगनल कर्व पर है अतः गार्ड को प्रस्थान सिगनल के संकेत की जानकारी के लिए प्रस्थान संकेतक प्लेटफार्म पर लगाया गया है)।

(ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 **जगतबेला** छोर के दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।

कमशः पृष्ठ 9 पर

**4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :**

- (क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं० ए-1 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो डाउन होम सिगनल सं० एस-1 की स्थिति पर निर्भर है।
- (ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, आफ होने पर जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-  
लाइन सं० 1 हेतु बांयी ओर जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।  
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

**4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :**

- (क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 जंक्शन रुट इण्डिकेटर रहित लाइन सं० 1 से उत्तर लाइन द्वारा गोरखपुर को प्रस्थान हेतु।
- (ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 जंक्शन रुट इण्डिकेटर सहित लाइन सं० 1 से दक्षिण लाइन द्वारा गोरखपुर को प्रस्थान हेतु।
- (iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 जंक्शन रुट इण्डिकेटर रहित लाइन सं० 2 से उत्तर लाइन द्वारा गोरखपुर को प्रस्थान हेतु।
- (iv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 जंक्शन रुट इण्डिकेटर सहित लाइन सं० 2 से दक्षिण लाइन द्वारा गोरखपुर को प्रस्थान हेतु।

**4.1.5 (क) उत्तर लाइन पर डाउन गेट डिस्टेंट(समपार सं०162)/अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 :-**

एक पीला संकेत गोरखपुर छोर के टोकेनलेस ब्लॉक पैनल उत्तर लाइन द्वारा नियंत्रित है।

दो पीला संकेत डाउन गेट सिगनल सं० एस-(3) के एक पीला संकेत व गोरखपुर छोर के टोकेनलेस ब्लॉक पैनल उत्तर लाइन द्वारा नियंत्रित है।

हरा संकेत डाउन गेट सिगनल सं० एस-(3) के दो पीला संकेत व गोरखपुर छोर के टोकेनलेस ब्लॉक पैनल उत्तर लाइन द्वारा नियंत्रित है।

**(ख) उत्तर लाइन पर डाउन गेट/डिस्टेंट (गोरखपुर) सिगनल सं० एस-(3) :-**

एक पीला संकेत समपार सं० 162 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित।

दो पीला संकेत डाउन होम सिगनल(गोरखपुर) के पीला संकेत व समपार सं० 162 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित।

**(ग) दक्षिण लाइन पर डाउन गेट डिस्टेंट(समपार सं०162)/अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 :-**

एक पीला संकेत गोरखपुर छोर के टोकेनलेस ब्लॉक पैनल दक्षिण लाइन द्वारा नियंत्रित है।

दो पीला संकेत डाउन गेट सिगनल सं० एस-(5) के एक पीला संकेत व गोरखपुर छोर के टोकेनलेस ब्लॉक पैनल दक्षिण लाइन द्वारा नियंत्रित है।

हरा संकेत डाउन गेट सिगनल सं० एस-(5) के दो पीला संकेत व गोरखपुर छोर के टोकेनलेस ब्लॉक पैनल दक्षिण लाइन द्वारा नियंत्रित है।

कमश: पृष्ठ 10 पर

- (घ) दक्षिण लाइन पर डाउन गेट/डिस्टेन्ट (गोरखपुर) सिगनल सं० एस-5) :-  
 एक पीला संकेत समपार सं० 162 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित ।  
 दो पीला संकेत डाउन होम सिगनल(गोरखपुर) के पीला संकेत व समपार सं० 162 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित ।

नोट:(अ) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का "आफ" आस्पेक्ट सम्बन्धित ब्लाक यंत्रों के "ट्रेन गोइंग टू" स्थिति से नियंत्रित है ।

(ब) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का प्रस्थान सिगनलों के आफ आस्पेक्ट पर नियंत्रण है ।

#### 4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

##### 4.1.5.1 शंट सिगनल

| (क) आश्रित शंट सिगनल   |                                                                           |                                                                                          |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| शंट सिगनल संख्या       | किस सिगनल के नीचे स्थित है                                                | विवरण                                                                                    |
| एसएच-24                | अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4                                                | लाइन सं० 3 से जगतबेला छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु ।          |
| एसएच-25                | डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5                                              | लाइन सं० 2 से गोरखपुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11/एस-15 तक शंटिंग हेतु । |
| एसएच-26                | अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6                                                | लाइन सं० 4 से जगतबेला छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु ।          |
| एसएच-27                | डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7                                              | लाइन सं० 1 से गोरखपुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11/एस-15 तक शंटिंग हेतु । |
| (ख) अनाश्रित शंट सिगनल |                                                                           |                                                                                          |
| शंट सिगनल संख्या       | विवरण                                                                     |                                                                                          |
| एस एच-31               | जगतबेला छोर से लाइन सं० 3/4 में शंटिंग के लिये आने हेतु ।                 |                                                                                          |
| एस एच-32               | गोरखपुर छोर उत्तर लाइन से लाइन सं० 1/2/3/4 में शंटिंग के लिये आने हेतु ।  |                                                                                          |
| एस एच-34               | गोरखपुर छोर दक्षिण लाइन से लाइन सं० 1/2/3/4 में शंटिंग के लिये आने हेतु । |                                                                                          |

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

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाड़ियों साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70 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) ट्वीन सिंगल लाइन के उत्तर/दक्षिण लाइन के डाउन अग्रिम प्रस्थान/डाउन गेट डिस्टेन्ट सिगनल(समपार सं० 162) सं० एस-11/एस-15 के विफल होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर पी०एल०सी० के साथ गेट डिस्टेन्ट सिगनल की विफलता हेतु सम्बन्धित गेट सिगनल सं० एस-3/एस-5 के दिखाई देने तक सतर्कता आदेश व प्रस्थान सिगनल हेतु टी-369(3बी) भी जारी करेगा ।

(देखें सं० नियम 14.13 (3)(ii))

कमश: पृष्ठ 11 पर

(iv) दोहरी लाइन के अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल एवं प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा। **(देखें स० नियम 14.13 (3)(i))**

(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 सम्बन्ध में सिगनल 'आफ' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरुद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना सुनिश्चित किया जायेगा।

(vi) 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 के रिले रूम पर दो ताले (एस.एम. लॉक एवं सिगनल लॉक) लगे होते हैं जिसकी अभिरक्षा क्रमशः कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं सिगनल कर्मचारी [जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो] द्वारा की जाती है। रिले रूम की चाबी स्टेशन के चाबी बॉक्स में लॉक करके रखी जाती है। जब कभी फेलियर/खराबी/रख-रखाव के लिये रिले रूम खोलने की आवश्यकता होती है तो रिले रूम चाभी की प्रविष्टि रजिस्टर में की जानी चाहिये तभी चाभी सिगनल कर्मचारी [जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो] को दिया जाना चाहिये। चाभी वापस लेते समय भी चाभी की प्रविष्टि रजिस्टर में किया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर एवं टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

#### 4.3 पावर सप्लाई:-

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु अप ए.टी., डाउन ए.टी. तथा कामर्शियल (लोकल) सप्लाई का प्रावधान है। जिनके द्वारा इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई को चार्ज किया जाता है। अप ए.टी., डाउन ए.टी. तथा कामर्शियल सप्लाई की विफलता की स्थिति में सिगनल के लिए सप्लाई आई0पी0एस0 (इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई) से स्वतः ही चालू हो जायेगी।

**( विस्तृत विवरण परि० "बी" के अनुलग्नक-।। 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 तथा कर्षण पावर कंट्रोलर से कंट्रोल टेलीफोन 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 सं० 162 का टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़ा है।

**क्रमशः पृष्ठ 12 पर**

- 5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन :-  
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.5 एक्सिल काउन्टर रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-  
स्टेशन पैनल से लाइन वेरिफिकेशन बाक्स (पुल सं0 182 के पास) टेलीफोन द्वारा जुड़ा है ।
- 5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-  
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.7 वी एच एफ सेट :-  
स्टेशन पर उपलब्ध है ।
- 5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एमटीआरसी):-  
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

#### 6. गाड़ी संचालन :

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 व अध्याय-17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45 व 3.47 के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में डोमिनो टाइप स्टेशन पैनल की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम सं0: **वमंसिदूङ/ल.जं./2023(पी0डी0)/10 दि0 15.02.23** 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 एवं कांटावाला कें गाड़ी संचालन कें कर्तव्यों का विस्तृत विवरण परिशिष्ट “डी” में दिया गया है। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने-अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगे।

#### 6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

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

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

इस स्टेशन से गाड़ी का आगमन/प्रस्थान जिस लाइन से होना है, कार्यरत स्टेशन मास्टर उस लाइन की क्लीयरेंस सुनिश्चित करने के लिए पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों को स्वयं देखकर सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। 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 जो कि 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 का परिशिष्ट ‘बी’ देखें )

कमश: पृष्ठ 13 पर

**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 पच्ची स्टेशन संचालन नियम में जारी की जाती है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कर्मचारियों का पुनः आश्वासन अवश्य लिया जाए।  
( सामान्य नियम 5.01(16) देखें।)

**6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :**

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

- (क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो।
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से "आन" न कर दिये गये हो,
- (ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :—  
डाउन गाड़ियों के लिए :-  
 डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के आगे कॉटा सं० 202 तक।  
अप गाड़ियों के लिए :  
 (क) उत्तर लाइन पर:- डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक।  
 (ख) दक्षिण लाइन पर:- डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक।  
 (घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:-  
डाउन गाड़ियों हेतु :  
 -कोई नहीं-  
अप गाड़ियों हेतु :  
 समपार सं० 162

**टिप्पणी :** उपरोक्त के साथ ही सामान्य नियम 8.03 (1) (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 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 खाना करना :**

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें।

कमशः पृष्ठ 14 पर

**6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :**

इस स्टेशन पर कामन स्टार्टर सिगनल उपलब्ध नहीं है।

**6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :- कोई नहीं****6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :**

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

- (क) सभी फेसिंग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें।
- (ख) सभी ट्रेलिंग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें।
- (ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो:-

**(अ) अप गाड़ियों के लिए :**

1. लाइन सं० 4 पर सैण्ड हम्प बनाकर अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
2. लाइन सं० 3 पर आगमन के लिये अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।

**(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:**

1. लाइन सं. 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11/एस-15 तक।
2. लाइन सं. 2 पर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11/एस/15 तक।

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

**अप गाड़ियों के लिए:** —कोई नहीं—

**डाउन गाड़ियों के लिए:** —कोई नहीं—

**नोट:** गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे व सिगनल पुश बटनों के परिचालन के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।

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

**6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :**

गाड़ियों के आगमन हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' अवश्य पढ़ा जाये। 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 उन पर तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों पर 'लाल बत्तियां' 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।

**कमश: पृष्ठ 15 पर**

- ड. 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 सम्बन्धित 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।
- ज. स्टेशन पैनल को देख लें कि आने वाली गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियाँ बुझकर लाल बत्तियाँ जल जाती है और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियाँ बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियाँ फिर जल जाती हैं।
- झ. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि० 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।
- ञ. कांटो का अलग-अलग संचालन केवल गाड़ियों को **कालिंग आन** सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा। बाकी सभी सिगनलों का, उनके सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबाने से रूट सेटिंग स्वतः हो जायेगी।

#### 6.3.2 सिगनल को पुनः “आन” करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व :

सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार स्टेशन मास्टर सिगनल का पुनः **आन** करना सुनिश्चित करे।

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

- 6.4.1 इस स्टेशन पर एक साथ गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान **स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट “बी”** के पैरा 6.3 के अनुसार किया जायेगा।
- 6.4.2 गाड़ियों के क्रासिंग के समय सबसे बाहरी कॉटो को जिन पर से गाड़ी गुजरेगी इस तरह सेट व लाक होना चाहिये कि किसी भी परिस्थिति में गाड़ियों एक ही लाइन पर आकर न मिल सके।

**नोट:** स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट “बी” को देखें।

#### 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) अप गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर, **गोरखपुर** छोड़ हेतु ब्लाक पैनल पर उपलब्ध सतत ट्रैक सर्किटेड के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे।  
( साधारण नियम 4.17 (2)(b) )

इण्डिकेशन के विफलता की स्थिति में गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा ( देखें सा० एवं स०नियम 4.17(iv) )

**कमशः पृष्ठ 16 पर**

- (ग) स्टेशन पर रुकने वाली डाउन गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर एक्सल काउन्टर की लघु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगे।

(देखें साधारण नियम 4.17(2)(b))

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

( देखें सा० एवं स०नियम 4.17(iv) )

- (घ) 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 विच्छेदित भाग दूसरे लाइन को बाधित नहीं कर रहा है।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17(vi) )

## 6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

### 6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

- (क) लाइन क्लीयर स्टेशन मास्टर जगतबेला/गोरखपुर जं० 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।
- (च) गाड़ी के जाने के पश्चात कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें।

### 6.6.2 गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान:

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 के अनुसार कार्य किया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

**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 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।  
( सा10 एवं सहा10 नियम 4.09 देखें )

**6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :**

**6.7.1** सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है। सम्बन्धित कांटा व सिगनल 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, अथवा अप और डाउन लाइन के मध्य तथा लूप लाइन पर स्थित वाहनों द्वारा स्टेशन की दृश्यता अवरुद्ध होने के कारण जब स्टेशन मास्टर के लिए स्थिर वाहनों 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।

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

**6.8 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :****6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**

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 आपातकालीन स्टेशन मास्टर चाभी को पैनल पर लगाकर घुमाने के बाद ही कार्यरत स्टेशन मास्टर पैनल पर दिये गये आपातकालीन कॉटा संचालन बटन (EWN) के साथ NWWN/RWWN बटन दबायेगें।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

तत्पश्चात् EWN बटन को छोड़ते हुए NWWN/RWWN दबाये हुए ही सम्बन्धित कॉटा बटन WN दबाकर कॉटो को वॉछित 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 होने पाने की दशा में क्रेन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा।

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

**6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**

मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, क्रेन्क हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। केएलसीआर चाभी को केएलसीआर से निकालने की पद्धति स्टेशन संचालन नियमावली के परिशिष्ट "बी" एवं क्रेन्क हैण्डिल 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 14.13 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" व अनुलग्नक V 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।

**6.8.9 शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धति:-**

जब शन्ट सिगनल के लिए रूट सेट हो और सिगनल आफ न हो रहा हो और यदि पैनल पर रूट लाइट प्रदर्शित हो चुकी हो तो स्टेशन मास्टर खराब सिगनल पर शन्टिंग को नियन्त्रण करने के उद्देश से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को नियुक्त कर देगा तथा निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनलों से शन्टिंग संचालन की अनुमति दे सकता है। यदि पैनल पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रही है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटो को खराब समझा जाएगा। शन्टिंग प्रभारी व्यक्तिगत रूप से कांटो की सही सेटिंग की जांच करेगा और सभी कांटों को क्लैम्प एवं पैडलाक किए जाने के बाद ही निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनल द्वारा शन्टिंग कराएगा। ऐसे मामले में स्टे0मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचालन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये—इन दोनों में जो पहले हो—तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii) )

कमशः पृष्ठ 19 पर

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

8. शंटिंग :

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।

(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 ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जायेगी।

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

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

—कुछ नहीं—

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग (गोरखपुर जं0 छोर) :

8.4.1 ब्लाक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग ( आगमन अनुमति देने के पूर्व )

सामान्यता इस स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल तक लिखित शन्टिंग मेमो देकर शन्टिंग किये जाने की अनुमति है परन्तु विशेष परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल के बाहर शंटिंग हेतु, लाइन को ब्लाक बैक कर शन्टिंग आदेश व शन्टिंग चाभी देकर शन्टिंग की जा सकती है।

( सा0 नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें )

8.4.2 आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :-

इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल ‘आन’ रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शन्टिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक शन्टिंग, सा0नि0 8.09 में दिये गये शर्तों का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है। यदि गाड़ी के आने के लिये सिगनल ‘आफ’ कर दिये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नहीं है उस लाइन पर शन्टिंग करने की अनुमति नहीं है।

क्रमशः पृष्ठ 20 पर

**8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग :-**

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

**8.4.4 शंटिंग पर प्रतिबन्ध :-**

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

**टिप्पणी:** शंटिंग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक कर लिए जायेंगे।

**8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :-**

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

**8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग (जगतबेला छोर):****8.5.1 ब्लाक बैक :**

पिछले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग संचालन की स्थिति में, जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर नहीं दिया गया हो, पिछले ब्लाक स्टेशन से प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत सेक्शन ब्लाक बैक करके शंटिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते आवश्यक सिगनलों को "आन" स्थिति में रखा गया हो। फार्म टी/806 पर शंटिंग आदेश लोको पाइलट को जारी किया जायेगा। ब्लाक बैक रहने के दौरान ब्लाक यन्त्र के कम्प्यूटर को "लाइन क्लोज" की स्थिति से सीधे "ट्रेन आन लाइन" पर घुमा दिया जायेगा।

शंटिंग संचालन पूरा हो जाने पर दोनों स्टेशन मास्टर के मध्य प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सेक्शन क्लीयर किया जायेगा।

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

**8.5.2 ब्लाक फारवर्ड :**

अगले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग संचालन की स्थिति में, जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं किया गया हो, अगले ब्लाक स्टेशन से प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के तहत सेक्शन ब्लाक फारवर्ड करके शंटिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते फार्म टी/806 पर शंटिंग आदेश लोको पाइलट को जारी किया गया हो जिस पर अन्तिम स्टाप सिगनल "आन" रहने पर उससे गुजरने का प्राधिकार हो। ब्लाक फारवर्ड रहने के दौरान ब्लाक यन्त्र के कम्प्यूटर को "लाइन क्लोज" की स्थिति से सीधे "ट्रेन आन लाइन" पर घुमा दिया जायेगा।

शंटिंग संचालन पूरा हो जाने पर दोनों स्टेशन मास्टर के मध्य प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सेक्शन क्लीयर किया जायेगा।

( सामान्य नियम 8.06(3), 8.14 एवं 8.15 देखें )

**टिप्पणी:** शंटिंग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध 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।

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

**8.5.5 आई.बी.एस. के बाद शंटिंग :**

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

**8.5.6 दोहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :**

ब्लाक विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी।

**टिप्पणी:** शंटिंग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने कर लिए जायेंगे।

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

इस स्टेशन पर कोई साइडिंग नहीं है।

**9. असामान्य परिस्थितियाँ :****(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :**

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

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

**टिप्पणी : (अ)** ब्लाक 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 दुर्घटना मैनुअल एवं सा0 एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।

**(स)** बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। 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 या लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लियर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी।

**(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें।)**

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियों :

यदि कोई सवारी गाड़ी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुँच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनों 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 व्यवस्था नहीं है।

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

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" एवं अनुलग्नक-V देखें।

(vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(ख) कैंक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :

(i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को कैंक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-। में दिया गया है।

(ii) ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रुट 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 बाधा रहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है।

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

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को की जाये तथा उस खराबी के ठीक होने के बाद सिगनल अनुरक्षक से केवल लिखित मेमो प्राप्त होने पर ही स्टेशन मास्टर 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 अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं उदाहरणार्थ :-

- (i) ब्लाक उपकरण/एक्सल काउन्टर/कान्टिनुअस ट्रैक सर्किट
- (ii) ब्लाक उपकरण से सम्बन्धित टेलीफोन
- (iii) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
- (iv) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन व बी.एस.एन.एल. टेलीफोन।

क्रमशः पृष्ठ 23 पर

- (v) कंट्रोल टेलीफोन
- (vi) वी एच एफ सेट विशेष अनुदेशों के अधीन
  - (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा।
  - (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 :-

#### 9.1.1 इकहरी लाइन गोरखपुर छोर पर :-

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 निम्नलिखित समावेशित होगा:-

- (i) लाइन क्लियर 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 सिग्नल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिग्नल 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 क्लियर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिये भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लियर के लिये कहा जाये।
- (v) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश जिसमें निम्नलिखित के लिये अनुमति दी गयी हो:-
  - (अ) लाइट इंजन/ट्रेन इंजन को लाइट या किसी गाड़ी के साथ यदि कोई उस स्टेशन पर जाने हेतु प्रतीक्षा में है या किसी दूसरे इंजन के साथ लगकर। या
  - (ब) टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/इ0एम0यू0 रैक को अकेला वापस लौटने हेतु । या
  - (स) मोटर ट्राली/ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली को किसी गाड़ी जो उसके स्टेशन पर जाने हेतु प्रतीक्षारत है में लादकर भेजने हेतु या स्वयं चलते हुए आने के हेतु ।

**नोट :** गाड़ियों का संचालन सा0 एवं स0 नियम पुस्तक के परिशिष्ट "ख" भाग-II के अनुसार होगा ।

#### 9.1.2 दोहरी लाइन पर जगतबेला छोर पर :-

- (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 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

- (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 :
- बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार ।
  - 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 ।
  - अंतिम रोक (स्टाप) सिगनल को आन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार ।

(विस्तृत निर्देशों हेतु सा० 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 ।

#### 9.4 डोमिनगढ़ – गोरखपुर जं० के मध्य ट्रैक सर्किट या टोकनलेस ब्लाक पद्धति की विफलता की दशा में अपनाई जाने वाली कार्य प्रणाली का विवरण :-

सामान्य अवस्था में गाड़ियों डोमिनगढ़ एवं गोरखपुर जं० पावर कैंबिन के मध्य युग्म इकहरी लाइन कार्यप्रणाली (Twin single line system) के अन्तर्गत गाड़ी को ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने का प्रस्थान प्राधिकार सम्बन्धित उत्तर/दक्षिण लाइन के अग्रिम प्रस्थान सिगनल का "आफ" आस्पेक्ट है ।

- (क) जब किसी एक लाइन (उत्तर या दक्षिण) का टोकनलेस ब्लाक पैनल विफल हो जाये अथवा अग्रिम प्रस्थान सिगनल "आफ" न किया जा सके तो निम्न अनुदेशों का कड़ाई के साथ अनुपालन किया जायेगा :-

यदि उत्तर लाइन पर गाड़ियों का संचालन सामान्य दशा में और दक्षिण लाइन असामान्य दशा में हो तो ऐसी स्थिति में दोनों स्टेशनों के मध्य युग्म इकहरी लाइन कार्यप्रणाली (Twin single line system) को निरस्त कर दोहरी लाइन कार्य प्रणाली अपनाते हुए दक्षिण लाइन को अप गाड़ियों के लिये तथा उत्तर लाइन को डाउन गाड़ियों के लिये सुनिश्चित (Earmarked) कर दिया जायेगा । अप गाड़ी का आगमन पी०एल०सी० पर किया जायेगा चूँकि उत्तर लाइन सामान्य दशा में है, अतः इस पर डाउन गाड़ी का सामान्य संचालन किया जाता रहेगा ।

क्रमशः पृष्ठ 25 पर

यदि दक्षिण लाइन पर गाड़ियों का संचालन सामान्य दशा में और उत्तर लाइन असामान्य दशा में हो तो ऐसी स्थिति में दोनों स्टेशनों के मध्य युग्म इकहरी लाइन कार्यप्रणाली (Twin single line system) को निरस्त कर दोहरी लाइन कार्यप्रणाली अपनाते हुए उत्तर लाइन को डाउन गाड़ियों के लिये तथा दक्षिण लाइन को अप गाड़ियों के लिये सुनिश्चित (Earmarked) कर दिया जायेगा। डाउन गाड़ी के प्रस्थान हेतु चालकों को पी0एल0सी0 एवं प्रस्थान सिगनल हेतु टी/369(3बी) दिया जायेगा चूँकि दक्षिण लाइन सामान्य दशा में है, अतः इस पर अप गाड़ी का सामान्य संचालन किया जाता रहेगा।

- (ख) जब डोमिनगढ़ एवं गोरखपुर जं० के मध्य दोनों लाइनों उत्तर एवं दक्षिण की अनवरत ट्रैक सर्किटिंग या टोकेनलेस ब्लाक पैनल या अग्रिम प्रस्थान सिगनलो अथवा अन्तर्पाशन गियरो की विफलता/असम्बद्धता अथवा अनुरक्षण उद्देश्यों के कारणों से “आफ” न किये जा सके तो ऐसी स्थिति में युग्म इकहरी लाइन कार्यप्रणाली (Twin single line system) को निरस्त कर पारस्परिक दोहरी लाइन कार्य प्रणाली अपनाई जायेगी। दक्षिण लाइन को अप गाड़ियों के लिये एवं उत्तर लाइन को डाउन गाड़ियों के लिये निश्चित (Earmarked) कर दिया जायेगा। दोनों स्टेशनों के कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के प्रस्थान हेतु चालकों को पेपर लाइन क्लियर टिकट एवं प्रस्थान सिगनल हेतु टी/369(3बी) दिया जायेगा।

यह पद्धति तब तक लागू रहेगी जब तक अनुरक्षण करने वाले कर्मचारी द्वारा विफलताओं को ठीक नहीं कर दिया जाता है तथा सामान्य संचालन पद्धति लागू नहीं हो जाती है।

(रेलवे बोर्ड का पत्र सं० 95/Safety-I/23/7 दिनांक 12.07.2010)

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

- क. जगतबेला छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 की बत्ती।
- ख. गोरखपुर जं० छोर: प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 की बत्ती।

(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 कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनों दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कुहासा सिगनल खम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात् बाहर की ओर गड़े है। स्टेशन पर फाग सिगनलमैनो का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनलमैनो को ही धुंध 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 गैंगमैनो को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनल मैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी।

क्रमशः पृष्ठ 26 पर

- (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 सं० 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 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 :

1. परिशिष्ट 'ए' समपार फाटक के संचालन की कार्य प्रणाली।
2. परिशिष्ट 'बी' सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की कार्यप्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
  - अनुलग्नक-I मोटर प्वाइंट मशीन का क्रेक हैण्डिल द्वारा संचालन।
  - अनुलग्नक-II कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था।
  - अनुलग्नक-III दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक उपकरण का विवरण।
  - अनुलग्नक-IV युग्म इकहरी लाइन नियमित ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस ब्लाक पैनल की कार्य विधि।
  - अनुलग्नक-V ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. की कार्यविधि।
3. परिशिष्ट 'सी' टक्कर रोधी उपकरण।
4. परिशिष्ट 'डी' कर्मचारियों के कर्तव्य।
5. परिशिष्ट 'ई..' स्टेशन पर आवश्यक उपकरण।
6. परिशिष्ट 'एफ' डी के स्टेशन, हॉल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम।
7. परिशिष्ट 'जी' विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के लिये नियम।

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

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

