

पूर्वोत्तर रेलवेलखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या-एल0जे0एन0/206

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि :

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि :

गोरखपुर कैंन्ट स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमबी0जी0

- टिप्पणी: i) दिनांक 10.09.23 से लागू स्टेशन संचालन नियम संख्या एल.जे.एन./206 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है।
- ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियम किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख

मुसिदूङ/नि./गोरखपुर/पूर्वोत्तर रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं0 एनईआर/एल.जे.एन./जी.के.सी./एस.आई.पी./2022/वी.ई.आर.-जीरो/31 संशोधन 'डी' पर आधारित नियमारेख सं0 उपमुसिदूङ/नि0/गोरखपुर/2024 (आर0डी0)/30 दि. 21.09.24 मय संशोधन 'ए' दिनांक 19.02.25 तथा कर्षण आरेख सं0 EL/CON/GKP/TSWR/GKC-2024 दिनांक 14.11.24 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 विवरण2.1 सामान्य स्थिति

गोरखपुर कैंन्ट स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के गोरखपुर जं0-भटनी विद्युतीकृत मार्ग पर कुसम्ही छोर पर दोहरी लाइन व III लाइन(इकहरी लाइन) तथा गोरखपुर जं0 छोर पर युग्म इकहरी लाइन व III लाइन(इकहरी लाइन) एवं शाखा लाइन गोरखपुर कैंन्ट-पनियहवा विद्युतीकृत मार्ग पर उनौला छोर पर इकहरी लाइन 'बी' श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक-II अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डबल विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह गोरखपुर जं0 स्टेशन से 03.342 कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर आई.बी.एच., आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंगें2.2.1 ब्लाक स्टेशन

गोरखपुर कैंन्ट स्टेशन के पश्चिम में गोरखपुर जं0 स्टेशन 03.342 कि0मी0 की दूरी पर एवं दक्षिण पूर्व में कुसम्ही स्टेशन 09.938 कि0मी0 की दूरी पर तथा उत्तर पूर्व में शाखा लाइन में उनौला स्टेशन 07.518 कि0मी0 की दूरी पर स्थित "बी" श्रेणी के स्टेशन है।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :**2.2.2.1 अप छोर पर :-**

— कोई नहीं—

2.2.2.2 डाउन छोर पर :-

— 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 ।
गोरखपुर कैंट – कुसम्ही (दोहरी लाइन पर)		
अप लाइन	इस स्टेशन के अप होम सिगनल सं० एस-60 के आगे कॉटा सं० 233ए से ।	कुसम्ही स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
डाउन लाइन	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-59 से ।	कुसम्ही स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक ।
गोरखपुर कैंट – कुसम्ही (III लाइन पर)		
	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-55 से ।	कुसम्ही स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
गोरखपुर कैंट – गोरखपुर जं० (युग्म इकहरी लाइन)		
उत्तर लाइन	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से ।	गोरखपुर जं० स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-103 तक ।
दक्षिण लाइन	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 से ।	गोरखपुर जं० स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-99 तक ।
गोरखपुर कैंट – गोरखपुर जं०(III लाइन पर)		
	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 से ।	गोरखपुर जं० स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-115 तक ।
गोरखपुर कैंट – उनौला		
	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 से ।	उनौला स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो –

इस स्टेशन की मध्य रेखा से गोरखपुर जं० छोर की ओर समतल तथा कुसम्ही छोर की ओर चैनेज 1297 तक समतल व उसके आगे 2650 में 1 की चढ़ाई एवं उनौला छोर की ओर चैनेज 2000 तक समतल व उसके आगे 2500 में 1 की ढलान है।

2.5 ले आउट –

इस स्टेशन का ले आउट 17 लाइनों का है। जिसमें लाइन सं० 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 व 9 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइनें हैं। लाइन सं० 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 व एफ.सी.आई तथा एयर फोर्स साइडिंग नान रनिंग लाइनें हैं।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	696.00 मी०	31	29	कामन लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधायुक्त है।	विद्युतीकृत

कमशः पृष्ठ 3 पर

2	696.00 मी०	31	29	कामन लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधायुक्त है।	विद्युतीकृत
3	715.00 मी०	32	29	कामन लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधायुक्त है।	
4	715.00 मी०	32	29	कामन लाइन है।	
5	715.00 मी०	32	29	कामन लाइन है।	
6	715.00 मी०	32	29	कामन लाइन है।	
7	715.00 मी०	32	29	कामन लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधायुक्त है।	
8	692.00 मी०	31	28	कामन लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधायुक्त है।	
9	715.00 मी०	32	29	कामन लाइन है।	

(ख) इस स्टेशन पर मेन लाइन निम्न प्रकार से है:-

- i गोरखपुर जं० स्टेशन III लाइन से गाड़ी का आगमन करते समय लाइन सं० 4 मेन लाइन है।
- ii गोरखपुर जं० स्टेशन उत्तर लाइन से गाड़ी का आगमन करते समय लाइन सं० 7 मेन लाइन है।
- iii कुसुम्ही स्टेशन दोहरी लाइन से गाड़ी का आगमन करते समय लाइन सं० 8 मेन लाइन है।
- iv उनौला स्टेशन से गाड़ी का आगमन करते समय लाइन सं० 4 मेन लाइन है।

(ग) अप व डाउन गाड़ियों उनौला छोर से/को रनिंग लाइन सं० 1/2/3/4/5 में ली/भेजी जा सकती है। इसी प्रकार अप व डाउन गाड़ियों कुसुम्ही दोहरी लाइन/III लाइन छोर से/को रनिंग लाइन सं० 5/6/7/8/9 में ली/भेजी जा सकती है।

(घ) अप व डाउन गाड़ियों गोरखपुर जं० III लाइन छोर से/को रनिंग लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7/8 में/से ली/भेजी जा सकती है। अप व डाउन गाड़ियों गोरखपुर जं० दक्षिण लाइन/उत्तर लाइन छोर से/को रनिंग लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7/8/9 में/से ली/भेजी जा सकती है।

(ड.) यदि डाउन गाड़ी को उनौला छोर शाखा लाइन में भेजना हो तो गोरखपुर जं० छोर से रनिंग लाइन सं० 1/2/3/4/5 में ही लिया जायेगा। इसी प्रकार अगर डाउन गाड़ी को कुसुम्ही छोर मुख्य लाइन में भेजना है तो उसे रनिंग लाइन सं० 5/6/7/8/9 में ही लिया जायेगा।

(च) रनिंग लाइन सं० 5 कामन लूप लाइन है इससे मुख्य लाइन कुसुम्ही एवं गोरखपुर जं० तथा शाखा लाइन उनौला छोर से/को अप एवं डाउन गाड़ियों ली/भेजी जा सकती है।

कमश: पृष्ठ 4 पर

2.5.2 गैर चालू लाइनें और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रुम(मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
10	749.00	—	—	ए.सी. लोको शेड लाइन है।	विद्युतीकृत
11	749.00	—	—	ए.सी. लोको शेड लाइन है।	
12	521.00	—	—	टी.एम.सी. लाइन है।	अविद्युतीकृत
13	105.00	—	—	कंक्रीट यार्ड साइडिंग है।	
14	—	—	—	कंक्रीट यार्ड में है।	
15	—	—	—	कंक्रीट यार्ड में है।	
16	—	—	—	कंक्रीट यार्ड में है।	
—	—	—	—	जंक्शन छोर पर एफ.सी.आई तथा एयर फोर्स साइडिंग है।	विद्युतीकृत

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : —

1. इस स्टेशन के कुसम्ही छोर पर दोहरी लाइन व III लाइन (इकहरी लाइन) तथा गोरखपुर जं० छोर पर युग्म इकहरी लाइन व III लाइन (इकहरी लाइन) एवं उनौला छोर पर इकहरी लाइन है।
2. प्र.मु.परि.प्र./गोरखपुर महोदय द्वारा पत्रांक सं० एन/बी.जी./518/1/डी.आर.जी./एल.जे.एन./लूज-2 दि० 27.02.22 के अनुसार स्टेशन यार्ड में मूवमेन्ट करते समय होम सिगनल पर अधिकतम गति प्रतिबन्ध 30 कि.मी. प्रति घन्टा रखने की मंजूरी दी गई है।
3. मानक दूरी कम होने के कारण गोरखपुर छोर उत्तर लाइन व III लाइन पर डाउन डिस्टेन्ट सिगनलों का प्रावधान नहीं किया गया है। गोरखपुर स्टेशन डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनलो के दो पीला आस्पेक्ट का आस्पेक्ट नियन्त्रण गोरखपुर कैंट के डाउन होम सिगनल के आफ आस्पेक्ट से किया गया है।

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	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
157 ट्राफिक	विशेष	कांटा संख्या 225ए एवं शन्ट सिगनल सं० एस. एच.-138 के मध्य HM कि.मी. 500/2-3 (OHE कि.मी. 500/9-11) पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

कमशः पृष्ठ 5 पर

157ए ट्राफिक	विशेष	डाउन प्रस्थान सिगनलों एवं कांटा संख्या 217 'बी' के मध्य HM कि.मी. 500/7-8 (OHE कि.मी. 500/37-39) पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
3 ट्राफिक	'ए'	शाखा लाइन के अप डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 एवं अप होम सिगनल सं० एस-52 के मध्य HM कि.मी. 389/8-9 (OHE कि.मी. 389/19-21) पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर 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	अन्त-प्रांशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
-कोई नहीं-							

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम का 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
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर गोरखपुर पावर केबिन के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन (III लाइन) हेतु सतत् ट्रैक सर्किटेड टोकनलेस इनबिल्ट ब्लाक पैनल (वी.डी.यू. में) मय (MSDAC) के साथ सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर/ गोरखपुर पावर केबिन के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त उत्तर लाइन ट्वीन सिंगिल लाइन हेतु सतत् ट्रैक सर्किटेड टोकनलेस इनबिल्ट ब्लाक पैनल (वी.डी.यू. में) मय (MSDAC) के साथ सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-

कमशः पृष्ठ 6 पर

इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर/ गोरखपुर पावर केबिन के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दक्षिण लाइन ट्वीन सिंगिल लाइन हेतु सतत् ट्रैक सर्किटेड टोकनलेस इनबिल्ट ब्लाक पैनल (वी.डी.यू. में) मय (MSDAC) के साथ सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर कुसम्ही के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) संयुक्त ब्लाक पैनल द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर कुसम्ही के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन (III लाइन) पर बी.पी.ए.सी मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) संयुक्त ब्लाक पैनल द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर उनौला के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) संयुक्त ब्लाक पैनल द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।

टिप्पणी: कार्यरत स्टेशन मास्टर आउटडोर 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—III, IV एवं V देखें।

कमशः पृष्ठ 7 पर

4. सिगनलिंग और अन्तर्पार्श्व प्रणाली –

4.1 स्टेशन पर रूट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग (EI) के साथ बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलों की व्यवस्था है, जो **मानक-II** अन्तर्पार्श्वित है तथा कम्प्यूटरीकृत विजुअल डिस्प्ले यूनिट (VDU) से संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में गाड़ियों के संचालन हेतु दो VDU (VDU-A व VDU-B) उपकरण लगा है। एक समय पर कोई एक ही VDU कियाशील रहेगा व दूसरा VDU स्टैन्डबाई के रूप में रहेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कांटे एवं सिगनल का संचालन VDU से किया जायेगा। वी.डी.यू पर कांटा, एवं ट्रैक सर्किटों के सहित ले आउट डायग्राम बनाया गया है। स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजीशन लाइट सिगनल अनवरत दिन-रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेंगे। स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट-‘बी’ का अनुलग्नक-II देखें।

- (1) अप एवं डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के साथ इंटरलॉकिंग व्यवस्था इस प्रकार की है कि इस सिगनल को तब तक ‘ऑफ’ नहीं किया जा सकता है जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर ‘लाइन क्लीयर’ प्राप्त न कर लिया गया हो।
- (2) गाड़ी अप/डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाता है। इस सिगनल को बाद वाली गाड़ी के लिए ‘ऑफ’ करने के लिए ब्लॉक उपकरण पर पुनः लाइन क्लीयर लेकर ही ‘ऑफ’ किया जा सकता है।
- (3) यह VDU (पी.सी.) कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऑपरेट किया जाता है जो गाड़ियों के आगमन, प्रस्थान एवं शंटिंग कार्य हेतु VDU (पी.सी.) से संचालित प्वाइन्टों, सिगनलों और शंट सिगनलों के सही संचालन के लिये व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है। जब कभी स्टेशन मास्टर अपने कार्यालय से बाहर जाता है तो उसके द्वारा VDU (पी.सी.) को लॉक करने हेतु काउन्टर बाक्स से ‘एस.एम.-चाभी’ निकाल लेगा अब VDU (पी.सी.) से कोई संचालन सम्भव नहीं होगा। यद्यपि आफ किया हुआ सिगनल आन किया जा सकता है। ‘एस.एम.-चाभी’ कार्यरत स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।

(स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ‘बी’ का अनुलग्नक-VII को देखें)

- (i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि –
सिगनल/प्वाइंटों का VDU(पी.सी.) से संचालन किये जाने हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ‘बी’ व इसका अनुलग्नक-VII को देखें।
- (ii) एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान –
गोरखपुर कैंन्ट-कुसम्ही (दोहरी लाइन), गोरखपुर कैंन्ट-कुसम्ही (इकहरी III लाइन), एवं गोरखपुर कैंन्ट-उनौला खंड में एक्सिल काउन्टर (HASSDAC) का प्रावधान है। गोरखपुर कैंन्ट-गोरखपुर जं० खण्ड में सतत् ट्रैक सर्किटेड व MSDAC का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड है।

कमशः पृष्ठ 8 पर

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. -

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-3	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 7/8/9 पर एवं डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5/एस-17 तक आने के लिए है।
2	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-11	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-9 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17 तक आने के लिए है।
3	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-7	यह डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 5/6 पर आने के लिए है।
4	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-19	यह डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 1/2/3/4/7/8 पर एवं डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5 तक आने के लिए है।
5	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-15	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-13 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 7/8/9 पर एवं डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5/एस-17 तक आने के लिए है।
6	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-50	यह अप होम सिगनल सं० एस-52 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर आने के लिए है।
7	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-54	यह अप होम सिगनल सं० एस-56 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर आने के लिए है।
8	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-58	यह अप होम सिगनल सं० एस-60 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर आने के लिए है।

(iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड -

इस स्टेशन पर फिक्सड वार्नर का प्रावधान नहीं है। नान-रनिंग लाइन सं० 10 एवं 11 पर अप/डाउन स्टाप बोर्डों का प्रावधान है।

(v) आपात क्रास ओवर -

अप मेन लाइन को डाउन मेन लाइन से तथा डाउन मेन लाइन को अप मेन लाइन से जोड़ने हेतु कांटा सं. 233ए-233बी तथा 231ए-231बी आपात क्रास ओवर का प्रावधान है। लाइन सं० 8/9 से डाउन गाड़ी का प्रस्थान करते समय कांटा सं. 231ए-231बी नार्मल ट्रेन वर्किंग के लिए है। लाइन सं० 5/6/7 पर अप गाड़ी का आगमन करते समय कांटा सं. 233ए-233बी नार्मल ट्रेन वर्किंग के लिए 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	आइसोलेशन जिन लाइन के बीच	टिप्पणी
-कोई नहीं-									

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

- (vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे –
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियों और उनकी अभिरक्षा –
आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट “बी” में दिया गया है ।
- (ix) कांटे/ट्रेप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत (इलेक्ट्रिक/बैनर किस्म के) –

(अ) कांटा और सिगनल:-

सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वचालित रूप से सेट हो जाते हैं, जब VDU (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त मीनू पर सम्बन्धित लाइन के रूट पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित लाइन का सिगनल आफ हो जाएगा व रास्ते के कांटे स्वतः सेट और लाक हो जाएंगे। सिगनल आफ न होने के मामले में लगे हुए संकेतक द्वारा कांटे की जांच की जाएगी। कांटे/कांटों के अपेक्षित रूट में स्वचालित रूप से सेट न होने के मामले में प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से परिचालित किया जाएगा। यदि कांटे व्यक्तिगत रूप से परिचालित करने पर भी सेट न हों तो कैंक हैण्डल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा कैंक हैण्डलिंग द्वारा परिचालित करने पर भी अपेक्षित सिगनल आफ न होने पर सम्बन्धित सिगनल को खराब समझा जाएगा और खराब सिगनलों से गाड़ियों को पास कराने की कार्रवाई की जाएगी। विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ‘बी’ देखे।

(ब) ट्रेप कांटा संकेत:-
—कोई नहीं—

(स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-

गोरखपुर कैंन्ट-कुसम्ही (दोहरी लाइन), गोरखपुर कैंन्ट-कुसम्ही (इकहरी III लाइन), गोरखपुर कैंन्ट-उनौला, गोरखपुर कैंन्ट-गोरखपुर जं० प्रखण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ‘बी’, अनुलग्नक-VI व अनुलग्नक-VIII देखें।

(द) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

वी.डी.यू. डायग्राम पर ट्रैक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है। ट्रैक सर्किट रूल डायग्राम और वी.डी.यू. डायग्राम पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है। रूल डायग्राम के अनुसार ट्रैक सर्किट डेड यार्ड को स्माल ट्रैक सर्किट के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें VDU (पी.सी.) पर डिमार्कट किया गया है। सभी ट्रैक सर्किटों के लिए वी.डी.यू. डायग्राम में इनके प्रदीप्त संकेत लगे हैं। सभी ट्रैक सर्किटों की स्थिति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे VDU (पी.सी.) पर दिखाई गई है। ट्रैक सर्किट डेड लाइनों को VDU (पी.सी.) पर ट्रैक सर्किटों को दर्शाते हुए विभिन्न रंगों द्वारा दर्शाया गया है।

कमशः पृष्ठ 10 पर

इनको पीली व लाल स्लिट बत्तियां लगे ट्रैक सर्किट इंडीकेशन के द्वारा दर्शाया गया है। सामान्यतः ये इन्डीकेशन बुझे रहते हैं, जब रूट सेट व लॉक हो जाता है तो ओवर लैप सहित उस विशेष रूट के सभी सेक्शनों की 'पीली' लाइट जल जाती हैं और जब गाडी ट्रैक सेक्शन पर आ जाती है तो इसकी 'पीली' लाइट के स्थान पर 'लाल' लाइट हो जाती है जो यह संकेत देती है कि ट्रैक पर गाडी है और ट्रैक सेक्शन से गाडी के निकल जाने पर लाल लाइट बुझ जाती है व पीली लाइट पुनः दिखाई देगी और यह रूट रिलीज होने पर ही बुझेगी। यदि पावर फेल हो जाये तो कोई भी संकेत नहीं रहेगा।

(य) कांटो का संकेत :

परिशिष्ट "बी" में दिए विवरण के अनुसार कांटा के समीप प्रदीप्त संकेतों के माध्यम से कांटों की सामान्य एवं विपरीत स्थिति वी.डी.यू. पर दर्शाये गए हैं।

- (x) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्विचों का उपयोग करते हुए रूट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट –

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

- (xi) कांटों का पृथक परिचालन –

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

- (xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन –

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

- (xiii) कैंक हैंडिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग –

जब आपरेटिंग वी.डी.यू. द्वारा कांटो को न सेट किया जा सकता हो अथवा मोटर मशीन द्वारा आपरेट करने पर कांटा सेट न होने पर कांटो को कैंक हैंडिल द्वारा सेट किया जाएगा। कैंक हैंडिल चाभी यार्ड में विभिन्न लोकेशनों व स्टेशन मास्टर कार्यालय में कैंक हैंडिल बाक्स में उपलब्ध है। इस कार्य के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. स्क्रीन पर सम्बन्धित कांटा मीनू पर 'कैंक हैंडिल रिलीज' विकल्प सेलेक्ट करेगा। वी.डी.यू. पर कैंक हैंडिल लाक संकेतक फ्लैशिंग पीला जल जाएगा। स्टे.मा कार्यालय/लाकेशनों में लगे कैंक हैंडिल बाक्स में सम्बन्धित के.एल.सी. आर. लाक पर एक एल.ई.डी. संकेतक जल जायेगा। सम्बन्धित के.एल.सी. आर. के कैंक हैंडिल बाक्स से स्टे.मा., सम्बन्धित चाभी को मुक्त करने के लिए पुश बटन को दबायेगा। के.एल.सी.आर लाक से चाभी को निकाल लिया जाएगा। वी.डी.यू. पर स्थायी लाल कैंक हैंडिल रिलीज संकेतक जल जायेगा। स्टेशन स्टाफ द्वारा जिस कांटे को परिचालित करना है उस पर पहुँचेगा कैंक हैंडिल चाभी के प्लैप ढक्कन तथा कैंक हैंडिल छेद को कांटा मशीन प्लैप कबर चाभी से खोलेगा। इसके बाद के.एल.सी.आर. चाभी को मशीन में डालेगा, कैंक हैंडिलिंग ढक्कन खोलने के लिए क्लैक वाइज घुमाएगा और कांटा को कैंक हैंडिलिंग द्वारा अपेक्षित दशा में लाक होने तक परिचालित किया जाएगा। कैंक हैंडिलिंग के बाद स्टेशन स्टाफ कैंक हैंडिल व सम्बन्धित के.एल.सी.आर. चाभी के साथ स्टे.मा. कक्ष/लोकेशन पर वापस आयेगा। स्टेशन स्टाफ के.एल.सी.आर. चाभी को स्टे.मा कक्ष/लोकेशन के सम्बन्धित कैंक हैंडिल बाक्स में लगे के.एल.सी.आर. में डालेगा तथा एन्टी क्लैक वाइज घुमाएगा। वी.डी.यू. पर प्लैशिंग पीला कैंक हैंडिल लाक संकेतक जल जायेगा। कैंक हैंडिल को स्टे.मा कक्ष में कैंक हैंडिल बाक्स में रख दिया जायेगा ।

कमशः पृष्ठ 11 पर

उसके बाद कार्यरत स्टे.मा. वी.डी.यू. स्क्रीन पर प्वाइंट मीनू के सम्बन्धित कांटे के 'कैंक हैन्डिल लाक' विकल्प पर क्लिक करेगा। इससे कैंक हैन्डिल लाक हो जायेगा और कैंक हैन्डिल लाक संकेतक (स्थायी पीला) वी.डी.यू. पर प्रदर्शित होगा।

कांटो की कैंक हैन्डिलिंग के बाद नीचे दिए अनुसार दो स्थितियां उत्पन्न होगी –

- (i) कांटा का अपेक्षित संकेत आपरेशन वी.डी.यू. पर दिखाई देगा तो ऐसे मामले में गाडी को प्रापर सिगनलों पर पास किया जाएगा।
- (ii) कांटो का अपेक्षित संकेत आपरेशन वी.डी.यू. पर नहीं दिखाई पड़ता और सिगनल आफ न हो रहा हो तो सम्बन्धित कांटो को स्विच क्लैप और पैडलाकड किया जाएगा और गाडी को टी/369-(3बी) के प्राधिकार पर पायलट किया जाएगा। संचलन पूर्ण हो जाने के बाद वी.डी.यू. आपरेशन द्वारा यदि कांटो नार्मलाइज न किया जा सकता हो तो कैंक हैन्डिल द्वारा नार्मल पोजीशन में सेट किया जाएगा।

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटों के टेस्टिंग हेतु अथवा हाथ द्वारा संचालन के लिए **के.एल.सी.आर.** चाभी निकाला जाये तब इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में स्टेशन संचालन नियम में संलग्न 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 रिकनेक्शन मेंनों के साथ कैंक हैन्डिल 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।
- (v) स्टेशन मास्टर कक्ष में उपलब्ध दोनों वीडियू के फेल/नो-लाइट हो जाने की दशा में वीडियू फेल चाभी को काउण्टर बाक्स पर उपलब्ध स्लाट में लगाकर घुमा देने पर वीडियू फेल का इन्डीकेशन प्राप्त होगा। इन्डीकेशन प्राप्त होने के पश्चात आपातकालीन कैंक हैन्डिल चाभी को घुमा दिया जायेगा। आपातकालीन कैंक हैन्डिल चाभी घुमा देने पर 120 सेकण्ड के बाद सभी कैंक हैन्डिल चाभियों पर फ्री का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा व चाभियों उपयोग हेतु मुक्त हो जायेंगी एवं सम्बन्धित काउण्टर पर एक नम्बर बढ़ेगा। इसकी प्रविष्टि परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा काउण्टर रजिस्टर में की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

(xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :

1. सुपर इमरजेन्सी रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
2. नार्मल रुट कैंन्सिलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर (सीओ)।
4. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर (ईजीजीएन)
5. कैंन्क हैण्डिल वीडर गणक (सीएच)।
6. आपातकाल में कांटा संचालन काउन्टर (ईडब्ल्यूएन)।
7. आपातकालीन कैंन्क हैण्डिल काउन्टर (ईसीएच)
8. लाइन क्लीयर कैंन्सीलेशन वीडर काउन्टर (UFSBI ब्लाक यन्त्रों में)
9. एक्सल काउन्टरों का वीडर काउन्टर (रिसेट बाक्सों में)।
10. लाइन क्लीयर कैंन्सीलेशन ब्लाक पैनलों हेतु वीडर काउन्टर।
11. सी.एच.जी.-1 (समपार सं. 157ए) कैंन्क हैण्डिल वीडर काउन्टर।
12. सी.एच.जी.-2 (समपार सं. 157) कैंन्क हैण्डिल वीडर काउन्टर।
13. सी.एच.जी.-3 (समपार सं. 3) कैंन्क हैण्डिल वीडर काउन्टर।

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.डब्ल्यू.एस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि -

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति -

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(xvii) कांटो का आपात संचालन -

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

(xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण -

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

(xix) ब्लाक की क्लियरिंग -

स्टेशन मास्टर, सम्बन्धित छोर के बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इंडीकेशन व एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी की क्लीयर इन्डीकेशन तथा गोरखपुर छोर हेतु सत्त ट्रैक सर्किटेड/एम.एस.डी.ए.सी. के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। इण्डिकेशन की विफलता की दशा में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)

4.1.1 अप आगमन सिगनल (कुसम्ही छोर दोहरी लाइन) :-

- (क) अप डिस्टेंट सिगनल स0. ए-60 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं0 एस-60 की स्थिति पर निर्भर है।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

- (ख) अप होम सिगनल सं० एस-60 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
- लाइन सं० 5 हेतु अन्तिम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
 - लाइन सं० 6 हेतु द्वितीय दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
 - लाइन सं० 7 हेतु प्रथम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
 - लाइन सं० 8 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
 - लाइन सं० 9 हेतु बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 अप आगमन सिगनल (कुसम्ही छोर इकहरी III लाइन) :-

- (क) अप डिस्टेंट सिगनल सं०. ए-56 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं० एस-56 की स्थिति पर निर्भर है।
- (ख) अप होम सिगनल सं० एस-56 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
- लाइन सं० 5 हेतु दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
 - लाइन सं० 6 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
 - लाइन सं० 7 हेतु प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
 - लाइन सं० 8 हेतु द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
 - लाइन सं० 9 हेतु अन्तिम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.3 अप आगमन सिगनल (उनौला छोर) :-

- (क) अप डिस्टेंट सिगनल सं०. ए-52 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं० एस-52 की स्थिति पर निर्भर है।
- (ख) अप होम सिगनल सं० एस-52 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
- लाइन सं० 1 हेतु अन्तिम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
 - लाइन सं० 2 हेतु द्वितीय दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
 - लाइन सं० 3 हेतु प्रथम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
 - लाइन सं० 4 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
 - लाइन सं० 5 हेतु बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.4 अप प्रस्थान सिगनल (गोरखपुर छोर) :-

- अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-28 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 1 से III लाइन हेतु।
- अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-28 प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 1 से उत्तर लाइन के लिए।
- अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-28 द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 1 से दक्षिण लाइन के लिए।
- अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-30 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 2 से III लाइन हेतु।
- अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-30 प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 2 से उत्तर लाइन के लिए।

कमशः पृष्ठ 14 पर

- (vi) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-30 द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 2 से **दक्षिण लाइन** के लिए ।
- (vii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-32 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 3 से **III लाइन** हेतु ।
- (viii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-32 प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 3 से **उत्तर लाइन** के लिए ।
- (ix) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-32 द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 3 से **दक्षिण लाइन** के लिए ।
- (x) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-34 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 4 से **III लाइन** हेतु ।
- (xi) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-34 प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 4 से **उत्तर लाइन** के लिए ।
- (xii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-34 द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 4 से **दक्षिण लाइन** के लिए ।
- (xiii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-36 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 5 से **III लाइन** हेतु ।
- (xiv) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-36 प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 5 से **उत्तर लाइन** के लिए ।
- (xv) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-36 द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 5 से **दक्षिण लाइन** के लिए ।
- (xvi) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-38 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 6 से **III लाइन** हेतु ।
- (xvii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-38 प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 6 से **उत्तर लाइन** के लिए ।
- (xviii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-38 द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 6 से **दक्षिण लाइन** के लिए ।
- (xix) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-26 दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 7 से **III लाइन** हेतु ।
- (xx) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-26 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 7 से **उत्तर लाइन** के लिए ।
- (xxi) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-26 बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 7 से **दक्षिण लाइन** के लिए ।
- (xxii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-40 द्वितीय दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 8 से **III लाइन** हेतु ।
- (xxiii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-40 प्रथम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 8 से **उत्तर लाइन** के लिए ।
- (xxiv) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-40 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 8 से **दक्षिण लाइन** के लिए ।

कमशः पृष्ठ 15 पर

- (xxv) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-42 दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 9 से **उत्तर लाइन** के लिए ।
- (xxvi) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-42 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 9 से **दक्षिण लाइन** के लिए ।
- (x) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 '**III लाइन**' का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका एक पीला संकेत टोकनलेस ब्लॉक पैनल **III लाइन** द्वारा नियन्त्रित है।
दो पीला संकेत टोकनलेस ब्लॉक पैनल **III लाइन** एवं अप होम सिगनल सं० एस-116 **III लाइन** गोरखपुर के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियन्त्रित है।
- (xi) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 '**उत्तर लाइन**' का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका एक पीला संकेत टोकनलेस ब्लॉक पैनल **उत्तर लाइन** द्वारा नियन्त्रित है।
दो पीला संकेत टोकनलेस ब्लॉक पैनल **उत्तर लाइन** एवं अप होम सिगनल सं० एस-104 **उत्तर लाइन** गोरखपुर के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियन्त्रित है।
- (xii) अप अग्रिम प्रस्थान/अप डिस्टेन्ट सिगनल (गोरखपुर) सं० एस-14 '**दक्षिण लाइन**' का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका एक पीला संकेत टोकनलेस ब्लॉक पैनल **दक्षिण लाइन** द्वारा नियन्त्रित है।
दो पीला संकेत टोकनलेस ब्लॉक पैनल **दक्षिण लाइन** एवं अप होम सिगनल सं० एस-100 **दक्षिण लाइन** गोरखपुर के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियन्त्रित है।

4.1.5 डाउन आगमन सिगनल :

- (i) **डाउन डिस्टेन्ट/डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल (गोरखपुर)/दक्षिण लाइन सं० एस-99** का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका एक पीला संकेत टोकनलेस ब्लॉक पैनल **दक्षिण लाइन** द्वारा नियन्त्रित है। दो पीला संकेत टोकनलेस ब्लॉक पैनल **दक्षिण लाइन** एवं **डाउन** होम सिगनल सं० एस-13 के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियन्त्रित है।
- (ii) **डाउन होम सिगनल सं० एस-13 (दक्षिण लाइन) जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय:-**
- लाइन सं० 1/2/3/4 हेतु अन्तिम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17 तक ।
 - लाइन सं० 5/6 हेतु द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5 तक ।
 - लाइन सं० 7 हेतु प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।
 - लाइन सं० 8 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित ।
 - लाइन सं० 9 हेतु दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।

कमश: पृष्ठ 16 पर

(iii) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 (उत्तर लाइन) जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय:-

- (i) लाइन सं० 1/2/3/4 हेतु द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17 तक ।
- (ii) लाइन सं० 5/6 हेतु प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5 तक ।
- (iii) लाइन सं० 7 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित ।
- (iv) लाइन सं० 8 हेतु प्रथम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।
- (v) लाइन सं० 9 हेतु द्वितीय दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।

(iv) डाउन होम सिगनल सं० एस-9 (III लाइन)

इसका नार्मल आस्पेक्ट लाल है। यह डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17 की स्थिति पर निर्भर है।

(v) डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17 जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-

- (i) लाइन सं० 1 हेतु अन्तिम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।
- (ii) लाइन सं० 2 हेतु द्वितीय बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।
- (iii) लाइन सं० 3 हेतु प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।
- (iv) लाइन सं० 4 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित ।
- (v) लाइन सं० 5/6 हेतु प्रथम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5 तक ।
- (vi) लाइन सं० 7 हेतु द्वितीय दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।
- (vii) लाइन सं० 8 हेतु अन्तिम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।

(vi) डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5 जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-

- (i) लाइन सं० 5 हेतु बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित ।
- (ii) लाइन सं० 6 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित ।

4.1.6 डाउन प्रस्थान सिगनल :-

- (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-29 लाइन सं० 1 से उनौला छोर के लिए ।
- (ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-31 लाइन सं० 2 से उनौला छोर के लिए ।
- (iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-33 लाइन सं० 3 से उनौला छोर के लिए ।
- (iv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-35 लाइन सं० 4 से उनौला छोर के लिए ।

कमश: पृष्ठ 17 पर

- (v) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 जंक्शन रूट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 5 से **उनौला** छोर के लिए ।
- (vi) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 प्रथम दाया जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 5 से **कुसम्ही** छोर III लाइन के लिए ।
- (vii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 द्वितीय दाया जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 5 से **कुसम्ही** छोर दोहरी लाइन के लिए ।
- (viii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-39 जंक्शन रूट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 6 से **कुसम्ही** छोर III लाइन के लिए ।
- (ix) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-39 दाया जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 6 से **कुसम्ही** छोर दोहरी लाइन के लिए ।
- (x) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-27 बाया जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 7 से **कुसम्ही** छोर III लाइन के लिए ।
- (xi) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-27 जंक्शन रूट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 7 से **कुसम्ही** छोर दोहरी लाइन के लिए ।
- (xii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-41 बाया जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 8 से **कुसम्ही** छोर III लाइन के लिए ।
- (xiii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-41 जंक्शन रूट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 8 से **कुसम्ही** छोर दोहरी लाइन के लिए ।
- (xiv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-43 बाया जंक्शन रूट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 9 से **कुसम्ही** छोर III लाइन के लिए ।
- (xv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-43 जंक्शन रूट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 9 से **कुसम्ही** छोर दोहरी लाइन के लिए ।
- (xvi) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-55 जो **कुसुम्ही छोर पर III लाइन (इकहरी लाइन)** बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल व एक्सिल काउन्टर (**HASSDAC**) द्वारा नियंत्रित है ।
- (xvii) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-59 जो **कुसुम्ही छोर पर दोहरी लाइन** बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल व एक्सिल काउन्टर (**HASSDAC**) द्वारा नियंत्रित है ।
- (xviii) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 जो **उनौला छोर पर इकहरी लाइन** बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल व एक्सिल काउन्टर (**HASSDAC**) तथा समपार सं० 3 के बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।

नोट: (क) अप होम सिगनल सं० एस-56/एस-60 का “आफ” आस्पेक्ट समपार सं० 157 व 157ए की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-52 का “आफ” आस्पेक्ट समपार सं० 3 व 157ए की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।

(ग) सभी डाउन होम सिगनल समपार सं० 157ए की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।

(घ) सभी डाउन प्रस्थान सिगनलों का “आफ” आस्पेक्ट समपार सं० 157ए की बन्द व लाक स्थिति तथा **कुसम्ही** छोर जाने के लिए समपार सं० 157 की भी बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।

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

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.5.1 शंट सिगनल

[illegible]

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

एस.एच.-102	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-42	लाइन सं० 9 से शंट सिगनल सं० एस.एच.-116 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-65	डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 5/6 पर शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-77	डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17	लाइन सं० 1/2/3/4/7/8/डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-89	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-29	लाइन सं० 1 से उनौला छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 तक अथवा लाइन सं० 10/11 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-91	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-31	लाइन सं० 2 से उनौला छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 तक अथवा लाइन सं० 10/11 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-93	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-33	लाइन सं० 3 से उनौला छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 तक अथवा लाइन सं० 10/11 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-95	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-35	लाइन सं० 4 से उनौला छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 तक अथवा लाइन सं० 10/11 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-97	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-37	लाइन सं० 5 से उनौला छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 तक अथवा शंट सिगनल सं० एस.एच.-127/एस.एच.-135/एस.एच.-137/लाइन सं० 10/11 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच.-99	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-39	लाइन सं० 6 से कुसम्ही छोर पर डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच.-135/एस.एच.-137 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-87	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-27	लाइन सं० 7 से कुसम्ही छोर पर डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच.-137 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-101	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-41	लाइन सं० 8 से कुसम्ही छोर पर डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच.-139 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-103	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-43	लाइन सं० 9 से कुसम्ही छोर पर डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच.-139 तक शंटिंग हेतु ।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	कहाँ पर स्थित है	विवरण
एस.एच.-111	दक्षिण लाइन पर कांटा संख्या 202ए से पहले स्थित है।	लाइन सं० 7/8 पर एवं डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17/एस-5/शंट सिगनल सं० एस.एच.-117 तक शंटिंग हेतु आने के लिए।
एस.एच.-113	उत्तर लाइन पर कांटा संख्या 202बी से पहले स्थित है।	लाइन सं० 7/8 पर एवं डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17/एस-5/शंट सिगनल सं० एस.एच.-117 तक शंटिंग हेतु आने के लिए।
एस.एच.-115	III लाइन पर कांटा संख्या 203बी से पहले स्थित है।	डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-17 तक शंटिंग हेतु आने के लिए।

कमशः पृष्ठ 20 पर

एस.एच.-116	कांटा संख्या 204बी से पहले स्थित है।	उत्तर लाइन पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक या दक्षिण लाइन पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-117	कांटा संख्या 211ए से पहले स्थित है।	लाइन सं० 8/9 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-119	कांटा संख्या 216एक्स से पहले स्थित है।	कंक्रीट यार्ड से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 तक अथवा लाइन सं० 10/11 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-126	कांटा संख्या 219एक्स से पहले स्थित है।	लाइन सं० 5 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-127	कांटा संख्या 227डब्लू से पहले स्थित है।	लाइन सं० 10/11/एफ.सी.आई तथा एयर फोर्स साइडिंग में शंटिंग हेतु जाने के लिए ।
एस.एच.-128	कांटा संख्या 227एक्स से पहले स्थित है।	एफ.सी.आई तथा एयर फोर्स साइडिंग से शंट सिगनल सं० एस.एच.-126 तक शंटिंग हेतु आने के लिए।
एस.एच.-130	कांटा संख्या 226ए से पहले स्थित है।	लाइन सं० 1/2/3/4/5/कंक्रीट यार्ड में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-132	कांटा संख्या 230एक्स से पहले स्थित है।	लाइन सं० 1/2/3/4/5/12/13/कंक्रीट यार्ड में अथवा शंट सिगनल सं० एस.एच.-126 तक में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-134	कांटा संख्या 229एक्स से पहले स्थित है।	लाइन सं० 1/2/3/4/5/12/13/कंक्रीट यार्ड में अथवा शंट सिगनल सं० एस.एच.-126 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-135	कांटा संख्या 232ए से पहले स्थित है।	कुसम्ही छोर III लाइन पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-55 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-136	III लाइन पर समपार सं० 157 से पहले स्थित है।	लाइन सं० 5/6 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-137	कांटा संख्या 231ए से पहले स्थित है।	कुसम्ही छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-55/एस-59 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-138	डाउन लाइन पर समपार सं० 157 से पहले स्थित है।	लाइन सं० 5/6/7 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-139	कांटा संख्या 231बी से पहले स्थित है।	कुसम्ही छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-55/एस-59 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-140	अप लाइन पर समपार सं० 157 से पहले स्थित है।	लाइन सं० 8/9 में शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-142	III लाइन पर कांटा सं० 232ए से पहले स्थित है।	शंट सिगनल सं० एस.एच.-136/एस.एच.-138 /एस.एच.-140 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच.-144	डाउन लाइन पर कांटा सं० 233बी से पहले स्थित है।	शंट सिगनल सं० एस.एच.-138/एस.एच.-140 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।

कमश: पृष्ठ 21 पर

- 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, 3.71 एवं 3.74 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर (इनडोर) खराब सिगनल एडवाइस टी-369(3बी) तथा स्टेशन मास्टर(आउटडोर) पी0एल0सी0 जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका (एसई-32) में अंकित की जायेगी।
- (iii) दोहरी लाइन के अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल एवं प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

(देखें नियम 14.13 (3)(i))

- (iv) इकहरी लाइन/द्वीन सिंगिल लाइन के अग्रिम प्रस्थान सिगनल के विफल होने पर स्टेशन मास्टर पी0एल0सी0 एवं प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

(देखें नियम 14.13 (3)(ii))

- (v) स्टे.मा. सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी-369 (3बी) जारी करेगा।
- (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।
- (vii) गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रदर्शित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि ई.आई. सिस्टम में दोष है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि पीला प्रकाश पट्टी का प्रकाशित होना अपेक्षित हो और वह न जलती हो तो स्टेशन मास्टर/आउटडोर व्यक्तिगत रूप से जांच करे कि ट्रैक साफ है अथवा नहीं। यदि साफ है, तो ट्रैक सर्किट को सही कार्यशील समझा जाये तथापि ई.आई. सिस्टम के मरम्मत हेतु सम्बन्धित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।

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 चाभी स्टेशन के चाभी 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 की चाभी की विधिवत् एन्ट्री 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 एन्ट्री रजिस्टर में किया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर एवं टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जांच की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

4.3 पावर सप्लाई –

स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु अप ए0टी0, डाउन ए0टी0 व कार्मशियल सप्लाई के अतिरिक्त डी0जी0 सेट का प्रावधान है। जिनके द्वारा इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई को चार्ज किया जाता है। अप ए0टी0, डाउन ए0टी0 व कार्मशियल सप्लाई की विफलता की स्थिति में आई0पी0एस0 सिस्टम की चार्जिंग के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डी0जी0 सेट चलवा दिया जायेगा।

(विस्तृत विवरण के लिये स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 “बी” के अनुलग्नक-II देखें)

5. दूर संचार –

स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली का परिशिष्ट बी देखें।

5.1 सेक्शन कंट्रोल/डिप्टी कंट्रोल/कर्षण पावर कंट्रोल –

सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर एवं कर्षण पावर कंट्रोलर से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़ा है ।

5.2 आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :-

स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 केबिन/गेटो पर मैग्नेटो टेलीफोन :-

समपार सं. 157, 157ए व 3 के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े है।

5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन –

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.5 एक्सिल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन –

क्रैन्क हैण्डिल लोकेशन बाक्सों पर लगे टेलीफोन स्टेशन मास्टर से टेलीफोन द्वारा जुड़े है।

5.7 वी0एच0एफ0 सेट –

स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एमटीआरसी) –

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 **डबल V.D.U.(पी.सी.)** की व्यवस्था है, जिसका **वी.डी.यू. डायग्राम सं0 एन.ई.आर./एल.जे.एन./जी.के.सी./वी.डी.यू./2024/वी.ई.आर.-जीरो/10** दिनांक 06.09.24 मय संशोधन 'ए' दिनांक 19.03.25 संलग्न है।

क्रमशः पृष्ठ 23 पर

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर, कांटावाला व फाटकवाला के गाड़ी संचालन के 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/स्टे० मास्टर (इनडोर)
- (ब) स्टेशन अधीक्षक/स्टे० मास्टर (आउटडोर)
- (स) कांटावाला
- (द) फाटकवाला

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर/इनडोर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य V.D.U. (पी.सी.) पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर/आउटडोर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा। प्राइवेट नं० बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

(विस्तृत विवरण के लिए सामान्य नियम 3.38, 3.40(3) एवं 8.03 तथा ट्रैक सर्किट इंडिकेशन के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखें)

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन –

प्रत्येक गाड़ी पासिंग कर्मचारी जिसकी स्टेशन पर नयी तैनाती हुई है या स्टेशन पर 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 आउटडोर 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 :-
अप गाड़ियों के लिए(कुसम्ही छोर दोहरी लाइन से):-
कॉटा सं० 233ए तक ।

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

अप गाड़ियों के लिए(कुसम्ही छोर III लाइन से):-

डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-55 तक।

डाउन गाड़ियों के लिए(गोरखपुर जं० छोर से):-

अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (III लाइन) तक।

अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक।

अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक।

अप गाड़ियों के लिए (उनौला छोर से) :

समपार सं० 3 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 (गोरखपुर जं० छोर) हेतु :-

—कोई नहीं—

अप गाड़ियों (कुसम्ही छोर दोहरी लाइन) हेतु :-

—कोई नहीं—

अप गाड़ियों (कुसम्ही छोर III लाइन) हेतु :-

—कोई नहीं—

अप गाड़ियों (उनौला छोर) हेतु :-

—कोई नहीं—

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 —

सामान्य नियम 3.38(2) व सहायक नियम 5.19 (2) देखें।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन —

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन —

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना —

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना —

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

(क) गोरखपुर जं० छोर तीन इकहरी लाइन होने के कारण इस बात का प्रयास किया जायेगा कि स्टेशन यार्ड में/से गाड़ी के आगमन/प्रस्थान करते समय कास मूवमेन्ट से बचा जाये।

कमश: पृष्ठ 25 पर

- (ख) स्टेशन मास्टर आउटडोर गाड़ी को लेने हेतु लाइन को नामित करने के बाद स्टेशन मास्टर इनडोर से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर इसकी प्रविष्टियों टी.एस.आर में अंकित करेंगे।

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 जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) पर दिखें।
- (ख) सभी ट्रेलिंग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) पर दिखें।
- (ग) लाइन जिसपर गाड़ी को गुजरना है यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो –

(अ) अप गाड़ियों के लिए (उनीला छोर से) :

1. लाइन सं. 1 पर आगमन के लिए स्नेग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (III लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।
2. लाइन सं. 2 पर आगमन के लिए स्नेग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (III लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।
3. लाइन सं. 3 पर आगमन के लिए स्नेग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (III लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।
4. लाइन सं. 4 पर आगमन के लिए ट्रैक सं० 206एटी तक ।
5. लाइन सं. 5 पर आगमन के लिए स्नेग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (III लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।

(ब) अप गाड़ियों के लिए (कुसम्ही छोर दोहरी लाइन से) :

1. लाइन सं. 5 पर आगमन के लिए स्नेग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (III लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।

क्रमशः पृष्ठ 26 पर

2. लाइन सं. 6 पर आगमन के लिए ट्रैक सं० 208बीटी तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (**III लाइन**) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।
3. लाइन सं. 7 पर आगमन के लिए ट्रैक सं० 209बीटी तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (**III लाइन**) तक ।
4. लाइन सं. 8 पर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (**III लाइन**) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।
5. लाइन सं. 9 पर आगमन के लिए स्नेग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।

(स) अप गाड़ियों के लिए (कुसम्ही छोर III लाइन से) :

1. लाइन सं. 5 पर आगमन के लिए स्नेग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (**III लाइन**) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।
2. लाइन सं. 6 पर आगमन के लिए ट्रैक सं० 208बीटी तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (**III लाइन**) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।
3. लाइन सं. 7 पर आगमन के लिए ट्रैक सं० 209बीटी तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (**III लाइन**) तक ।
4. लाइन सं. 8 पर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 (**III लाइन**) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।
5. लाइन सं. 9 पर आगमन के लिए स्नेग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 (उत्तर लाइन) तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 (दक्षिण लाइन) तक ।

(द) डाउन गाड़ियों के लिए (III लाइन से) :

1. लाइन सं. 1 पर आगमन के लिए स्नैग डेड एण्ड तक अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 तक ।
2. लाइन सं० 2 पर आगमन के लिए स्नैग डेड एण्ड तक अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 तक ।
3. लाइन सं० 3 पर आगमन के लिए स्नैग डेड एण्ड तक अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-51 तक ।

कमशः पृष्ठ 27 पर

- (घ) निम्न समपार फाटको को सड़क यातायात हेतु बन्द व लाक न कर दिया गया हो:-
डाउन गाड़ियो हेतु :-
 समपार सं० 157ए तथा लाइन सं० 5/9 पर कुसम्ही छोर मेन लाइन/III लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं० 157
- अप गाड़ियो हेतु :-
- (i) उनौला छोर:-
समपार सं० 3 व 157ए
 - (ii) कुसम्ही छोर दोहरी लाइन:-
समपार सं० 157 व 157ए
 - (iii) कुसम्ही छोर III लाइन:-
समपार सं० 157 व 157ए

नोट :- गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल के परिचालन के लिये स्टेशन संचालन नियम के साथ संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।

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

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन -

गाड़ियों के आगमन हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व उसका अनुलग्नक-VII अवश्य पढ़ा जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर स्टेशन मास्टर/आउटडोर द्वारा दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए कार्यरत आउटडोर स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन नामित कर इनडोर स्टेशन मास्टर को सूचित किया जायेगा। तत्पश्चात नामित लाइन पर गाड़ी लेने के लिये इनडोर स्टेशन मास्टर को चाहिये कि:

- क. V.D.U.(पी.सी.) पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट के इंडीकेशनों को देखकर वांछित लाइन का ओवर-लैप सहित साफ होना सुनिश्चित करेगा।
- ख. आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये V.D.U. (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त मीनू पर प्रदर्शित सम्बन्धित लाइन के रूट पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित लाइन का सिगनल आफ हो जाएगा।
- ग. सिगनल के आफ होते ही रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे।
- घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ प्रकाशित हो जायेंगी।
- ड. प्वाइंट्स के निकट लघु सफेद बत्ती जल जायेंगी जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी वी.डी.यू. पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।
- च. जब गाड़ी होम सिगनल पार कर जायेगी तो आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो जायेंगे।
- छ. गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियाँ बुझकर लाल बत्तियाँ जल जाती हैं और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियाँ बुझ जाती हैं तथा सफेद बत्तियाँ फिर जल जाती हैं।

क्रमशः पृष्ठ 29 पर

ज. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि० 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।

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 कासिंग तथा गाड़ियों को प्राथमिकता देना –

6.4.1 गाड़ियों का साइमलटेनियस आना एवं जाना :

1. **III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।**
और
उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 3/4/5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।
या
लाइन सं० 2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 5/6/7/8/9 से दक्षिण लाइन /उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।
2. **III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 2 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।**
और
उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 3/4/5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।
या
लाइन सं० 3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 5/6/7/8/9 से दक्षिण लाइन /उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

क्रमशः पृष्ठ 30 पर

3. **III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं0 3 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।**

और

उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं0 5/6/7/8/9 पर आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं0 1/2/5 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं0 5/6/7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।

या

लाइन सं0 1/2/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं0 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं0 5/6/7/8/9 से दक्षिण लाइन /उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

4. **III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं0 4 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।**

और

उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं0 5/6/7/8/9 पर आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं0 5 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं0 5/6/7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।

या

लाइन सं0 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं0 5/6/7/8/9 से दक्षिण लाइन /उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

5. **III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं0 5 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।**

और

उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं0 7/8/9 पर आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं0 1/2/3/4 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं0 7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।

या

लाइन सं0 6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं0 7/8/9 से दक्षिण लाइन /उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

अप ट्रेन का लाइन सं0 1/2/3/4 से उनौला को प्रस्थान।

कमशः पृष्ठ 31 पर

6. **III लाइन गोरखपुर से** डाउन ट्रेन का लाइन सं० 6 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
 और
उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 7/8/9 पर आगमन।
 या
 अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।
 या
 अप ट्रेन का लाइन सं० 7/8/9 पर **कुसम्ही मेन/III लाइन से** आगमन।
 या
 लाइन सं० 7/8/9 से **कुसम्ही मेन/III लाइन** को प्रस्थान।
 या
 लाइन सं० 7/8/9 से **दक्षिण लाइन /उत्तर लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।
 या
 अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
7. **III लाइन गोरखपुर से** डाउन ट्रेन का लाइन सं० 7 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
 और
उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 8/9 पर आगमन।
 या
 अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।
 या
 अप ट्रेन का लाइन सं० 5/8/9 पर **कुसम्ही मेन/III लाइन से** आगमन।
 या
 लाइन सं० 5/6/8/9 से **कुसम्ही मेन/III लाइन** को प्रस्थान।
 या
 लाइन सं० 8/9 से **दक्षिण लाइन/उत्तर लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।
 या
 अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
8. **III लाइन गोरखपुर से** डाउन ट्रेन का लाइन सं० 8 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
 और
उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 9 पर आगमन।
 या
 अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।
 या
 अप ट्रेन का लाइन सं० 5/9 पर **कुसम्ही मेन/III लाइन से** आगमन।
 या
 लाइन सं० 5/6/7/9 से **कुसम्ही मेन/III लाइन** को प्रस्थान।
 या

क्रमशः पृष्ठ 32 पर

लाइन सं० ९ से दक्षिण लाइन/उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० १/२/३/४/५ से उनौला को प्रस्थान।

9. उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० १ पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० ८/९ पर आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० ३/४/५ पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० ५/६/७/८/९ पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।

या

लाइन सं० २/३/४/५ से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० ५/६/७/८/९ से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० ८/९ से दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

10. उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० २ पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० ८/९ पर आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० ३/४/५ पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० ५/६/७/८/९ पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।

या

लाइन सं० ३/४/५ से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० ५/६/७/८/९ से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० ८/९ से दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

11. उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० ३ पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० ८/९ पर आगमन।

या

कमशः पृष्ठ 33 पर

अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/5 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 8/9 से दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

12. उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 4 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 8/9 पर आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 5 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।

या

लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 8/9 से दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

13. उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 5 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 8/9 पर आगमन।

या

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 8/9 से दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

क्रमशः पृष्ठ 34 पर

14. उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 6 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 8/9 पर आगमन।
या
III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर आगमन।
या
लाइन सं० 1/2/3/4 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।
या
लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 8/9 से दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।
15. उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 7 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 8/9 पर आगमन।
या
III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6 पर आगमन।
या
लाइन सं० 1/2/3/4/5/6 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।
या
लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 5/6/8/9 से कुसम्ही III लाइन को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 8/9 से दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

कमशः पृष्ठ 35 पर

16. उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 8 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7 पर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7 से **III लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/9 पर **कुसम्ही मेन/III लाइन से** आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 5/6/7/9 से **कुसम्ही मेन/III लाइन** को प्रस्थान।

17. उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 9 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7/8 पर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7/8 से **III लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8 पर **कुसम्ही मेन/III लाइन से** आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 5/6/7/8 से **कुसम्ही मेन/III लाइन** को प्रस्थान।

18. दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

अप ट्रेन का लाइन सं० 3/4/5 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर **कुसम्ही मेन/III लाइन से** आगमन।

या

लाइन सं० 2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 5/6/7/8/9 से **कुसम्ही मेन/III लाइन** को प्रस्थान।

क्रमशः पृष्ठ 36 पर

19. दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 2 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
अप ट्रेन का लाइन सं० 3/4/5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।
या
लाइन सं० 3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।
20. दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।
या
लाइन सं० 1/2/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।
21. दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 4 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
अप ट्रेन का लाइन सं० 5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।
या
लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।
22. दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 5 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर आगमन।
या
लाइन सं० 1/2/3/4 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 7/8/9 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।
या
लाइन सं० 1/2/3/4 से उनौला को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।
कमश: पृष्ठ 37 पर

23. दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 6 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर आगमन।
या
लाइन सं० 1/2/3/4 से **III लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 7/8/9 पर **कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।**
या
लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 7/8/9 से **कुसम्ही मेन/III लाइन** को प्रस्थान।
24. दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 7 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6 पर आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/8/9 पर **कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।**
या
लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 5/6/8/9 से **कुसम्ही III लाइन** को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 1/2/3/4/5/6 से **III लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।
25. दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 8 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
III / उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7 पर आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/9 पर **कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।**
या
लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।
या

कमशः पृष्ठ 38 पर

लाइन सं० 5/6/7/9 से कुसम्ही III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6 से III/उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

26. दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 9 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं०

1/2/3/4/5/6/ 7/8 पर आगमन।

या

उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं०

1/2/3/4/5/6/7 पर आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर उनौला से आगमन।

या

अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8 पर कुसम्ही मेन/III लाइन से आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 5/6/7/8 से कुसम्ही III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7 से उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7/8 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

27. कुसम्ही मेन लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 5 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं०

1/2/3/4/7/8 पर आगमन।

या

उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं०

1/2/3/4/7/8/9 पर आगमन।

या

दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/7/8/9 पर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4 से उनौला को प्रस्थान।

या

कमशः पृष्ठ 39 पर

लाइन सं० 1/2/3/4/6/7/8/9 से उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/6/7/8 से **III लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।

28. कुसम्ही मेन लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 6 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर आगमन।

या

उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/7/8/9 पर आगमन।

या

दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/7/8/9 पर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/7/8/9 से उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/7/8/9 से दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4 से **III लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।

29. कुसम्ही मेन लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 7 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6 पर आगमन।

या

उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/8/9 पर आगमन।

या

कुसम्ही **III लाइन** से अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6 पर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर आगमन।

या

लाइन सं० 5/6 से कुसम्ही **III लाइन** को प्रस्थान।

या

कमशः पृष्ठ 40 पर

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से **उनौला** को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/8/9 से **उत्तर/ दक्षिण लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6 से **III लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।

30. **कुसम्ही मेन लाइन** से अप ट्रेन का लाइन सं० 8 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

उत्तर/III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/ 5/6/7 पर आगमन।

या

कुसम्ही III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7 पर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर आगमन।

या

लाइन सं० 5/6/7 से **कुसम्ही III लाइन/कुसम्ही मेन लाइन** को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से **उनौला** को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7 से **उत्तर/III लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।

31. **कुसम्ही मेन लाइन** से अप ट्रेन का लाइन सं० 9 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III/उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/ 4/5/6/7/8 पर आगमन।

या

कुसम्ही III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7 पर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर आगमन।

या

लाइन सं० 5/6/7 से **कुसम्ही III लाइन/ कुसम्ही मेन लाइन** को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से **उनौला** को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7/8 से **III/उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर** को प्रस्थान।

क्रमशः पृष्ठ 41 पर

32. कुसम्ही III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 5 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/7/8 पर आगमन।

या

उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/7/8/9 पर आगमन।

या

कुसम्ही मेन लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 7/8/9 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/6/7/8/9 से उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/6/7/8 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 7/8/9 से कुसम्ही मेन लाइन को प्रस्थान।

33. कुसम्ही III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 6 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 पर आगमन।

या

उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/7/8/9 पर आगमन।

या

कुसम्ही मेन लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 7/8/9 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/7/8/9 से उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 7/8/9 से कुसम्ही मेन लाइन को प्रस्थान।

क्रमशः पृष्ठ 42 पर

34. कुसम्ही III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 7 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6 पर आगमन।

या

उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/8/9 पर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर आगमन।

या

कुसम्ही मेन लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 8/9 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/8/9 से उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

35. कुसम्ही III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 8 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III/उत्तर लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7 पर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7 से III/उत्तर लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

36. कुसम्ही III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 9 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III/उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7/8 पर आगमन।

या

उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर आगमन।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5 से उनौला को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/5/6/7/8 से III/उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

क्रमशः पृष्ठ 43 पर

37. उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 1 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3/5/6/7/8 पर आगमन।
या
उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3/5/6/7/8/9 पर आगमन।
या
कुसम्ही मेन/III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर आगमन।
या
लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 2/3/4/5/6/7/8 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 2/3/4/5/6/7/8/9 से उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।
38. उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 2 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3/5/6/7/8 पर आगमन।
या
उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3/5/6/7/8/9 पर आगमन।
या
कुसम्ही मेन/III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर आगमन।
या
लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 3/4/5/6/7/8 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।
या
लाइन सं० 3/4/5/6/7/8/9 से उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।
39. उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 3 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।
और
III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/5/6/7/8 पर आगमन।
या
उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/5/6/7/8/9 पर आगमन।
या
कमशः पृष्ठ 44 पर

कुसम्ही मेन/III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर आगमन।

या

लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/4/5/6/7/8 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/4/5/6/7/8/9 से उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

40. उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 4 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/5/6/7/8 पर आगमन।

या

उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/5/6/7/8/9 पर आगमन।

या

कुसम्ही मेन/III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 5/6/7/8/9 पर आगमन।

या

लाइन सं० 5/6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/5/6/7/8/9 से उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

41. उनौला से अप ट्रेन का लाइन सं० 5 पर ओवरलैप बनाकर आगमन।

और

III लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/6/7/8 पर आगमन।

या

उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर से डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4/6/7/8/9 पर आगमन।

या

कुसम्ही मेन/III लाइन से अप ट्रेन का लाइन सं० 6/7/8/9 पर आगमन।

या

लाइन सं० 6/7/8/9 से कुसम्ही मेन/III लाइन को प्रस्थान।

या

लाइन सं० 1/2/3/4/6/7/8 से III लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

लाइन सं० 1/2/3/4/6/7/8/9 से उत्तर/दक्षिण लाइन गोरखपुर को प्रस्थान।

कमशः पृष्ठ 45 पर

6.4.2 भौतिक अलगाव के बिना एक साथ संचलन:- 'विशेष अनुदेशों' के अनुसार यार्ड में कास मूवमेन्ट के लिए निम्न स्वीकृति प्रदत्त है:-

क-होम सिग्नल सं० एस-1(गोरखपुर साइड) को लाइन सं० 7 के लिए टेक ऑफ करने के लिए ट्रैक सं० 27टी तक साफ होना चाहिए।

ख-होम सिग्नल सं० एस-9(गोरखपुर साइड) को लाइन सं० 4 के लिए टेक ऑफ करने के लिए ट्रैक सं० 223बीटी तक साफ होना चाहिए।

ग-होम सिग्नल सं० एस-52(उनौला साइड) को लाइन सं० 4 के लिए टेक ऑफ करने के लिए ट्रैक सं० 206एटी तक साफ होना चाहिए।

घ- होम सिग्नल सं० एस-13(गोरखपुर साइड) को लाइन सं० 8 के लिए टेक ऑफ करने के लिए ट्रैक सं० 41टी तक साफ होना चाहिए।

6.4.3 गाड़ियों की क्रासिंग के समय सबसे बाहरी कॉटो को जिन पर से गाड़ी गुजरेगी इस प्रकार सेट व लाक होना चाहिये कि किसी भी परिस्थिति में दोनों गाड़ियाँ एक ही लाइन में आकर न मिल सकें।

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 अप गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.एस.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरसेफ(यू.एफ.एस.बी.आई) व वी.डी.यू. पैनल के HASSDAC पर 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 अप गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं० 157ए पर कार्यरत फाटकवाला गाड़ियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने पर गाड़ी के पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप स्टे.मा. को अपना प्राइवेट नं. देगा। सम्पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप प्राइवेट नम्बर मिल जाने के उपरान्त ही स्टे.मा. लाइन को 'क्लोज' करेंगे। (देखें सा० एवं स०नि० 4.17(vii))

समपार सं० 157ए पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में स्टेशन मास्टर किसी कर्मचारी को भेजकर गाड़ी के गार्ड से गाड़ी का "पूर्ण आगमन" गाड़ी पूर्ण आगमन रजिस्टर (टी-1410) पर लेगा, उसके पश्चात् ही कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित लाइन को 'क्लोज' करेंगे।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17(iv))

गोरखपुर छोर से डाउन गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर, गोरखपुर छोर हेतु ब्लाक पैनल पर उपलब्ध सत्त ट्रैक सर्किटेड के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। (साधारण नियम 4.17 (2)(b))

इण्डिकेशन के विफलता की स्थिति में डाउन गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए स्टेशन मास्टर इनडोर गाड़ी के गार्ड से गाड़ी का "पूर्ण आगमन" गाड़ी पूर्ण आगमन रजिस्टर (टी-1410) पर लेगा। गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन मिल जाने के उपरान्त ही कार्यरत स्टेशन मास्टर आउटडोर लाइन 'क्लोज' करेंगे। (देखें सा० एवं स०नियम 4.17(iv))

कमशः पृष्ठ 46 पर

- ग. दोहरी लाइन पर जब कोई गाड़ी बिना टेल लैम्प/टेल बोर्ड के पास होती है तब स्टेशन मास्टर उस ब्लाक खंड के बगल की लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को रोककर चालक एवं गार्ड को वस्तुस्थिति से अवगत करायेगा एवं सतर्कता पूर्वक चलने एवं किसी अवरोध की दिशा में तत्काल रोक सकने की गति का पालन करने का सतर्कता आदेश तब तक जारी करेगा जब तक कि यह प्रमाणित न हो जाय कि गाड़ी का पिछला विच्छेदित भाग दूसरे लाइन को बाधित नहीं कर रहा है ।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17(vi))

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

आउटडोर स्टेशन मास्टर कार्यरत गाड़ी नियन्त्रक से अनुमति मिलने के पश्चात् ही गाड़ियों के प्रस्थान के लिये सम्बन्धित स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा व इसकी सूचना इनडोर स्टेशन मास्टर को दिया जायेगा ।

(क) स्टेशन मास्टर/आउटडोर द्वारा सम्बन्धित स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो ।

(ख) स्टेशन मास्टर/इनडोर सुनिश्चित करेगा कि V.D.U.(पी.सी.) पर सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेन्सी बत्ती न प्रकाशित हो ।

(ग) स्टेशन मास्टर/इनडोर द्वारा जाने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये V.D.U. (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त सम्बन्धित मीनू पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित सिगनल आफ हो जाएगा तथा रूट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे। सिगनल 'आफ' होने पर पूरा रूट सफेद प्रकाशित हो जायेगा ।

(घ) सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडीकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। V.D.U.(पी.सी.) पर प्रस्थान सिगनलों का आफ आस्पेक्ट, प्रस्थान होने वाली सम्बन्धित गाड़ी के प्रस्थान सिगनलों का आफ हो जाना सुनिश्चित करेगा ।

(ङ) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेन्सी 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 देखें ।

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 कि.मी. में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलायी 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)

क्रमशः पृष्ठ 47 पर

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

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 को स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार संचालित किया जायेगा।

6.7.1 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)

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

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

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

ट्रैक सर्किट विफलता की स्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सम्बन्धित ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। प्वाइन्ट जोन के ट्रैक सर्किट की विफलता होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। कार्यरत स्टे.मा. भौतिक सत्यापन के जरिए व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करने के बाद कि प्वाइन्ट जोन किसी भी प्रकार के वाहनो/अवरोधों से मुक्त है, और चलाये जाने वाला कॉटा रूट में लाकड नहीं है। स्टेशन मास्टर V.D.U. काउन्टर बाक्स पर इमरजेन्सी एस.एम. 'की' लगायेगा, जिससे काउन्टर बाक्स व वी.डी.यू. पैनल पर इमरजेन्सी एस.एम. 'की' 'इन' का इन्डिकेशन प्राप्त हो जायेगा। तत्पश्चात् सम्बन्धित प्वाइन्ट मीनू पर आवश्यकतानुसार 'इमर्जेन्सी नार्मल/रिवर्स' विकल्प को क्लिक करेगा। 'इमर्जेन्सी नार्मल/रिवर्स' विकल्प के क्लिक होने बाद सम्बन्धित कॉटा अपने अन्तिम संचालन स्थिति के अनुसार स्वतः नार्मल/रिवर्स हो जायेगा। इससे वीडर काउन्टर (EWN) पर एक उच्च रीडिंग दर्ज हो जाती है। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटा के सेट न होने पाने की दशा में कैंन्क हैण्डल की सहायता से कॉटा को सेट किया जायेगा।

स्टे.मा. द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टे.मा. डायरी एवं सिगनल विफलता रजिस्टर व वीडर गणक रजिस्टर में की जायेगी। स्टे.मा. को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये।

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

कमशः पृष्ठ 48 पर

- 6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, कैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। कैंक हैण्डिल को लीवर लाक कम सर्किट कंट्रोलर असेम्बली से निकालने की पद्धति एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-। 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 एक्सल काउन्टर/एक्सल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी', अनुलग्नक-VI व अनुलग्नक-VIII में दिया गया 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)(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 वी.डी.यू. 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 वी.डी.यू. पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रहीं 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 स्टे०मास्टर 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))

- 6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 व स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" के अनुलग्नक-VI में देखें।**

क्रमशः पृष्ठ 49 पर

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/इनडोर** साधारण एवं सहायक नियम 5.19 का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से **प्राइवेट नं०** का आदान प्रदान अवश्य करें। लाइन अवरुद्ध हो जाने के बाद कांटों को अवरोधित लाइन के विपरीत दिशा में सेट कर देना चाहिए बशर्ते उसी लाइन पर शंटिंग या अन्य संचालन आवश्यक न हो। इस स्टेशन पर बिना रुके जाने वाली गाड़ियों के समय परिचालित लाइन पर खड़े वाहन/वाहनो/रेक के लिये **सामान्य नियम 4.11(2)** का अनुपालन किया जायेगा।

यार्ड में वाहन/लोड/गाड़ी के स्टेबल करने पर **सा० एवं सहा० नियम 5.23** के अनुसार पर्याप्त संख्या में संरक्षा चेन, पैडलाक एवं स्प्रेग लगाकर सुरक्षित कर लेना चाहिए। ब्रेकयुक्त वाहन/वाहनो/रेक के ब्रेक को लगा देना चाहिये। स्टेशन सीमा के बाहर किसी साइडिंग में वाहन/वाहनो को छोड़े जाने से पूर्व **सा० नियम 5.22** का अनुपालन सुनिश्चित किया जायेगा। (**सा० नियम 4.11(2), 5.22 एवं सा० व सहा० नियम 5.19 एवं 5.23 देखें।**)

सम्बन्धित लाइन के कॉटे व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" व **अनुलग्नक-VII** में देखें।

8. शंटिंग :**8.1 सामान्य सावधानियाँ :**

सा० व सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) व 5.16 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।

[सामान्य नियम 8.05 (2) (3) देखें।]

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।

[सामान्य नियम 8.06(1) देखें]

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

सामान्यतया 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 शन्टिंग हेतु, लाइन को ब्लाक बैक कर शन्टिंग चाभी/शन्टिंग आदेश देकर शन्टिंग की जा सकती है।

(सा० नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)

कमशः पृष्ठ 50 पर

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 एडवांस्ड स्टार्टर 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 पर शन्टिंग करने की अनुमति नहीं है ।

8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शन्टिंग :-

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

8.4.4 शन्टिंग पर प्रतिबन्ध :-

साधारण एवं सहायक नियम सं0 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिगनल आफ कर दिया गया है तो शन्टिंग संचालन नहीं किया जायेगा, जब तक कि लाइन जिस पर शन्टिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट नहीं है।

टिप्पणी:- शंटिंग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लाक कर दिये जायेंगे ।

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

ब्लाक विफलता नियमों का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :**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 शन्टिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते आवश्यक सिगनलो को "आन" स्थिति में रखा गया हो। फार्म टी/806 पर शन्टिंग आदेश लोको पायलट को जारी किया जायेगा। शन्टिंग संचालन पूरा हो जाने पर दोनो 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 शन्टिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते फार्म टी/806 पर शन्टिंग आदेश लोको पायलट को जारी किया गया हो जिस पर अन्तिम स्टाप सिगनल "आन" रहने पर उससे गुजरने का प्राधिकार हो। शन्टिंग संचालन पूरा हो जाने पर दोनो 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 सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लाक कर दिये जायेंगे ।

कमशः पृष्ठ 51 पर

8.5.3 दूर जा रही गाड़ी के पीछे शंटिंग :

सामान्य नियम 8.14 देखें ।

8.5.4 आई.बी.एस. तक शंटिंग :

यहां पर व्यवस्था नहीं है ।

8.5.5 आई.बी.एस. के बाद शंटिंग :

यहां 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।

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा साइडिंग संचालित कॉटों व शंट सिगनलों का आवश्यकतानुसार संचालन वी.डी.यू. पैनल द्वारा किया जायेगा। शंटिंग समाप्त होने पर स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. पैनल संचालित कॉटों को पुनः सामान्य स्थिति में कर देगा। नान सिगनल मवमेन्ट होने पर रास्ते में पड़ने वाले सभी कॉटों को प्रापर क्लैम्प व पैडलाक किया जाना सुनिश्चित किया जायेगा। शंटिंग कार्य के दौरान साधारण व सहायक नियम 5.13 का पालन सुनिश्चित किया जायेगा।

(i) एफसीआई साइडिंग हेतु संचालन:-

1. कामन रनिंग लाइन सं० 5 से जंक्शन छोर पर कॉटा सं० 219डब्लू -219एक्स व 227डब्लू -227एक्स द्वारा एफसीआई हेतु साइडिंग निकली हुई है, जो शंट सिगनल सं० एस.एच.-97 व एस.एच.-127 द्वारा नियंत्रित है।
2. स्टेशन से एफसीआई साइडिंग के लिए अथवा वापसी में स्टेशन के लिए गाड़ी का संचालन कार्य गाड़ी के प्रभारी ट्रेन मैनेजर की व्यक्तिगत देखरेख में किया जायेगा।
3. लोड को रखने/हटाने अथवा शंटिंग का कार्य कांटावाला द्वारा ट्रेन मैनेजर की व्यक्तिगत देखरेख में किया जायेगा।
4. इंजन/ब्रेक रिवर्सिंग का कार्य ट्रेन मैनेजर की व्यक्तिगत देखरेख में किया जायेगा।
5. कार्यरत स्टेशन मास्टर एफसीआई साइडिंग के प्रतिनिधि को अवगत कराने के बाद ट्रेन मैनेजर व लोको पायलट को अपनी गाड़ी के संचालन की अनुमति देगा।
6. गाड़ी को दोनों दिशाओं में पूर्णतः वैक्यूम/एअर प्रेशर ब्रेक पर भेजा व लाया जायेगा।
7. शंट सिगनल सं० एस.एच.-127 से इन्जन पुशिंग/पुलिंग द्वारा एफसीआई साइडिंग में लोड भेजा जायेगा।
8. ट्रेन इंजन को साइडिंग में आवश्यकतानुसार शट डाउन कराया जा सकता है अथवा वापस स्टेशन यार्ड में लाया जा सकता है।
9. गाड़ी का लोको पायलट प्रत्येक अवसर पर ट्रेन मैनेजर का हैंड सिगनल देखकर ही इंजन/लोड को बढ़ायेगा।
10. स्टेशन यार्ड से एफसीआई साइडिंग लोड भेजे जाने हेतु रनिंग लाइन सं० 5 के शंट सिगनल सं० एस.एच.-97 द्वारा शंट सिगनल सं० एस.एच.-127 पर भेजा जायेगा।
11. इसके बाद शंट सिगनल सं० एस.एच.-127 द्वारा एफसीआई साइडिंग में भेजा जायेगा।

कमशः पृष्ठ 52 पर

12. लोड को एफसीआई साइडिंग के प्रतिनिधि द्वारा लोड को रखने अथवा निकालने के काम का पर्यवेक्षण किया जायेगा तभी साइडिंग के बाहर/भीतर लोड लाया जायेगा। साइडिंग में लोड रखने अथवा हटाने के लिए साइडिंग का प्रतिनिधि जिम्मेदार होगा।
13. एफसीआई साइडिंग में कार्य पूर्ण होने के बाद एफसीआई के प्रतिनिधि द्वारा स्टेशन मास्टर को सूचित किया जायेगा।
14. एफसीआई साइडिंग से वापस आने के लिए शंट सिगनल सं० एस. एच.-128 द्वारा शंट सिगनल सं० एस.एच.-126 तक वापस लाया जायेगा।
15. उसके बाद शंट सिगनल सं० एस.एच.-126 द्वारा शंटिंग करके स्टेशन यार्ड में कामन रनिंग लाइन सं० 5 में वापस लाया जायेगा।

(ii) टीएमसी/कंक्रीट साइडिंग हेतु संचालन:-

1. उनौला छोर पर टीएमसी/कंक्रीट साइडिंग का प्रावधान है।
2. स्टेशन से टीएमसी/कंक्रीट साइडिंग के लिए अथवा वापसी में स्टेशन के लिए गाड़ी का संचालन कार्य गाड़ी के प्रभारी ट्रेन मैनेजर की व्यक्तिगत देखरेख में किया जायेगा।
3. लोड को रखने/हटाने अथवा शन्टिंग का कार्य कांटावाला द्वारा ट्रेन मैनेजर की व्यक्तिगत देखरेख में किया जायेगा।
4. इंजन/ब्रेक रिवर्सिंग का कार्य ट्रेन मैनेजर की व्यक्तिगत देखरेख में किया जायेगा।
5. गाड़ी को दोनो दिशाओं में पूर्णतः वैक्यूम/एअर प्रेशर ब्रेक पर भेजा व लाया जायेगा।
6. इन्जन पुशिंग द्वारा टीएमसी/कंक्रीट साइडिंग में लोड भेजा जायेगा।
7. गाड़ी का लोको पायलट प्रत्येक अवसर पर ट्रेन मैनेजर का हैंड सिगनल देखकर ही इंजन/लोड को बढ़ायेगा।
8. स्टेशन यार्ड से टीएमसी/कंक्रीट साइडिंग लोड भेजे जाने हेतु रनिंग लाइन सं० 1/2/3/4/5 से शंट सिगनल द्वारा नान-रनिंग लाइन सं० 10/11 अथवा उनौला छोर लोड भेजा जायेगा।
9. इसके बाद नान-रनिंग लाइन सं० 10/11 अथवा उनौला छोर से शंट सिगनल द्वारा लोड टीएमसी/कंक्रीट साइडिंग भेजा जायेगा।
10. कॉटा सं० 216एक्स के बाद रास्ते में पड़ने वाले नान-इण्टरलाक कॉटो को क्लैम्प पैड लाक करके टीएमसी/कंक्रीट साइडिंग में भेजा जायेगा।
11. टीएमसी/कंक्रीट साइडिंग से वापस आने के लिए रास्ते में पड़ने वाले नान-इण्टरलाक कॉटो को क्लैम्प पैड लाक करके शंट सिगनल द्वारा नान-रनिंग लाइन सं० 10/11 अथवा उनौला छोर में लाइन तक लाया जायेगा।
12. उसके बाद नान-रनिंग लाइन सं० 10/11 अथवा उनौला छोर से शंट सिगनल द्वारा शंटिंग करके स्टेशन यार्ड में रनिंग लाइन सं० 1/2/3/ 4/5 में वापस लाया जायेगा।

कमशः पृष्ठ 53 पर

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 यन्त्र टेलीफोन पर 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 आशंका 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 दें और कारण जानने की कोशिश करें तथा आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचें और दुर्घटना मैनुअल एवं साधारण 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। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इसको रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।

(ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :

दुर्घटना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन 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।)

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियाँ :

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 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।)

कमशः पृष्ठ 54 पर

- (iv) मध्यवर्ती ब्लॉक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (v) एक्सिल काउन्टर ब्लॉक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी', अनुलग्नक-VI व अनुलग्नक-VIII में दिया गया है ।
- (vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (ख) कैंक हैण्डिल एवं केएलसीआर 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 रूट रिलीज कराने हेतु सामान्य नियम 3.39 एवं 3.77 देखें ।
- (ग) कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन :
ट्रैक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधारहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है ।
- (घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना
जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को रिपोर्ट की जाये तथा उस खराबी के ठीक होने के बाद सिगनल अनुरक्षक से केवल लिखित मेमो प्राप्त होने पर ही स्टेशन मास्टर द्वारा कार्य प्रणाली को पुनः सामान्य स्थिति में लाया जाये। खण्ड के नियंत्रक को संदेश देने के साथ इस खराबी को सिगनल विफलता रजिस्टर में भी दर्ज किया जाये ।
- (ङ.) गोरखपुर कैंट एव गोरखपुर जं० पैनल के मध्य युग्म इकहरी लाइन कार्यप्रणाली (Twin single line system) उत्तर एवं दक्षिण लाइन हेतु सतत ट्रैक सर्किट व MSDAC या टोकनलैस ब्लॉक पद्धति की विफलता की दशा में अपनाई जानेवाली कार्यप्रणाली:-
सामान्य अवस्था में गाड़ियों गोरखपुर कैंट एवं गोरखपुर जं० पावर केबिन के मध्य युग्म इकहरी लाइन कार्यप्रणाली (Twin single line system) के अर्न्तगत गाड़ी को ब्लॉक 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 अथवा दक्षिण) का टोकनलैस ब्लॉक 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 के प्रस्थान हेतु चालकों को पेपर लाइन क्लियर टिकट एवं प्रस्थान सिगनल हेतु टी/369(3बी) दिया जायेगा चूँकि उत्तर लाइन सामान्य दशा में है, अतः इस पर डाउन गाड़ी का सामान्य संचालन किया जाता रहेगा।

कमशः पृष्ठ 55 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 कार्य प्रणाली अपनाते हुए **उत्तर लाइन** को **डाउन** गाड़ियों के लिये तथा **दक्षिण लाइन** को **अप** गाड़ियों के लिये सुनिश्चित (**Earmarked**) कर दिया जायेगा। **डाउन** गाड़ी का आगमन पी0एल0सी0 पर किया जायेगा चूँकि **दक्षिण लाइन** सामान्य दशा में है, अतः इस पर **अप** गाड़ी का सामान्य संचालन किया जाता रहेगा।

- (ख) जब **गोरखपुर कैन्ट** 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 सकें 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 तबतक लागू रहेगी जबतक 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)

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

पूर्ण ब्लाक पद्धति के अन्तर्गत कार्य करने वाले दो ब्लाक स्टेशनों के मध्य उपलब्ध संचार साधनों की **पूर्ण विफलता** होने पर सामान्य एवं सहायक नियम के परिशिष्ट ‘ख’ के अनुसार गाड़ी का संचालन किया जायेगा।

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

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 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।

कमशः पृष्ठ 56 पर

- (v) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लीयर 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 खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में :

- (अ) ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन में किसी भी गाड़ी को अगले ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा देने से पहले उसे स्टेशन पर रोक दिया जायेगा तथा गार्ड और ड्राइवर को स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा।
- (ब) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर को निर्धारित फार्म टी/सी 602 पर डबल लाइन खंड पर संचार साधनों की विफलता की दशा में कार्य करने हेतु एक प्राधिकार देगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा :
- (i) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार।
- (ii) सीधी लाइन पर 25 कि0मी0 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 कि0मी0 प्रति घंटे के प्रतिबन्ध का सतर्कता आदेश।
- (iii) अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल, को आन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार।

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

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

9.2.1 संचार साधनों के पूर्णतया अवरुद्ध हो जाने के दौरान इकहरी लाइन प्रणाली से कार्य करना :

सामान्य एवं सहायक नियम का परिशिष्ट "ख" भाग-III में निर्धारित नियमों के अनुसार कार्य किया जायेगा।

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

जब कभी किसी गाड़ी या रेलपथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी दूसरी रुकावट के कारण दोहरी लाइन के किसी एक लाइन का उपयोग नहीं हो पाता है तो यातायात का परिवहन अस्थायी तौर पर सामान्य एवं सहायक नियम परिशिष्ट "ख" भाग-IV के अनुसार किया जायेगा।

कमशः पृष्ठ 57 पर

- 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 ।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

- क. कुसम्ही /उनौला छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 की बत्ती ।
ख. गोरखपुर जं० छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-28 की बत्ती ।

(सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

स्टेशन संचालन नियम परिशिष्ट 'ई.' देखें।

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

- (i) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खंम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात् बाहर की ओर गड़े है। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो, वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो ड्यूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैंगमैनों 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 स्टाक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की सं० जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये,बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखो 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)

क्रमशः पृष्ठ 58 पर

परिशिष्ट की सूची :

- 1 परिशिष्ट 'ए' समपार फाटकों की कार्यप्रणाली ।
- 2 परिशिष्ट 'बी' सिगनलिंग एवं अन्तर्प्राशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था ।
- अनुलग्नक—I मोटर प्वाइंट मशीन का कैंक हैण्डिल द्वारा संचालन ।
- अनुलग्नक—II कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था ।
- अनुलग्नक—III इकहरी लाइन नियमित ट्रैक सर्किट के साथ टोकेनलेस Inbuilt ब्लाक पैनल की कार्य विधि(गोरखपुर कैंन्ट— गोरखपुर जं०) ।
- अनुलग्नक—IV दोहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) का विवरण ।
- अनुलग्नक—V इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) का विवरण ।
- अनुलग्नक—VI ब्लाक प्रूविंग बाई एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी. की कार्य प्रणाली ।
- अनुलग्नक—VII विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधि ।
- अनुलग्नक—VIII MSDAC की कार्य प्रणाली ।
- 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, हाल्ट, 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 ।
