

पूर्वोत्तर रेलवे

वाराणसी मंडल

**इलाहाबाद सिटी
(बडी लाइन)**

स्टेशन संचालन नियमावली सं. वाराणसी / 351

जारी होने की तिथि : 20.11.12

लागू होने की तिथि : 24.12.12

स्टेशन संचालन नियमावली सं. वाराणसी / 351, दिनांक 25.04.11, को निरस्त एवं निम्नलिखित संशोधित नियमों द्वारा प्रतिस्थापित किया जायेगा ।

स्टेशन संचालन नियमावली इलाहाबाद सिटी 'बी' श्रेणी, इकहरी लाइन रुट सेटिंग टाइप पैनल इण्टरलॉक स्टैण्डर्ड -I (बहुसंकेती रंगीन बत्ती संकेतकों से सज्जित, (एक्सल्यूट) पूर्ण ब्लॉक पद्धति पर संचालित) ।
(साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03(2), 8.09, 8.10, 8.11 तथा 8.12 से 8.15 तक देखें)

- टिप्पणी :**
- (1) इन नियमावलियों को पूर्वोत्तर रेलवे पर प्रचलित सामान्य एवं सहायक नियम, जिसकी एक प्रति सदैव कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास उपलब्ध रहनी चाहिए, को सम्मिलित कर अध्ययन करना चाहिए । इस नियमावली में अंकित नियम, सामान्य एवं सहायक नियमों को किसी भी प्रकार अतिक्रमण नहीं करते ।
 - (2) इस सन्दर्भ हेतु संचालन नियमावली की प्रति स्टेशन मास्टर तथा कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / प्लेटफार्म तथा पैनल कैबिन के कार्यालय में उपलब्ध रहनी चाहिए ।
 - (3) इलाहाबाद जं0 की ओर डब्ल्यूडीएम -2 इंजन वाली वे ही अप गुड्स ट्रेनें भेजी जायेंगी जिनमें 26 बीसीएन या बीओएक्स अथवा 52 चार पहिया वाले लोड से कम लोडेड वैगन लगे हों इससे अधिक लोड होने पर अतिरिक्त इंजन लगाये बगैर इलाहाबाद जं0 की ओर गुड्स ट्रेनें नहीं भेजी जायेंगी । डाउन दिशा में इलाहाबाद जं0 से इलाहाबाद सिटी की ओर इस तरह का कोई प्रतिबन्ध नहीं है ।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख तथा पैनल आरेख

इस स्टेशन संचालन नियमारेख सं. वमसिदूड़ / वाराणसी / 2012 (आर.डी.) / 08, दिनांक 21.08.12, संशोधन 'बी' दिनांक 28.12.12 तथा पैनल आरेख सं0 वमसिदूड़ / वाराणसी / 2012 (पी.डी.) / 03, दिनांक 21.08.12, संशोधन 'ए' दिनांक 16.11.12 संलग्न है । इसमें स्टेशन यार्ड ले-आउट, सिगनलिंग व्यवस्था, कांटों तथा सिगनलों, आदि की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है । जब भी किसी दुर्घटना की रिपोर्ट करनी हो तब इसमें अंकित लाइन संख्या, कांटों एवं संकेतक, आदि का उल्लेख किया जाना चाहिए ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 2 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

2. स्टेशन का विवरण :

2.1 सामान्य स्थिति :

यह बड़ी लाइन का 'बी' श्रेणी इकहरी लाइन पर इलाहाबाद जं0 - वाराणसी अनुभाग पर स्थित स्टेशन है जो इलाहाबाद जं0 से 2.33 कि.मी. तथा वाराणसी से 123.08 कि.मी. की दूरी पर स्थित है ।

2.2 ब्लॉक स्टेशन, किसी भी ओर के आई0बी0एच0, आई0वी0एस0 तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंग

2.2.1 स्टेशन के दोनों दिशाओं में स्थित ब्लॉक स्टेशन तथा उनकी दूरी :

(क) अप छोर (अप साइड) इलाहाबाद जं0 2.33 कि.मी. की दूरी पर स्थित ।

(ख) डाउन छोर (डाउन साइड) दारागंज स्टेशन 4.02 कि.मी. की दूरी पर स्थित ।

2.2.2 दोनों तरफ के नान - ब्लॉक स्टेशन और उनकी दूरी :

(क) अप दिशा :

i) 'डी' श्रेणी का स्टेशन : कोई नहीं ।

ii) 'डीके' श्रेणी का स्टेशन : कोई नहीं ।

(ख) डाउन दिशा :

i) 'डी' श्रेणी का स्टेशन : कोई नहीं ।

ii) 'डीके' श्रेणी का स्टेशन : कोई नहीं ।

2.2.3 आई0बी0एच0, आई0वी0एस0 तथा उनकी दूरी:- कुछ नहीं।

2.2.4 बाहरी साइडिंग :- कुछ नहीं।

2.3 स्टेशन के दोनों दिशाओं में ब्लॉक सेक्शन की सीमाएँ तथा उनका विस्तार

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहाँ से ब्लॉक खण्ड शुरू होता है ।	वह स्थान जहाँ पर ब्लॉक खण्ड समाप्त होता है ।
इलाहाबाद सिटी - इलाहाबाद जं0	इस स्टेशन के सबसे अंतिम कांटा सं0 201ए से ।	इलाहाबाद जं0 स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल ।
इलाहाबाद सिटी - दारागंज	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं. एस 19 से ।	दारागंज स्टेशन के डाउन होम सिगनल तक ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 3 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

2.4 यार्ड में ढलान (ग्रेडिएण्ट), यदि कोई हो

- (क) समपार फाटक सं0 1 से इलाहाबाद जं0 की ओर 114 में 1 का उर्ध्वगामी चढ़ान हैं ।
- (ख) इस स्टेशन के कांटा सं0 504 से टर्मिनल यार्ड के यात्री प्लेटफार्म तक 260 में 1 का अधोगामी ढलान है ।
- (ग) इस स्टेशन के थ्रू यार्ड में समपार सं0 1 से यार्ड की ओर 400 में 1 का अधोगामी ढलान है।
- (घ) इस स्टेशन के कांटा सं0 206 से दारागंज की ओर 400 में 1 का उर्ध्वगामी चढ़ान हैं।
- (ङ) इस स्टेशन के थ्रू यार्ड में कांटा सं0 206 से यार्ड की ओर 400 में 1 का अधोगामी ढलान है
- (च) इस स्टेशन के टर्मिनल यार्ड में स्टेमा कार्यालय से प्लेटफार्म के पूरब छोर तक 360 में 1 का उर्ध्वगामी चढ़ान है ।

2.5 विन्यास (यार्ड ले-आउट)

इस स्टेशन के यार्ड में 6 रनिंग लाइनें (लाइन सं0 1, 2, 3, 4, 5 तथा 6) और 6 नॉन -रनिंग (लाइन सं0 7, 8, 9, 10, 11, 12 एवं 13) प्रदत्त है । रनिंग लाइनों का साफ होना ट्रैक सर्किट, जिसका संकेत कैबिन में प्रदत्त पैनल पर आयेगा, के माध्यम से सुनिश्चित किया जायेगा । नान रनिंग लाइन ट्रैक सर्किटेड नहीं है । नान रनिंग लाइन सं. 7, 8, 9, 10, 11 एवं 12 दारागंज ओर की तरफ से आइलैन्ड प्लेटफार्म पर आने वाली लाइन सं0 1, 2 तथा 3 के मुख्य लाइन से जुडी है । इनका विवरण निम्नलिखित है:-

[ट्रैक सर्किट संकेतन की विस्तृत जानकारी के लिये स्टेशन कार्य-प्रणाली से सम्बद्ध परिशिष्ट 'ख' का पैरा 5.4.2 में देखें ।]

2.5.1 रनिंग लाइनें तथा उनकी ग्राह्य क्षमता :

(क)

रनिंग लाइन सं0	मीटर के ग्राह्य क्षमता	अभ्युक्तियाँ
1	450.20	प्लेटफार्म सुविधा है ।
2	318.20	प्लेटफार्म सुविधा है ।
3	319.20	प्लेटफार्म सुविधा है ।
4	783.05	प्लेटफार्म सुविधा है ।
5	783.05	रेल तल प्लेटफार्म सुविधा है ।
6	498.00	प्लेटफार्म सुविधा है ।

- (ख) रनिंग लाइन सं0 5 यार्ड में आने वाली अप तथा डाउन गाडियों के लिए सीधी लाइन है । रनिंग लाइन सं0 4, 5 तथा 6 में दारागंज एवं इलाहाबाद जं0 से / को गाडियों के लिए आगमन / प्रस्थान की सुविधा प्रदत्त है ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 4 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

- (ग) रनिंग लाइन सं0 1, 2 तथा 3 टर्मिनेटिंग लाइनें हैं । इन पर दारागंज से / को गाड़ियों का आगमन / प्रस्थान होता है ।
- (घ) यहाँ गाड़ियों के साइमलटेनियस आगमन एवं प्रस्थान की सुविधा नहीं है।

2.5.2 नान रनिंग लाइनें तथा उनकी ग्राह्य क्षमता :

नान रनिंग - लाइन सं0	मीटर के ग्राह्य क्षमता	अभ्युक्तियाँ
7	443.55	कांटा सं0 504 - 504 एक्स के सामान्य अवस्था में ये लाइने टर्मिनल यार्ड की तरफ आने वाली मेन लाइन से पृथकीकृत है ।
8	442.35	
9	446.60	
10	450.05	
11	448.55	
12	439.55	
13	85.00	टूरिस्ट प्लेटफार्म

2.5.3 यार्ड में किसी असामान्य विशेषता यदि कोई हो :-

- (I) रनिंग लाइन सं0 1, 2, 3 एवं 6 नान स्टैण्डर्ड क्षमता की लाइनें हैं । अतः इन पर कोई मालगाड़ी रोकने से पहले कार्यरत गाडी नियंत्रक की विशिष्ट अनुमति आवश्यक है । गाडी का पूर्ण आगमन हेतु गार्ड का प्रमाण पत्र अवश्य लेना चाहिए गार्ड के न होने पर स्टेशन मास्टर इस निमित्त व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा ।
- (II) अन्तर्पाशित (इन्टरलाकड) स्टेशन पर कोई भी गाड़ी 50 किलोमीटर प्रति घंटे या उससे कम ऐसा गति से जो अनुमोदित विशेष अनुदेशो दारा निर्धारित की गई है , अधिक तेज नहीं चलेगी , जब तक कि उस लाइन को जिस पर से गाडी को पास होना है, कांटा दारा या अन्य अनुमोदित साधनों द्वारा दूसरी सभी लाइनों से पृथक नहीं कर दिया जाता है और अन्तर्पाशन (इन्टरलाकिंग) द्वारा यह सुनिश्चित नहीं कर दिया जाता कि यह स्थिति गाड़ी के पास हो जाने तक बनी रहेगी ।
- यदि गाड़ियों को स्टेशन पर बिना रुके ऐसी लाइन पर से जाने की शनुमति दी जाती है । जिसका दूसरी लाइनों से पृथक्करण नहीं किया है, तो हर ऐसी परिस्थिति में शंटिंग पूरी तरह रोक दी जाएगी और इंजन से अलग किसी वाहन को, या ऐसे वाहन को नियम 5.23 के अनुसार ठीक तरह सुरक्षित नहीं कर दिया गया है, ऐसी सम्बद्ध लाइन पर नहीं रखा जायेगा, जो थु लाइन से पृथक नहीं की गई है ।
- (सामान्य नियम 4.11 देखें ।)

2.6 समपार फाटक

1. **स्टेशन सीमा के अन्दर स्थित समपार फाटकों** की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण नीचे दिया गया है:-

फाटक संख्या	श्रेणी	स्थिति	सामान्य दशा	संचालन के उत्तरदायी	अन्तर्पाशित अथवा नहीं	संचार-व्यवस्था
1	2	3	4	5	6	7
1	स्पेशल	डाउन होम सिगनल सं.एस 1 एवं कांटा सं. 201 ए के मध्य स्थित है।	सडक यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	अन्तर्पाशित	मैग्नेटो टेलीफोन द्वारा पैनल केबिन से सम्बद्ध
105	"बी"	कांटा सं0 208 तथा कांटा 207 के मध्य स्थित है ।	सडक यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	अन्तर्पाशित	मैग्नेटो टेलीफोन द्वारा पैनल केबिन से सम्बद्ध

2. **स्टेशन सीमा के बाहर स्थित समपार फाटकों** की श्रेणी :- कुछ नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 5 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

टिप्पणी :- समपार फाटकों से संबंधित अनुदेशों के लिए परिशिष्ट "क" के भाग I एवं II को देखें ।

3. संचालन की पद्धति एवं साधन :

इस स्टेशन से दारागंज एवं इलाहाबाद जं0 स्टेशनों के बीच लागू "एब्सल्यूट ब्लाक पद्धति" प्रचलित है तथा लाइन क्लीयर लेने एवं देने हेतु निम्नलिखित प्रकार के ब्लाक यंत्र प्रदत्त हैं :-

प्रदत्त ब्लॉक यंत्र के प्रकार	सहकारी / असहकारी	संचालन हेतु उत्तरदायी	चाभियाँ जिनके पास रखनी हैं	अभ्युक्तियाँ
(क) कार्यरत स्टेशन मास्टर पैनल के कार्यालय में इकहरी लाइन हेतु टेलीफोन सुविधा से सम्बद्ध नील्स टोकन ब्लॉक यंत्र तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर, दारागंज के कार्यालय में स्थित इसी तरह विद्युत ब्लॉक यंत्र से सबद्ध ।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-
(ख) कार्यरत स्टेशन मास्टर पैनल के कार्यालय में इकहरी लाइन हेतु सतत ट्रैक परिपथ ब्लाक पैनल तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर, आर.आर.आई पैनल इलाहाबाद जं0 के कार्यालय में स्थित इसी तरह विद्युत ब्लॉक पैनल से सबद्ध ।	असहकारी	उपर्युक्त	उपर्युक्त	-

टिप्पणी : कार्यरत स्टेशन मास्टर इसको सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी होंगे कि अन्य कोई नहीं, बल्कि स्वयं निर्धारित विधि के अनुसार विद्युत ब्लॉक यंत्र संचालित करते हैं ।

(सहायक नियम 14.02 (5), साधारण नियम 14.3 साधारण नियम 14.04 से 14.12 (1) (क) तथा सिगनलिंग परिशिष्ट के अनुलग्नक "III" को विशेष रूप से देखें ।)

4. सिगनल एवं अन्तर्पार्शान पद्धति :

यह स्टेशन बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती सिगनल (एम.ए.सी.एल.) एवं पैनल इण्टरलॉक्ड स्टैण्डर्ड - I से सज्जित है । मोटर कांटे एवं सिगनलों को कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा उनके कार्यालय में स्टेशन पैनल पर प्रदत्त पुश बटन के माध्यम से संचालित किये जाते हैं इस प्रदत्त निम्नलिखित स्थावर संकेतक है :-

4.1 सिगनल :

4.1.1 अप आगमन सिगनल

(1) **अप डिस्टेण्ट सिगनल सं. ए 20** - अप होम सिगनल सं.एस 20 के स्थिति पर निर्भर है।

क्रमशः पृष्ठ सं0 6 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

- (2) **जंक्शन इंडीकेटर प्रदत्त अप होम सिगनल सं0 एस 20** स्टेशन पैनल से संचालित एवं निम्नलिखित स्थिति इंगित करता है :-

होम सिगनल सं0 एस 20 (जंक्शन इंडिकेटर रहित) .. मेन लाइन सं0 5 के लिये

होम सिगनल सं0 एस 20 (जंक्शन इंडिकेटर सहित) .. लूप लाइन सं0 4 हेतु ।

होम सिगनल सं0 एस 20(जंक्शन इंडिकेटर सहित) .. लूप लाइन सं0 6 हेतु ।

होम सिगनल सं0 एस 20(जंक्शन इंडिकेटर सहित) .. डांक लाइन सं0 1, 2, 3 हेतु

- (3) **जंक्शन इंडीकेटर प्रदत्त अप रूटिंग होम सिगनल सं0 एस 24** स्टेशन पैनल से संचालित एवं निम्नलिखित स्थिति इंगित करता है :-

अप रूटिंग होम सिगनल सं0 एस 24(जंक्शन इंडिकेटर सहित) .. लाइन सं0 1 हेतु ।

अप रूटिंग होम सिगनल सं0 एस 24(जंक्शन इंडिकेटर सहित) .. लाइन सं0 2 हेतु ।

अप रूटिंग होम सिगनल सं0 एस 24(जंक्शन इंडिकेटर रहित) .. लाइन सं0 3 हेतु ।

4.1.2 डाउन आगमन सिगनल

- (1) **डाउन डिस्टेण्ट सिगनल** - डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल (इलाहाबाद जं0) / डाउन डिस्टेण्ट सिगनल का नार्मल आस्पेक्ट "लाल " है तथा यह "पीला" आस्पेक्ट तब प्रदर्शित करेगा जब टोकनलेस ब्लाक पैनल पर स्टेशन को पहुँचने की अनुमति दे दी गयी हो ।

- (2) **जंक्शन इंडीकेटर प्रदत्त डाउन होम सिगनल सं0 एस 1** स्टेशन पैनल से संचालित एवं निम्नलिखित स्थिति इंगित करता है :-

डाउन होम सिगनल सं0 एस 1 (जंक्शन इंडिकेटर सहित) .. लाइन सं0 4 हेतु ।

डाउन होम सिगनल सं0 एस 1 (जंक्शन इंडिकेटर सहित) .. लाइन सं0 6 हेतु ।

डाउन होम सिगनल सं0 एस 1 (जंक्शन इंडिकेटर रहित) .. लाइन सं0 5 हेतु ।

4.1.3 अप प्रस्थान सिगनल

अप स्टार्टर सिगनल सं. एस 6 .. लाइन सं. 4 से ।

अप स्टार्टर सिगनल सं. एस 4 .. लाइन सं. 5 से ।

अप स्टार्टर सिगनल सं. एस 8 .. लाइन सं. 6 से ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 7 पर

- नोट :**
- I. अप स्टार्टर सिगनल (इलाहाबाद सिटी) को अप डिस्टेन्ट सिगनल (इलाहाबाद जं0) के साथ संयुक्त किया गया है एवं ब्लाक पैनल यंत्र के टी.जी.टी. स्थिति तथा समपार फाटक सं. 1 स्पेशल के बन्द स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।
 - II. लाइन सं0 1, 2 तथा 3 पर पश्चिम साइड में स्टाप बोर्ड का प्रावधान किया गया है ।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल

डाउन स्टार्टर सिगनल सं. एस 15	..	लाइन सं.1 से
डाउन स्टार्टर सिगनल सं. एस 13	..	लाइन सं. 2 से
डाउन स्टार्टर सिगनल सं. एस 11	..	लाइन सं. 3 से
डाउन इण्टरमीडियेट स्टार्टर सिगनल सं.एस 17	..	लाइन सं. 1, 2 , 3 तथा 6 से
डाउन स्टार्टर सिगनल सं. एस 9	..	लाइन सं. 6 से
डाउन स्टार्टर सिगनल सं. एस 7	..	लाइन सं. 4 से
डाउन स्टार्टर सिगनल सं. एस 5	..	लाइन सं. 5 से

डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं.एस 19 दारागंज स्टेशन की ओर स्थित टोकेन ब्लाक यंत्र के टी.जी.टी. स्थिति तथा समपार सं0 105 की बन्द स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल

4.1.5.1 कालिंग आन सिगनल

अप कालिंग आन सिगनल सं. सी / 18 यह सिगनल पैनल से संचालित होता है और अप होम सिगनल सं. एस 20 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है तथा यह लाइन सं0 1, 2, 3, 4, 5 तथा 6 के लिये है ।

अप कालिंग आन सिगनल सं. सी / 22 यह सिगनल पैनल से संचालित होता है और अप होम सिगनल सं. एस 24 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है तथा यह लाइन सं0 1, 2, 3 के लिये है ।

डाउन कालिंग आन सिगनल सं. सी / 3 यह सिगनल पैनल से संचालित होता है, और डाउन होम सिगनल संख्या एस 1 से नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है तथा यह लाइन सं0 4, 5 तथा 6 के लिये है ।

4.1.5.2 शन्ट सिगनल

(I) अप शंट सिगनल सं0 एस एच 52

क्रमशः पृष्ठ सं0 8 पर

यह कांटा सं0 208 के बाहर स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है तथा दारागंज छोर से लाइन सं0 4, 5, 6 एवं डाक लाइन 1, 2, 3 में शंटिंग के लिये आने हेतु है ।

(II) अप शंट सिगनल सं0 एस एच 46

यह अप होम सिगनल सं0 24 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है तथा दारागंज छोर से डाक लाइन 1, 2, 3 एवं मेला लाइन में शंटिंग के लिये आने हेतु है ।

4.1.5.3 रिपीटर सिगनल

डाउन स्टार्टर सं.7 एवं 5 का रिपीटर सिगनल गार्ड / ड्राइवर की सुविधा हेतु उचित स्थान पर प्रदत्त है । विस्तृत विवरण हेतु परिशिष्ट "ख" का पैरा 3.1.2.7 देखें ।

4.2 विचलन

- (1) सामान्य नियम 3.07(7) के अन्तर्गत निम्नलिखित सिगनलों को संयुक्त किया गया है :-
- (क) इलाहाबाद सिटी का अप स्टार्टर सिगनल सं0 एस 4 को इलाहाबाद जं0 के अप डिस्टेन्ट सिगनल के साथ संयुक्त किया गया है ।
 - (ख) इलाहाबाद सिटी का अप स्टार्टर सिगनल सं0 एस 6 को इलाहाबाद के अप डिस्टेन्ट सिगनल के साथ संयुक्त किया गया है ।
 - (ग) इलाहाबाद सिटी का अप स्टार्टर सिगनल सं0 एस 8 को इलाहाबाद के अप डिस्टेन्ट सिगनल के साथ संयुक्त किया गया है ।
 - (घ) इलाहाबाद सिटी का डाउन डिस्टेन्ट सिगनल को इलाहाबाद जं0 के डाउन एडवान्स स्टार्टर सिगनल संख्या 4 के साथ संयुक्त किया गया है । ।
- (2) साधारण नियम के पैरा 3.04 (i) (बी) के अनुसार अप गाड़ियों की आगमन की स्थिति में पर्याप्त दूरी सामान्यतया रुकने के स्थान से की जायेगी, जैसा कि :-
- लाइन सं.4, 5 तथा 6 के लिये क्रमशः अप स्टार्टर सिगनल सं0 एस 4 एस 6 एवं एस 8 से ।

टिप्पणी : (क) सिगनलों की विफलता के समय गाड़ियों को सामान्य तथा सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.78, 3.71, 3.80, 3.81 एवं सहायक नियम सं.3.39(i) एवं (iii) के अनुसार संचालित किया जायेगा । डिफेक्टिव सिगनल एडवाइस टी-369 (3बी) जारी करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी होगा । सभी सिगनल विफलताओं की प्रविष्टि सिगनल विफलता पंजिका (एस.ई.-32) में की जायेगी ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 9 पर

- (ख) सिगनलों, कांटों, ब्लॉक यंत्र से सम्बन्धित उपकरणों एवं कण्ट्रोल फोन, आदि की विफलता के समय मरम्मत हेतु स्थिति की पूर्ण जानकारी देकर कर्मचारियों को सूचित किया जाता है और सूची उनके मुख्यालय सहित स्टेशन संचालन नियमावली के परिशिष्ट 'ख' के अनुच्छेद 11 तथा 12 में दी गयी है ।
- (ग) अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा साथ में प्रस्थान सिगनल 'आन' की स्थिति में पार करने हेतु टी - 369 (3बी) जारी करेगा । इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है ।
- (घ) कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69 (2) (3) एवं 9.06 (4) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी - 369 (3बी) जारी करेगा ।
- (ङ) ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के सम्बन्ध में सिगनल 'आफ' होन पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरुद्ध (आक्यूपाइड) / विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना सुनिश्चित किया जायेगा ।
- (च) विस्तृत जानकारी हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "ख" का पैरा 5.4.2 देखे ।

4.3 रिले कक्ष की चाभी की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार व्यवस्था के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हे लेने देने की कार्य पद्धति :-

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

4.4 पावर सप्लाय :-

इस स्टेशन में पावर सप्लाय हेतु कामर्शियल सप्लाय के अतिरिक्त दो डी0 जी0 सेट का प्रावधान है । विस्तृत जानकारी हेतु इस स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट ख का अनुलग्नक - II को देखे ।

4.5 स्थाई ताला बन्द कांटे (परमानेन्टली लाकड) / पृथककरण (आइसोलेशन)

यार्ड में स्थाई ताला बन्द कांटे / पृथककरण निम्नलिखित है:-

क्रमशः पृष्ठ सं0 10 पर

कांटा सं.	विवरण	इंडीकेटर	शांटीग की स्थिति	चाभी जिससे नियंत्रित होती है	मोटर चालित या यांत्रिक	ट्रैक सर्किट	पृथककरण / आइसोलेशन के साधन		अभियुक्ति
							साधन	लाइनों के बीच में	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
501	पी.एल.कांटा श्रेणी "बी" जिस पर डबल एच.पी.लाक लगा है ।	नहीं	लाइन सं.3 के लिये सेट तथा लाकड है तथा लाइन सं. 2 क्रास ओवर के विरुद्ध है ।	एम	यांत्रिक	हाँ	कांटो का सेट होना	लाइन सं. 3 तथा 2 के बीच	चाभी एम से संचालित होती है प्लेटफार्म पर प्रदत्त एच.के.टी.से प्राप्त होती है
501 ए	पी.एल.कांटा श्रेणी "बी" पर इकहरा एच.पी.लाक लगा है।	नहीं	लाइन सं. 2 के लिये सेट तथा लाकड है तथा लाइन सं. 3 के क्रास ओवर के विरुद्ध है	एस	यांत्रिक	हाँ	कांटो का सेट होना	लाइन सं. 2 तथा 3 के बीच	चाभी एस कांटा सं. 501 पर डबल एच.पी. लाक में लगी रहती है
503	पी.एल.कांटा श्रेणी "बी" जिस पर डबल एच.पी.लाक लगा है ।	नहीं	लाइन सं. 2 के लिये सेट तथा लाकड है तथा लाइन सं. 1 के क्रास ओवर के विरुद्ध है	एम	यांत्रिक	हाँ	कांटो का सेट होना	लाइन सं. 2 तथा 1 के बीच	चाभी एम से संचालित होती है प्लेटफार्म पर प्रदत्त एच.के.टी.से प्राप्त होती है
503 ए	पी.एल.कांटा श्रेणी "बी" जिस पर इकहरा एच.पी.लाक युक्त है।	नहीं	लाइन सं. 1 के लिये सेट तथा लाकड है तथा लाइन सं. 2 के क्रास ओवर के विरुद्ध है	एस-2	यांत्रिक	हाँ	कांटो का सेट होना	लाइन सं. 1 तथा 2 के बीच	चाभी एस 2 कांटा सं. 503 पर डबल एच.पी. लाक में लगी रहती है
502	पी.एल.ट्रैप एक्स कांटा श्रेणी "बी" जिस पर इकहरा ताला लगा है।	हाँ	दूरिस्ट साइडिंग के विरुद्ध सेट तथा लाक है तथा लाइन संख्या 3 पर गिरने की स्थिति में	एम	यांत्रिक	हाँ	कांटो का सेट होना	लाइन सं. 3 दूरिस्ट साइडिंग के बीच	चाभी एम से संचालित होती है प्लेटफार्म पर प्रदत्त एच.के.टी.से प्राप्त होती है
504	पी.एल.कांटा श्रेणी "बी" जिस पर इकहरा एच.पी.के. लॉक लगा रहता है ।	नहीं	डाक मेन लाइन के लिए सेट तथा लाकड तथा साइडिंग लाइनों के विरुद्ध सेट है	एस-3	यांत्रिक	हाँ	कांटो का सेट होना	मेन लाइन तथा डाक लाइन के बीच	चाभी एस-3 कांटा सं. 504 एक्स के डबल एच.पी. लाक में लगी रहती है

क्रमशः पृष्ठ सं0 11 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

504 एक्स	पी.एल.ट्रैप कांटा श्रेणी "बी" जिस पर डबल एच.पी.लाक लगा रहता है ।	लगा है	साइडिंग लाइनों के विरुद्ध स्थिति में सेट तथा लाकड रहता है ।	एन	यांत्रिक	हाँ	कांटो का सेट होना	मेला लाइन तथा साइडिंग । लाइन के बीच	चाभी साइडिंग लोकेशन बाक्स में स्थित एच. के. टी. में लगी रहती है ।
-------------	--	--------	--	----	----------	-----	-------------------------	--	--

टिप्पणी:

(क) चाभी पाशन विफलता की अवधि में ये स्थाई रूप से ताला बन्द कांटे श्रेणी "ए" के माने जायेंगे ।
(सहायक नियम 5.01 (8) देखें)

(ख) साइडिंग कन्ट्रोल चाभी "एफ" विद्युत लीवर लांक सह परिपथ नियंत्रण संयोजक पर लगे "ई" प्रकार के ताले में लगी रहती है । चाभी "एफ" निकालने के पश्चात उसे स्टेशन मास्टर कार्यालय में प्रदत्त 3 वें स्टेशन मास्टर लाक अप बाक्स के "ई" टाइप के लांक में लगाकर धुमाने से साइडिंग कन्ट्रोल चाभियों "एम" अथवा "एन" मुक्त हो जाती है ।

(साइडिंग नियंत्रण चाभी के विस्तृत संचालन हेतु परिशिष्ट "ख" के पैरा 6.4 तथा 6.4.1 (क) एवं (ख) देखें)

4.6 क्रेक हैण्डिल

क्रेक हैण्डिल स्टेशन मास्टर कार्यालय में सीलड एवं लाक केस में रहती है। जब भी कांटों को क्रेक हैण्डिल से सेट करना हो तो इसे केस से निकाल कर दिया जायेगा तथा क्रेक हैण्डिल को पुनः वापस उसी केस में सीलड एवं लाक कर दिया जायेगा। क्रेक हैण्डिल की चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय में उपलब्ध के0 एल0 सी0 आर0 असेम्बली में लाक रहती है । क्रेक हैण्डिल का संचालन निम्न पद्धति से किया जायेगा :-

I सम्बन्धित क्रेक हैण्डिल कंट्रोल चाभी को स्टेशन मास्टर पैनल पर उपलब्ध वाई0एन0 एवं जी0बी0एन0 बटन एक साथ दबायेंगे । विद्युतीय शर्तें पूरी होने पर क्रेक हैण्डिल कंट्रोल चाभी के उपर लाल इंडिकेशन प्रकाशित हो जायेगा। क्रेक हैण्डिल चाभी असेम्बली में जब लाक फ्री इंडिकेशन के रूप में एक सफेद इंडिकेशन प्रकाशित हो जाये तब धीरे से क्रेक हैण्डिल चाभी को घुमा कर निकाला जायेगा ।

II कार्य के पूरा हो जाने पर क्रेक हैण्डिल चाभी को पुनः के0 एल0 सी0 आर0 असेम्बली में पूर्ववत स्थिति में लगा दिया जायेगा तथा पैनल पर सम्बन्धित एल0 एन0 एवं जी0बी0 एन0 बटन को एक साथ दबायेंगे । क्रेक हैण्डिल चाभी के विद्युतीय लाक होने पर एक सफेद इंडिकेशन एल0 एन0 बटन के उपर प्रकाशित हो जायेगा ।

सहायक नियम 3.69 (III) एवं 3.39 (I), (II) एवं (III) तथा परिशिष्ट "ख" का पैरा 6, 6.1 तथा 6.1.1 को देखें । जब क्रेक हैण्डिल प्रयोग में लाया जायेगा तब निम्नलिखित निर्धारित प्रोफार्मा पर क्रेक हैण्डिल रजिस्टर में प्रविष्टि की जायेगी ।

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ं / वाराणसी

क्रमशः पृष्ठ सं0 12 पर
(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

क्रम सं0	क्रैंक हैण्डल लेने वाले कर्मचारी का नाम	क्रैंक हैण्डल लेने की तिथि	क्रैंक हैण्डल लेने का उद्देश्य / विफलता जांच	क्रैंक हैण्डल लेने वाले कर्मचारी का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5

वीडर काउण्टर द्वारा अंकित संख्या	कार्यरत स्टेशन मास्टर / स्टेशन अधीक्षक का हस्ताक्षर	क्रैंक हैण्डल वापस करने की तिथि और समय	वापस करने वाले कर्मचारी का हस्ताक्षर	कार्यरत स्टेशन मास्टर / स्टेशन अधीक्षक का हस्ताक्षर	अभ्युक्ति
6	7	8	9	10	11

4.7 यार्ड में प्रदत्त प्वाइण्ट्स इण्डिकेटर / ट्रैप इण्डिकेटर :

(क) यार्ड में कोई प्वाइन्ट इंडिकेटर नहीं हैं ।

(ख) ट्रैप इण्डिकेटर संख्या 504 एक्स एवं 502 एक्स पर लगे हैं ।

4.8 कांटे तथा पुश बटन :-

कांटे तथा सिगनल स्विच के संबंध में उनके इंडिकेशन और स्टेशन मास्टर नियंत्रण यात्रियों के पूर्ण संचालन हेतु सिगनलिंग परिशिष्ट "ख" के पैरा 3 से 5 एवं इसके उप पैरा देखें ।

इसके अतिरिक्त नान रनिंग लाइन संख्या 7, 8, 9, 10, 11 एवं 12 को स्थानीय कांटा लीवर से लाइन बनाई जायेगी ।

4.9 वीडर काउण्टर :

परिशिष्ट "ख" का पैरा 6.2 देखें ।

5. दूरसंचार व्यवस्था

दूर संचार व्यवस्था का विवरण सिगनलिंग परिशिष्ट 'ख' के पैरा 9 में दिया गया है ।

6. गाड़ी संचालन :

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :-

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर / सहायक स्टेशन मास्टर, कांटावाला, फाटकवाला के गाड़ी संचालन के कर्तव्यों का विवरण परिशिष्ट 'घ' में दिया गया है ।

6.1.1 प्रत्येक पाली के गाड़ी परिचालन कर्मचारी :

समय समय पर मंडल कार्यालय से जारी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार सभी कर्मचारी अपनी अपनी ड्यूटी करेंगे ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 13 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

स्टेशन अधीक्षक / मास्टर	01	पर्यवेक्षकीय
सहायक स्टेशन मास्टर (पैनल तथा प्लेटफार्म)	02	प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार ।
कांटा वाला (पैनल तथा प्लेटफार्म)	02	प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार ।
फाटक वाला (गेट सं. 1 तथा 105 पर)	01	प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार ।

6.1.2 लाइनों के साफ होने का उत्तरदायित्व :

गाड़ियों के संचालन हेतु परिचालित लाइनों, जो ट्रैक सर्किटेड हैं, के साफ होने को सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व कार्यरत स्टेशन मास्टर पैनल की होगी । यह कार्य पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट सूचकों द्वारा किया जायेगा । ट्रैक सर्किट सूचकों के बल्ब के फ्यूज हो जाने पर अथवा ट्रैक सर्किट की विफलता की दशा में अथवा नान सर्किटेड लाइनों की दशा में गाड़ी इत्यादि लेने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर / प्लेटफार्म द्वारा व्यक्तिगत रूप से लाइन के साफ होने को सुनिश्चित किया जायेगा तथा कांटो को सेट किये जायेंगे एवं उनमें क्लैम्प और ताले लगाये जायेंगे । प्राइवेट नम्बर बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिये जोकि उसके उपयोग के लिये प्राधिकृत है ।

विस्तृत जानकारी हेतु सामान्य नियम 3.38, 3.39 (i) एवं (ii), 3.40 (3), 8.03 तथा ट्रैक सर्किट इंडिकेशन के लिये इस स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट ख का का पैरा 5.4.2 को देखे ।

6.1.3 आश्वासन प्रमाण-पत्र :

वे सभी कर्मचारी जो किसी भी प्रकार से गाड़ी संचालन से सम्बन्धित हैं, अपना कार्यभार स्वतंत्र रूप से ग्रहण करने के पूर्व आश्वासन पंजिका में अनुमोदित प्रारूप में एक प्रमाण-पत्र आवश्यक रूप से देंगे । नया स्टेशन संचालन नियमावली अथवा स्टेशन संचालन नियमावली में नयी शुद्धि पर्ची लागू होने पर या 15 दिन या उससे ज्यादा लगातार अनुपस्थित रहने पर भी ऐसे कर्मचारी का आश्वासन लिया जायेगा ।

(सामान्य नियम 5.01(19) को देखें ।)

6.2 लाइन क्लियर देने की शर्तें :

कार्यरत स्टेशन मास्टर आने वाली गाड़ियों को कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से परामर्श करके ही "लाइन क्लियर" देगा । वह "लाइन क्लियर" तब तक नहीं देगा जब तक कि :-

- (i) ठीक पहले आने वाली गाड़ी पूरी तरह नहीं आ पहुंची है ।
- (2) कथित गाड़ी के पीछे सभी आवश्यक "होम" तथा "डिस्टेण्ट" सिगनल "आन न कर दिये गये हैं।

क्रमशः पृष्ठ सं0 14 पर

- (3) अप गाडी के लिये डाउन एडवांस्ट स्टार्टर सिग्नल सं0 19 तथा डाउन गाडी के लिए समपार फाटक सं0 1 श्रेणी "स्पेशल" तक लाइन बाधा रहित न हो ।
- (4) समपार फाटक सं0 105 श्रेणी "बी" समपार फाटक सं0 1 श्रेणी "स्पेशल" पर कार्यरत फाटक वाले को, जैसी भी स्थिति हो, मैग्नेटो टेलीफोन से प्राइवेट संख्या के आदान प्रदान के साथ सूचित न कर दिया गया हो ।
- (5) इलाहाबाद जं0 स्टेशन को किसी भी डाउन गाडी के लिये लाइन क्लीयर तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक कि लाइन सं0 4 या 5 या 6 में से कोई एक लाइन गाडी के आगमन हेतु या बिना रुके जाने हेतु खाली न हो ।
- (6) इलाहाबाद जं0 स्टेशन से किसी अप माल गाडी का लाइन क्लीयर प्राप्त करते समय इलाहाबाद जं0 में जिस लाइन पर गाडी को रिसीव की जायगी, उसकी संख्या प्राप्त करेगा तथा स्टेशन सिग्नल रजिस्टर में उसे अनिवार्य रूप से अंकित करेगा ।

[विशेष रूप से साधारण एवं सामान्य नियम 8.03 (2), 3.69 एवं 4.35 (1) देखें]

6.2.1 गाड़ी के स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली अन्य विशेष शर्तें :-

6.2.1.1 ब्लाक लाइन के विरुद्ध कांटो को अन्य लाइन के लिए सेट करना :- सहायक नियम 5.19 देखें ।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन :- सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिग्नल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन :- सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 बिना सिग्नल वाली लाइन से गाड़ी का प्रस्थान :- सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कोई विशेष शर्त :- कोई नहीं है ।

6.3 गाडियों के आगमन हेतु सिग्नलों को 'ऑफ' करने की शर्तें :

- (1) आगमन सिग्नल तब तक "टेक ऑफ" नहीं किये जायेगे जब तक कि जिस लाइन पर गाडी ली जाने वाली है, वह लाइन अनुमुख कांटे तक ही नहीं, बल्कि उसके आगे पर्याप्त दूरी तक साफ है।
- (2) जिस लाइन पर गाडी ली जाने वाली है उस पर सभी ट्रैलिंग तथा फेसिंग कांटे सेट एवं लाक न कर दिये गये हैं तथा स्टेशन पैनल पर उनका इन्डीकेशन स्पष्ट आ जाना चाहिए।
- (3) समपार फाटक सं0 105 श्रेणी "बी" तथा समपार फाटक सं0 1 श्रेणी "स्पेशल" जैसी भी स्थिति हो, सडक यातायात के लिये बन्द एवं लाक है तथा उनका इन्डीकेशन स्टेशन पैनल पर स्पष्ट मिल रहा है ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 15 पर

6.4 गाड़ियों का आगमन एवं प्रस्थान :-

गाड़ियों के आगमन के साथ स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट ख अवश्य पढ़ा जाय । जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया गया है उस गाड़ी के आगमन के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि यार्ड के समपार सं. 1 तथा 105, जैसी भी स्थिति हो को प्राइवेट सं. के आदान प्रदान के साथ बन्द तथा लाक होना सुनिश्चित कर लिया गया हो जिसका इंडिकेशन पैनल पर प्राप्त हो गया हो एवं :-

- (क) गाड़ी का आगमन एवं प्रस्थान साधारण एवं सहायक नियम सं. 3.38, 3.39, 3.40, 3.41, 3.45, 3.48, 4.17, 4.35, 8.01, 8.03 तक और स्टेशन संचालन नियमावली के सिगनलिंग परिशिष्ट 'ख' के पैरा 5 एवं इसके उप पैरा में दिये गये निर्देशन के अनुसार होगा ।
- (ख) सिगनल एवं अन्तर्पार्शन के सभी विफलताओं को सिगनल विफलता पंजिका (एस.ई.-32) में अंकित करना आवश्यक है तथा सम्बन्धित विभाग को सूचित करना चाहिये ।
- (ग) गाड़ी का संचालन गाड़ी नियंत्रक द्वारा दिया जायेगा जिसके आदेश का पालन अवश्य किया जायेगा । वशर्ते साधारण एवं सहायक नियमों तथा स्टेशन संचालन नियमावली में अंकित निर्देशों के विरुद्ध न हों ।
- (घ) पैनल का संचालन कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा किया जायेगा और दारागंज तथा इलाहाबाद जं0 स्टेशनों से गाड़ियों के आने तथा जाने के लिये लाइन क्लियर स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं लिया और दिया जायेगा ।
- (ङ) कार्यरत स्टेशन मास्टर अन्तर्पार्शन, ट्रैक सर्किट की विफलता तथा ट्रैक सर्किट बल्ब फ्यूज हो जाने पर व्यक्तिगत रूप से रनिंग लाइन को देखकर सुनिश्चित करेगा कि लाइन बाधरहित है ।
- (च) यहाँ प्रत्येक पाली में दो स्टेशन मास्टर कार्यरत रहेगा । मुख्य कार्यलय में कार्यरत रहने वाला स्टेशन मास्टर प्लेटफार्म तथा पैनल पर कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन पैनल कहलायेगा । किसी गाड़ी के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर प्लेटफार्म कण्ट्रोल से सहमति लेकर गाड़ी के पूर्ण विवरण के साथ समय देकर स्टेशन मास्टर पैनल को लाइन संख्या का आवंटन करते हुए गुप्तांक का आदान - प्रदान करेगा । इसकी प्रविष्टी लाइन आवंटन पंजिका पर की जायेगी ।
- (छ) तत्पश्चात गाड़ी के आगमन / प्रस्थान के सम्बन्ध में सारी प्रक्रिया स्टेशन मास्टर पैनल करेगा जहाँ पैनल पर संकेतन मिलते हैं और विद्युत ब्लाक उपकरण भी प्रदत्त है । मोटर से परिचालित नहीं होने वाले कांटों के सेटिंग एवं लाकिंग की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर (प्लेटफार्म) की होगी जो अपने यहाँ उपलब्ध कांटावाला के माध्यम से इन्हें अपने पर्यवेक्षण में आवश्यकतानुसार सेट एवं ताला बन्द करायेगा । आने वाले गाड़ियों का पूर्ण आगमन

क्रमशः पृष्ठ सं0 16 पर

रिपोर्ट भी पैनल स्टेशन मास्टर कांटावाला के माध्यम से लेकर उसकी पुष्टि स्टेशन मास्टर प्लेटफार्म को गुप्तांक के साथ करायेगा । दारागंज से टर्मिनल गाड़ियों के आने के बाद टोकेन भेजवाने की जिम्मेदारी स्टेशन मास्टर प्लेटफार्म की होगी । सिगनल विफलता की दशा में डिफेक्टिव सिगनल ऐडवाइस टी -369 (3बी) भेजने और पाइलट कराने का उत्तरदायित्व स्टेशन मास्टर पैनल की होगी ।

6.4.1 गाड़ियों का आगमन :

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

- (I) स्टेशन पैनल पर देख लें कि जिन ट्रैक सर्किटों पर आने वाली गाड़ी को गुजरना है तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों पर 'लाल बत्तियां' तो नहीं जल रही हैं।
- (II) पैनल कंट्रोल चाभी पैनल लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन की स्थिति में आ जाये।
- (III) आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट बनाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'ख' पैरा 7 के अनुसार सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबायें।
- (IV) सुनिश्चित करना चाहिये कि समपार फाटक संख्या 1 श्रेणी "स्पेशल" तथा 105 श्रेणी "बी" सड़क यातायात के लिये बन्द एवं वांछित है तथा उसका इन्डीकेशन स्टेशन पैनल पर स्पष्ट मिल रहा है।
- (V) सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।
- (VI) सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ जल जायेंगी।
- (VII) स्टेशन पैनल पर देख लें कि प्वाइंट्स के निकट लघु सफेद बत्ती जल गई है जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी स्टेशन पैनल पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।
- (VIII) स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी होम सिगनल पार कर गई हो तथा आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो गये हैं।
- (IX) स्टेशन पैनल को देख लें कि आने वाली गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियां बुझकर लाल बत्तियां जल जाती है। और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियां बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियां फिर जल जाती हैं।

क्रमशः पृष्ठ सं0 17 पर

- (X) गाड़ी का पूर्ण आगमन व कांटों को पार करके उल्लंघन चिन्हों के अन्दर आ जाना सुनिश्चित करने के बाद कांटों, सिगनलों को उनकी सामान्य स्थिति में करके पैनल कन्ट्रोल चाभी पैनल से निकालकर अपनी ब्यक्तिगत अभिरक्षा में रख लें ।
- (XI) कांटो का अलग-अलग संचालन केवल गाड़ियों को कालिंग आन सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा। बांकी सभी रूट सिगनलों का रूट सेटिंग उनके बटन तथा रूट सेट दबाने से रूट सेट हो जायेगा।

6.4.2 सिगनल को पुनः आन करने के लिये स्टेशन मास्टर का दायित्व :-

स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करे कि सामान्य नियम पैरा 3.36 (2) (ख) के अनुसार गाड़ी के पास हो जाने के बाद सिगनल पुनः आन हो गये है

6.4.3 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

- (I) स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी होम सिगनल पार करती है, तो होम सिगनल "आन" स्थिति में हो गये हैं ।
- (II) स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी जैसे - जैसे ट्रैक सर्किट पर आती है ट्रैक सर्किट को सफेद बत्तियाँ बुझ कर लाल बत्तियाँ जल जाती है और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किट को पास करती है लाल बत्तियाँ बुझ जाती है और सफेद बत्तियाँ जल जाती है ।
- (III) गाड़ी का पूर्ण आगमन व कांटों को पार करके उल्लंघन चिन्हों के अन्दर आ गयी है ।
- (IV) स्टेशन पर रूकने वाली गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा पर (सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी-1410) स्टेशन के किसी कर्मचारी द्वारा गाड़ी की संख्या और दिनोंक लिखकर गार्ड के पास भेज देगा। स्वयं को आश्वस्त कर लेने के पश्चात् कि उस गाड़ी का अन्तिम वाहन उल्लंघन चिन्ह के भीतर खड़ा है, गार्ड गाड़ी के आगमन का समय उचित कालम में लिखकर पूरा हस्ताक्षर करेगा। इसके बाद गार्ड गाड़ी के सम्पूर्ण आ जाने का संकेत देने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को दिन में हरी झण्डी और रात में हरी बत्ती हिलाकर सिगनल देगा। गार्ड का हैण्ड सिगनल मिल जाने पर स्टेशन मास्टर लाइन बन्द कर देगा परन्तु जिस ब्लाक स्टेशन से गाड़ी अभी आई है उस स्टेशन को न तो लाइन विलयर देगा और न ही उस स्टेशन से लाइन क्लीयर लेगा जबतक कि सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी-1410 वापस न मिल जाये और अपने आप को यह आश्वस्त न कर ले कि गार्ड द्वारा गाड़ी का सम्पूर्ण आने का प्रमाण पत्र दे दिया गया है।
- (V) इलाहाबाद जं0 से आने वाली गाड़ियों हेतु पैनल पर स्थिति देख कर पूर्ण आगमन की जानकारी हो जायेगी क्योंकि इलाहाबाद जं0 एवं इलाहाबाद सिटी के मध्य सतत् ट्रैक सर्किटिंग की व्यवस्था है । अप गाड़ियों हेतु पूर्ण आगमन की जानकारी स्टेशन मास्टर (पैनल) स्टेशन मास्टर / प्लेटफार्म को गुप्तांक के साथ देगा ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 18 पर

- (VI) कार्यरत स्टेशन मास्टर बिना रूके पास होने वाली गाड़ी की दशा में गाड़ी के अन्तिम वाहन के पीछे लगे टेल लैम्प / टेल बोर्ड / टेल लाइट को स्वयं देख कर गाड़ी का पूर्णरूपेण आना सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी सम्पूर्णतः आ गयी है तथा चली गयी है । ऐसी गाड़ियों हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन छोर से तथा स्टेशन पर कार्यरत एक अन्य कर्मचारी दूसरे छोर से प्रोसीड संकेतक दिखायेंगे ।

सहायक नियम 4.17 (1) विशेष रूप से देखें ।

- (VII) गाड़ी के पूर्ण रूप से आ जाने पर कांटों एवं सिगनलों को सामान्य स्थिति में कर दिये जायेंगे

6.4.4 रनिंग लाइनों से गाड़ियों के प्रस्थान

कार्यरत स्टेशन मास्टर (पैनल) को चाहिये कि :-

- (I) लाइन क्लीयर स्टेशन मास्टर इलाहाबाद जं0/दारागंज स्टेशन से प्राप्त कर लिया गया हो ।
- (II) अप / डाउन गाड़ियों के लिये ट्रैक आकुपैन्सी लाइट संबंधित ट्रैक सर्किट या स्टेशन पैनल पर देखेगा कि वह प्रज्ज्वलित नहीं है ।
- (III) अप/डाउन ट्रेन के लिये स्टेशन पैनल पर सम्बन्धित रुट सेट करने के लिए स्टेशन संचालन नियमावली के परिशिष्ट "ख" के पैरा 7 के अनुसार सिगनल एवं रुट बटन एक साथ दबाया जायेगा । रुट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे एवं सिगनल "आफ" हो जायेगा । सिगनल आफ होने पर पूरा रुट सफेद प्रकाशित हो जायेगा ।
- (IV) अप गाड़ी को प्रस्थान हेतु समपार फाटक संख्या 1 श्रेणी "स्पेशल" तथा डाउन गाड़ी के प्रस्थान हेतु समपार फाटक सं0 105 के श्रेणी "बी", जैसी आवश्यकता हो, सड़क यातायात के लिए बन्द तथा लांक है ।उसका इंडीकेशन स्टेशन के पैनल पर प्रज्ज्वलित है।
- (V) पैनल पर सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडिकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा ।
- (VI) प्रस्थान होने वाली गाड़ी के प्रस्थान सिगनल का आस्पेक्ट पैनल पर सुनिश्चित करेगा जो प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट का सूचक हो। डाउन गाड़ियों के प्रस्थान के लिये प्रस्थान सिगनल के साथ मूर्त प्रस्थान प्राधिकार "टोकेन " भी दिया जायेगा ।
- (VII) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपैन्सी प्रकाश "लाल" गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 19 पर

- (VIII) यह सुनिश्चित करने के पश्चात कि पूरी गाडी चली गयी है एवं एडवांस स्टार्टर सिगनल को पार कर गयी है, कार्यरत स्टेशन मास्टर कांटो, सिगनलों तथा समपारों को सामान्य स्थिति में वापस करेगा ।

6.4.5 सिगनल रहित / नान रनिंग लाइनों से गाडियों के प्रस्थान करने की पद्धति :

- (I) जब सिगनल रहित नान रनिंग लाइन संख्या 7 या 8 या 9 या 10 या 11 या 12 से कोई गाडी चलानी हो तो निर्धारित फार्म में कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित प्राधिकार पर गाडी को कांटा वाला द्वारा उस स्थान तक पाइलट किया जायेगा जहाँ पर गाडी का इन्जन रनिंग लाइन पर आ जाता है ।
- (II) गाडी को पाइलट करने वाला कर्मचारी इस बात को सुनिश्चित करने के लिये सीधा जिम्मेदारी होगा कि गाडी जिन कांटों से होकर गुजरेगी वे ठीक तरह से बना दिये गये हैं तथा सम्मुख कांटे ताला बन्द कर दिये गये हैं । रनिंग लाइन / मेन लाइन पर पहुँचने पर चालक को आगे बढ़ने निमित्त प्रचलित प्रस्थान प्राधिकार दिया जायेगा ।

सामान्य सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.5 गाडियों का एक साथ आगमन / प्रस्थान एवं क्रासिंग :

- (I) इस स्टेशन पर गाडियों के दोनों ओर से साथ साथ आने की सुविधा नहीं है ।
- (II) यदि इस स्टेशन के दोनो छोर से रनिंग लाइन सं0 4 एवं 5 या 6 में आने वाली गाडियों का परिचालन किया जाना है तो दोनो छोर के प्रथम सम्मुख कांटों को इस तरह सेट करना होगा कि किसी भी दशा में दोनो दिशाओं से आने वाली गाडियाँ एक ही लाइन पर न आकर मिल सके ।
- (III) इस स्टेशन पर रनिंग लाइन संख्या 4 व 5 व 6 में यात्री भी गाडियों को ब्रेक से क्रासिंग की सुविधा की अनुमति है । पहले रुकने वाली गाडी प्लेटफार्म लाइन पर ली जायेगी ।
(सहायक नियम 5.01 (14) देखें)

6.6 गाडियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

- (I) डाउन गाडियों एवं अप यात्री गाडियाँ सामान्यतः स्टेशन पर सीधी लाइन सं0 5 से 50 कि.मी. की गति से बिना रुके जानें की अनुमति है परन्तु अप माल गाडी लाइन 4 या 5 या 6 से 15 कि.मी. प्रति घन्टे की गति से ही रन थू जायेगी । डाउन गाडी के लाइन सं0 5 से रन थू जाने की स्थिति में चालक को प्रस्थान आदेश (टोकेन) पिकअप आपरेटस कर दिया जायेगा । यदि किसी कारण वश सीधी लाइन सं0 5 से गाडी को बिना रुके न जानें की स्थिति हो तो अधिकतम 15 कि.मी. प्रति घन्टा की गति से गाडी को लाइन सं0 4 या 6 से भी बिना रुके जाने की अनुमति है । ऐसी स्थिति में डाउन गाडी के चालक को प्रस्थान आदेश स्टेशन के सामने हस्तान्तरित किया जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 20 पर

- (II) यदि कोई यात्री गाडी लाइन संख्या 5 में खडी है तो किसी भी गाडी को लाइन संख्या 4 से बिना रुके जाने की अनुमति नहीं है ।
- (III) रन थ्रू गाडियों हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन छोर से तथा स्टेशन पर कार्यरत एक अन्य कर्मचारी दूसरे छोर से प्रोसीड संकेतक दिखायेंगे ।
- (IV) इस स्टेशन पर बिना रुके जाने वाली गाडियों के समय सामान्य नियम 4.11 (1) तथा (2) का अनुपालन किया जायेगा ।
विशेष रूप से साधारण नियम 5.01 (14) (iv) तथा कार्यकारी समय सारणी के माल गाडियों के लिये बड़ी लाइन इंजनों की ढुलाई क्षमता देखें ।

6.7 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :-

6.7.1 ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

ट्रैक सर्किट की विफलता या ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में उक्त ट्रैक सर्किट, यदि वह ओवर लैप तक हो, को नियंत्रित करने वाले सिगनल को विफल समझा जायेगा । गाड़ी के आगमन / प्रस्थान के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से जिस लाइन से गाड़ी को गुजरना है उस लाइन के साफ एवं अवरोध मुक्त होने का सत्यापन करेगा । सामान्य नियम 3.38, 3.40(2), 8.03, 14.13(1) (2) देखें ।

6.7.2 कांटों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में कांटों की सेटिंग क्रैक हैडिल के उपयोग से की जायेगी । क्रैक हैडिल चाभी को लीवर लाक से निकालने की पद्धति एवं कांटो के संचालन की विस्तृत विवरण परिशिष्ट ख के अनुलगनक - 1 में दिया गया है ।

6.7.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिये सामान्य एवं सहायक नियम 3.68, 3.69 एवं 3.70 देखें ।

6.7.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.7.5 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :

सामान्य एवं सहायक नियम 3.77 देखें ।

6.7.6 लॉरियों, ट्रॉलियों तथा मोटर लॉरियों के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :

- (क) गाडियों के संचालन के लिए एब्सल्यूट ब्लॉक पद्धति के अन्तर्गत मोटर ट्राली आवश्यक रूप से लाइन क्लीयर पर ही चलाई जायेगी ।

- (ख) मोटर ट्रॉली या पूर्ण वैकुअम ब्रेकड गाडी के पिछे दूसरी ट्राली को उसी ब्लाक खण्ड में दिन में प्रकाश के समय पीछा करने के लिए स्वीकृत किया जा सकता है जब कि मौसम साफ हो / इस परिस्थिति में निध्धारित प्रपत्र पर प्राइवेट संख्या के साथ मोटर ट्राली परमिट जारी करना चाहिये ।
- (ग) जब मोटर ट्रॉली लाइन क्लियर पर चलाई जाती है, तो आगमन सिगनल 'टेक ऑफ' किया जाता है । उपरोक्त नियम के अनुसार यदि मोटर ट्रॉली गाडी / मोटर ट्रॉली के पीछे चलती है तो आगमन सिगनल 'टेक ऑफ' करना आवश्यक नहीं है ।

टिप्पणी:

1. [सहायक नियम 15.25(i) से (xi) , (xiii), (xiv),(xviii)(ख) देखें ।]
2. लॉरी एवं ट्रॉली के पूर्ण संचालन के लिये साधारण एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 तक देखें ।

7. लाइनों का अवरोध :

साधारण एवं सहायक नियम 5.19 में अन्तर्गत निहित प्रावधानों के अतिरिक्त सामान्यतः, रनिंग लाइनों को अवरोध करने की अनुमति नहीं है । यदि किसी रनिंग लाइन को स्टेबल्ड लोड, वाहन, सवारी डिब्बा या किसी गाडी को क्रासिंग अथवा किसी अन्य गाडी को वरीयता देने के लिये अवरुद्ध किया जाता है तो अवरोधित लाइन पर गाडी आ जाने के बाद कांटों को अवरोधित लाइन की विपरीत दशा में सेट कर देना चाहिए बशर्ते उसी लाइन पर शण्टिंग या अन्य संचालन आवश्यक न हों । जब किसी रनिंग लाइन को स्टेबल्ड लोड या अन्य किसी वाहन से अवरोधित किया जाता है तो कांटों को क्लैम्प कर ताला लगा देना चाहिए तथा चाभी कार्यरत स्टेशन मास्टर के स्वयं अधिकारी में होनी चाहिए । साथ ही इसकी प्रविष्टि ट्रेन सिगनल पंजिका में करेगा । सामान्य एवं सहायक नियम 5.19 तथा 4.11 (1) एवं (2) देखें ।

8. शण्टिंग

सामान्य एवं सहायक नियम 5.20, 8.9, 8.10, 8.12, 8.15 ओर विशेष रूप से ध्यान आकर्षित किया जाता है । बिना सिगनल के शण्टिंग की स्थिति में मोटर परिचालित कांटे, चाहे वे सम्मुख हो या अनमुख क्लैम्प एवं पैड लाक अवश्य किये जायेंगे ।

8.1 होम सिगनल के बाहर शण्टिंग करने की परिस्थिति :

होम सिगनल बाहर लाइन अवरुद्ध नहीं की जायेगी । जब तक कि नियमानुसार लाइन ब्लॉक बैक नहीं कर दिया जाता है और पूर्ण विवरण के साथ चालक को शण्टिंग आदेश नहीं दे दिया जाता है ।

8.2 आने वाली गाडियों के सम्मुख शण्टिंग :

लाइन क्लीयर देने के बाद यहाँ पर शण्टिंग का निषेध है ।

8.3 स्टेशन सेक्शन के बाहर शण्टिंग करने की परिस्थिति

क्रमशः पृष्ठ सं0 22 पर

दारागंज की तरफ एडवांस्ड स्टार्टर के बाहर और होम सिगनल तक लाइन अवरूद्ध नहीं की जायेगी और इलाहाबाद जं0 की तरफ कांटा सं. 201 ए के बाहर फाटक सं.1 श्रेणी "स्पेशल " तक ही शण्टिंग की जा सकती है जब तक कि :-

- (1) आने वाली गाडी से ब्लाक खण्ड साफ न हो ।
- (2) शण्टिंग कार्य हेतु एक सक्षम रेल कर्माचारी की नियुक्ति न की गयी हो ।
- (3) रात्रि में धुन्ध, कोहरे या तूफानी मौसम में शण्टिंग की अनुमति नहीं है ।
- (4) लाइन को ब्लाक बैक न कर दिया गया हो ।
(सामान्य नियम 8.12 देखें)

टिप्पणी: समपार फाटक सं.1 श्रेणी "स्पेशल" तथा 105 श्रेणी "बी" कार्यरत फाटक वाला के द्वारा शण्टिंग परिचालन के समय सड़क यातायात के विरुद्ध अवश्य बन्द कर ताला लगाया जायेगा ।

8.4 शण्टिंग पर प्रतिबन्ध :

- (क) जब पृथक्करण रहित लाइन पर आने वाली गाडी के लिए यदि सिगनल टेक ऑफ है तो आने वाली गाडी जिस कांटे को पास करेगी, उस पर शण्टिंग संचालन नहीं किया जायेगा ।
- (ख) किसी भी गाडी के दोनो तरफ एक ही समय में शण्टिंग का निषेध है ।
- (ग) यहाँ यार्ड में हैण्ड शण्टिंग / लूज शण्टिंग / फ्लार्ड शण्टिंग का निषेध है ।

8.5 शण्टिंग पर विशेष पहलू

- (क) शण्टिंग के दौरान कांटों को आवश्यकतानुसार सेट और लॉक होना सुनिश्चित करना शण्टिंग प्रभारी की जिम्मेदारी होगी ।
- (ख) मोटर चालित कांटों की अनुमुख दशा में भी तालाबन्द होना सुनिश्चित करना होगा ।

8.6 उतार-चढ़ाव पर शण्टिंग

स्टेशन यार्ड में शण्टिंग करते समय शण्टिंग का प्रभारी यह सुनिश्चित करेगा :-

(सामान्य नियम 5.20 एवं सहायक नियम 5.20 (1) का पालन करें ।)

- (क) पर्याप्त संख्या में ब्रेक लगा दिये गये हैं । जहाँ आवश्यक हो वहाँ गण्ट्री रोक (स्प्रेग) लगा दिये जायँ और वाहनों को अनियंत्रित होने से रोकने के लिये पूरी सावधानी बरती जाय, तथा
- (ख) उतार-चढ़ाव की ढलान के नीचे की ओर भी एक इंजन लगा दिया गया है ।
- (ग) यार्ड में जिधर नीचे की ओर ढलान है, हैण्ड शण्टिंग नहीं करनी चाहिए ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 23 पर

(घ) इलाहाबाद जं0 की ओर कांटा सं. 201ए के बाहर, जिधर उर्ध्वगामी 114 में 1 की चढान है, शण्टिंग करते समय इलाहाबाद सिटी की ओर लाइव इंजन का होना अनिवार्य है ।

8.7 धुंध, कोहरे या तूफानी मौसम में शण्टिंग : अनुमति नहीं है ।

8.8 स्टेशन यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शण्टिंग

(क) नॉन-रनिंग लाइन सं. 7 या 8 या 9 या 10 या 11 या 12 कांटा सं. 504 - 504 एक्स की सामान्य अवस्था में टर्मिनल की ओर आने वाली मेन लाइन से पृथकीकृत है । इसकी कण्ट्रोल चाभी 'एन' है जो पैनल से ट्रांसमिट होती है ।

8.9 बाहर पडने वाली साइडिंग, यदि कोई हो, की कार्यविधि : - कोई नहीं है ।

8.10 शण्टिंग के लिए उत्तरदायी कर्मचारी

शण्टिंग के संचालन के लिये कर्मचारियों के कार्य एवं उत्तरदायित्व निम्नलिखित हैं :-

(I) (क) **स्टेशन मास्टर (प्लेटफार्म) :** कर्मचारियों को सामान्य एवं पूर्ण अनुदेश देना ।

(ख) **स्टेशन मास्टर (पैनल) :** पैनल चालित कांटों को सेट एवं लॉक करना ।

(II) **गार्ड :**

(क) सामान्य पर्यवेक्षण ।

(ख) सही वाहनों / वैगनों को जोडना / काटना तथा सही मार्शलिंग ।

(ग) सुनिश्चित करना कि शण्टिंग पूर्ण हो जाने के पश्चात् वाहनों / वैगनों की कपलिंग सही एवं सुरक्षित है ।

(घ) शण्टिंगरत गाडी के हिस्से के साथ रहना तथा आवश्यकता पडने पर कांटों के सही बनाने तथा ताला लगाने को सुनिश्चित करना ।

(ङ) शण्टिंग के लिये हाथ सिगनल देना ।

(III) **कांटावाला :**

(क) पैनल से संचालित न होने वाले कांटों को आवश्यकता पडने पर सही बनाना और ताला बन्द करना ।

(ख) अगर दृश्यता अस्पष्ट है तब कार्यरत स्टेशन मास्टर / गार्ड द्वारा शण्टिंग संचालन के लिये दिये जाने वाले हाथ सिगनलों को दोहराने के पूर्व मोटर संचालित कांटों के लिये स्वयं संतुष्ट होना कि सही रास्ते के लिये कांटे बने हैं ।

(ग) कार्यरत स्टेशन मास्टर / गार्ड की देख - रेख में वैगनों / वाहनों का (कपलिंग और अनकपलिंग) लगाना और खोलना ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 24 पर

(घ) शफ्टिंग संचालन में कार्यरत स्टेशन मास्टर / गार्ड की सहायता करना और गार्ड द्वारा दिये गये हस्त सिगनलों को दोहराना ।

8.11 स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित करना :

वाहन/वाहनों/रेक से परिचालित लाइन के अवरुद्ध होने की दशा में सामान्य नियम 5.19 (1), (2), (3) तथा (5) के अनुसार अवरुद्ध लाइन को संरक्षित करना चाहिये । परिचालित लाइन पर खड़े वाहन/वाहनों/रेक को सामान्य नियम 5.23 (1), (2), (3), (4) के अनुसार पर्याप्त संख्या में संरक्षा चेन, पैडलाक एवं स्प्रेग लगाकर सुरक्षित कर लेना चाहिए । ब्रेक युक्त वाहन/वाहनों/रेक के ब्रेक को लगा देना चाहिये । इस स्टेशन पर बिना रुके जाने वाली गाड़ियों के समय परिचालित लाइन पर खड़े वाहन/वाहनों/रेक को सामान्य नियम 4.11(2) में अंकित निर्देश का अनुपालन किया जायेगा ।

9. असामान्य परिस्थितियां :

9.1 असामान्य परिस्थितियों में गाड़ियों के संचालन के लिए अपनायी जाने वाली प्रक्रिया :

ट्रेन सिगनलिंग उपकरणों की विफलता की दशा में 'लाइन क्लियर' संदेशों का आदान-प्रदान ब्लॉक टेलीफोन / कण्ट्रोल फोन के माध्यम से किया जाना चाहिए । ऐसी दशा में पेपर लाइन क्लियर पर गाड़ियाँ चलेंगी । (साधारण एवं सहायक नियम 14.13 और 14.25 तथा साधारण एवं सहायक नियम के परिशिष्ट 'घ' को देखें)

विद्युत नील्स टोकेन यंत्र की विफलता के समय बगल के ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करने हेतु निम्नलिखित क्रम में दूरसंचार का प्रयोग किया जायेगा :-

(क) ब्लॉक इन्सट्रुमेंट ।

(ख) ब्लॉक यंत्र से सम्बद्ध टेलीफोन ।

(सहायक नियम 14.13(I) (ii) (iii) तथा परिशिष्ट 'घ' को देखें । ऐसी स्थिति में पेपर लाइन क्लियर टिकट प्रस्थान आदेश का स्वरूप लेगा ।)

टिप्पणी :

(क) ब्लॉक टेलीफोन पर लाइन क्लियर संदेश देते समय दूसरे छोर से स्टेशन का सही नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिए, क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से सम्बद्ध होने की सम्भावना रहती है ।

(ख) कार्यरत स्टेशन मास्टर कण्ट्रोल टेलीफोन के माध्यम से लाइन क्लियर लेते समय इस बात को सुनिश्चित करने के लिये कि सही स्टेशन से वार्ता की जा रही है, अपने यहाँ से आने वाली तथा अपने यहाँ से जाने वाली पिछली दो गाड़ियों का आगमन तथा प्रस्थान समय इंगित करेगा । ठीक इसी तरह दूसरे छोर के स्टेशन को भी लाइन क्लियर देते समय लाइन क्लियर देने वाले स्टेशन मास्टर को भी अपने स्टेशन से गयी तथा आयी अन्तिम दो गाड़ियों का समय इंगित करेगा ।

(ग) जब भी विद्युत ब्लॉक यंत्र विफल हो जाते हैं और विद्युत दूरसंचार उपलब्ध नहीं होता, तो गाड़ी के संचालन हेतु विस्तृत निर्देश साधारण एवं सहायक नियम पुस्तक के परिशिष्ट 'घ' में अंकित किये गये हैं और यहाँ गाड़ियों का संचालन 'पेपर लाइन क्लियर टिकट' पर किया जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 25 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

(घ) दुर्घटना की स्थिति या किसी अन्य कारण से यदि संदेह हो कि लाइन बाधित है तो कार्यरत स्टेशन मास्टर का प्रथम कर्तव्य होगा कि वह प्रथम उपलब्ध जरिये से वास्तविकता का पता लगाये । यदि आवश्यक हो तो स्वयं भी इंजन, ट्रॉली, रोड वाहन या पैदल ही दुर्घटना स्थल पर जाये तत्पश्चात् पूर्वोत्तर रेलवे पर प्रचलित 1987 में मुद्रित नियमावली में वर्णित नियमों के अन्तर्गत तत्काल कार्यवाही करेंगे ।

9.1.2 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, तो 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 ।

9.1.3 ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियां :-

यदि कोई सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर आगमन नियत समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी का आगमन नियत समय के 20 मिनट के अन्दर न हो सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिये किसी रेल सेवक को भेजना चाहिये ।

9.1.4 क्रैंक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्य विधि :-

आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को क्रैंक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमावली के पैरा 4.6 तथा संलग्न परिशिष्ट ख के अनुलग्नक - 1 में दिया गया है । ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रूट रिलीज कराने हेतु सामान्य नियम 3.39 एवं 3.77 देखें ।

9.1.5 कांटों / ट्रैक सर्किट और अर्न्तपाशन की खराबी रिपोर्ट करना :-

जब भी स्टेशन पर कांटों / ट्रैक सर्किट या कोई अन्य अर्न्तपाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट आन डियूटी स्टेशन मास्टर / सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी, जो इस खराबी के ठीक करने के लिये उत्तरदायी हैं, को रिपोर्ट की जाये तथा उस खराबी के ठीक होने के बाद सिगनल अनुरक्षक से लिखित मेमों प्राप्त होने पर ही स्टेशन मास्टर / सहायक 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 ।

9.2 संचार साधन की पूर्ण विफलता के समय गाड़ियों के संचालन हेतु विशिष्ट निर्देश :

जब सम्बन्धित बगल के ब्लॉक स्टेशन दारागंज अथवा इलाहाबाद जं0 से यदि निम्नलिखित उपकरणों के किसी भी माध्यम से लाइन क्लियर नहीं लिया अथवा दिया जा सकता है :-

(I) ब्लाक उपकरण

क्रमशः पृष्ठ सं0 26 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूङ्ग / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा0 / वाराणसी

- (II) ब्लाक उपकरण से सम्बद्ध टेलीफोन
- (III) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
- (IV) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन एवं बी० एस० एन० एल० टेलीफोन
- (V) वी० एच० एफ० सेट विशेष अनुदेशों के अधीन
- (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा।
- (ख) **वी० एच० एफ० सेट द्वारा लाइन क्लीयर** का आदान प्रदान करते समय निम्नलिखित निर्देशों का पालन करना आवश्यक है :-
- (i) पिछली तीन गाड़ियों का विवरण लाइन क्लीयर का आदान प्रदान करते समय लिया जायेगा जिसमें लाइन क्लीयर प्राप्त करने, प्राइवेट नम्बर के साथ ब्लाक सेक्शन आकुपाई करने एवं ब्लाक सेक्शन क्लीयर करने का समय भी शामिल रहेगा ।
- (ii) वी० एच० एफ० सेट द्वारा लाइन क्लीयर का आदान प्रदान केवल तब किया जायेगा जब वी० एच० एफ० सेट पर ध्वनि पूर्णतः स्पष्ट हो । वी० एच० एफ० सेट का उपयोग इस कार्य के लिये उस स्थिति में नहीं किया जाना चाहिये जब वी० एच० एफ० सेट की ध्वनि में कोई इन्डक्शन, व्यवधान या अस्पष्ट / टूटी हुई ध्वनि मिलती हो ।
- (iii) वी० एच० एफ० सेट द्वारा लाइन क्लीयर का आदान प्रदान करते समय यदि कोई संदेह हो तो इसका उपयोग तुरंत बन्द कर देना चाहिये । इस स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ियों को सुरक्षित परिचालन हेतु नियमानुसार कार्यवाही करने के उत्तदायी है ।
- (iv) वी० एच० एफ० सेट पर केवल तीन गाड़ियों का लाइन क्लीयर प्राप्त किया जा सकता है । इसके बाद अन्य गाड़ियों के लाइन क्लीयर का आदान प्रदान खण्ड के यातायात निरीक्षक / पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर अथवा बगल के स्टेशन के पर्यवेक्षकीय स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में किया जायेगा ।

उपरोक्त किसी के भी द्वारा लाइन क्लीयर प्राप्त न हो सके तो गाड़ियों को परिचालन करने के लिये अधोलिखित कार्य विधि अपनायी जायेगी :-

कार्यरत स्टेशन मास्टर जिन्हें प्रभावित ब्लाक खण्ड में गाडी भेजनी है, लाइन इंजन, ट्रेन इंजन, मोटर ट्राली, ट्राली साइकिल, ट्राली / मोपेड ट्राली, डीजन कार, रेल मोटर कार, ई.एस.यू. रोक से यात्रियों को उतारकर उपर्युक्त क्रमानुसार उपलब्ध वाहन में से कोई एक ही भेजेगा । कार्यरत स्टेशन मास्टर को छोड़कर अन्य किसी गाई या स्टेशन मास्टर के साथ उपर्युक्त में एक भेजकर प्रभावित ब्लाक खण्ड के अगले स्टेशन से सम्पर्क करके संचार आरम्भ करेगा और वाहक को सारी स्थिति से भलीभाँति अवगत करायेगा । साथ ही निर्धारित फार्म टी / बी 602 पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार को सुपुर्द करेगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा :-

क्रमशः पृष्ठ सं० 27 पर

- (I) बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान करने का प्राधिकार ।
- (II) एक सतर्कता आदेश , जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लॉक खण्ड में इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो ।
- (III) अंतिम रोक सिगनल, यदि कोई हो तो, को ऑन स्थिति में पार करने प्राधिकार पत्र ।
- (IV) इस स्टेशन पर प्रतिक्षारत गाडी के निमित्त लाइन क्लियर पूछ-ताछ संदेश जो अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सम्बोधित होगा ।
- (V) प्रभावित ब्लॉक खण्ड के दूसरे सिरे पर स्थित स्टेशन मास्टर के लिए एक सशर्त लाइन क्लियर सन्देश निम्न अनुमति के साथ :-
- (क) लाईट इंजन / गाडी इंजन को अकेले या वहाँ प्रतीक्षारत गाडी इंजन के साथ लौटने हेतु ।
- (ख) टावर वैगन / डीजन इंजन / रेल मोटर कार को स्वयं चलाकर आने हेतु ।
- (ग) मोटर ट्रॉली, ट्रॉली / साइकिल ट्रॉली / मोटर ट्राली को स्वयं चलाकर वहाँ प्रतीक्षारत गाडी में लादकर आने के हेतु ।

सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक की परिशिष्ट 'ख' भाग - II देखें ।

9.3 बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त गाडी के सहायतार्थ गाडी का प्रस्थान

- (क) जब तक ब्लॉक सेक्शन से रुकावट दूर न हो जाये और यदि आवश्यकता हो तो गाडी रुकावट के स्थान तक 'बिना लाइन क्लियर प्रस्थान आदेश' (अथॉरिटी टू प्रोसीड विदाउट लाइन क्लियर) टी / ए 602 पर भेजी जायेगी तथा इसमें स्पष्ट रूप से यह लिखा जायेगा कि गाडी शीघ्र वापस आयेगी अथवा रुकावट के स्थान पर उसी दिशा से दूसरी आने वाली गाडी, जिसे भेजने की आवश्यकता हो, उसके पहुँचने और वापस लौट जाने तक प्रतीक्षा करनी होगी ।

यदि पहली गाडी 'बिना लाइन क्लियर प्रस्थान आदेश' पर ऐसा लिखा न गया हो कि दूसरी गाडी पीछे जायेगी तो इस नियम के अन्तर्गत दूसरी गाडी नहीं भेजनी चाहिए । रुकावट तक भेजी गयी गाडी को सामान्य नियम 6.03 और 3.62 में दी गयी विधि के अनुसार सुरक्षित होनी चाहिए ।

- (ख) अगर ब्लॉक सेक्शन में रुकावट मेडिकल रिलीफ गाडी / ब्रेक डाउन गाडी / मेटेरियल गाडी / लाइट इंजन के प्रस्थान के बाद दुर्घटना के कारण हुई हो तो घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी दुर्घटना स्थल पर दूसरी मेडिकल रिलीफ गाडी / ब्रेक डाउन गाडी / मेटेरियल गाडी / लाइट इंजन की आवश्यकता महसूस करें तो कार्यरत नियंत्रक घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी से परामर्श कर उपर्युक्त दूसरी गाडी के प्रस्थान की अनुमति देंगे ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 28 पर

अगर ब्लॉक सेक्शन में पहुँची पहली गाडी के 'बिना लाइन क्लियर' प्रस्थान आदेश ' पर अनुवर्ती गाडी की प्रविष्टि से सम्बन्धित सूचना नहीं लिखी हुई हो तो दुर्घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी कार्यरत नियंत्रक से परामर्श कर अनुवर्ती गाडी के प्रस्थान का तभी आदेश देगा जब पहली गाडी सुस्थिर कर दी गयी हो और सामान्य नियम 6.03 के अनुसार सुरक्षित कर दिया गया हो । सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 देखें ।

9.4 बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पर रनिंग समय :

इंजन या ठेलकर बढाने वाले वाहन या अन्य वाहन जो बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पर चल रहे हों, जिनमें 15 कि.मी. प्रति घण्टा की चाल से जब दृश्यता स्पष्ट हो तथा रात्रि में जब दृश्यता अवरोधित हो, 8 कि.मी. प्रति घण्टा से अधिक की चाल पर नहीं चलेगी तथा इंजन द्वारा सीटी का निर्बाध रूप से व्यवहार किया जाना चाहिए ।

9.5 दोहरे लाइन पर इकहरी लाइन कार्य-पद्धति : यह लाइन इकहरी लाइन खण्ड पर स्थित है ।

9.6 विशेष अनुदेश : कुछ नहीं ।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

अप दिशा में : दिन एवं रात्रि दोनों समय में लाइन सं. 4 का अप स्टार्टर सिगनल सं. एस 6 का प्रकाश, प्लेटफार्म के मध्य से देखने पर ।

डाउन दिशा में : दिन एवं रात्रि दोनो समय में लाइन सं. 4 का डाउन स्टार्टर सिगनल सं.एस 7 के रिपीटर का प्रकाश, स्टेशन प्लेटफार्म के मध्य से देखने पर ।

विशेष रूप से सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें ।

11. स्टेशन आवश्यक संरक्षा उपस्कर :

स्टेशन संचालन नियमावली में संचलन परिशिष्ट 'ड.' देखें ।

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

(1) कोहरा, धुन्ध या आंधी के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई नहीं दें तब डियूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सभी सिगनल जल रहे हैं । इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखा लगाने के लिये कोहासा सिगनल खम्भों के पास भेजा जायेगा । यह खम्भे स्टेशन के सबसे प्रथम रोक सिगनल से 270

क्रमशः पृष्ठ सं0 29 पर

मीटर की दूरी (बाहर की ओर) गड़े रहते हैं । प्रत्येक स्टेशन पर फाग सिगनल मेन का नाम फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मेन को ही धुन्ध या कोहरे में के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा । कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसी ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो, वह तुरन्त स्टेशन के दो कर्मचारी जो डियूटी पर न हो को बुलायेगा अथवा प्रखण्ड के रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैंग मेन को फाग सिगनल मेन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा । फाग सिगनल मेन रेलवे का स्थायी कर्मचारी होना चाहिये न कि एवजी कर्मचारी ।

- (2) स्टेशन में पटाखा रजिस्टर रखना अवश्यक है । फाग सिगनल मेन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टाक, प्रत्येक फाग सिगनल मेन के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखें प्रयोग किये गये, बचे हुये पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखे नहीं फटे हों) कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मेन द्वारा वापस किये गये का व्योरा देना होगा ।
- (3) डियूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के, जो पटाखा फाग सिगनल मेन और या उसकी जगह स्टेशन पर फाग सिगनल मेन प्रतिनियुक्त किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है । जिससे ज्ञात हो सके कि वे गाड़ी के लिये फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझ गये हैं ।

13. स्टेशन संचालन नियमावली से संलग्न परिशिष्टों एवं अनुलग्नकों की सूची :

- (1) परिशिष्ट - 'क' .. समपार फाटकों के संचालन के लिये अनुदेश ।
 - भाग - I .. समपार फाटक सं.1 श्रेणी 'स्पेशल' के लिये कार्य-अनुदेश ।
 - भाग - II .. समपार फाटक सं.105, श्रेणी 'बी' के लिये कार्य-अनुदेश ।
- (2) परिशिष्ट - 'ख' .. संकेतन और अन्तर्पाशन की पद्धति ।
 - अनुलग्नक - I .. मोटर प्वाइण्ट का क्रैन्क हैण्डल द्वारा संचालन ।
 - अनुलग्नक - II .. कामर्शियल सप्लाइ की विफलताओं पर अपनायी जाने वाली कार्यविधि ।
 - अनुलग्नक - III .. लगातार ट्रैक सर्किट द्वारा नियंत्रित टोकेन रहित ब्लाक पैनल की कार्य विधि ।
 - अनुलग्नक - IV .. हैपर्स चाभी ट्रांसमीटर की कार्य विधि ।
 - अनुलग्नक - V .. हस्त प्लंजर ताला चाभी युक्त कांटों की परिचालन प्रणाली ।
- (3) परिशिष्ट - 'ग' .. टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच) ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 30 पर

- (4) परिशिष्ट - 'घ' .. गाडी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य ।
- (5) परिशिष्ट- 'ड.' .. स्टेशन पर आवश्यक संरक्षा उपस्कर ।
- (6) परिशिष्ट - 'च' .. डी के स्टेशन , हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम ।
- (7) परिशिष्ट - 'छ' .. विद्युतीकृत खण्डों में गाड़ी के परिचालन के नियम ।

टिप्पणी :

(क) इस नियमावली में अंकित किसी भी नियम का अध्ययन सामान्य एवं सहायक नियमों को रद्द, संशोधित या परिवर्तित करने के परिप्रेक्ष्य में नहीं किया जायेगा ।

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