

पूर्वोत्तर रेलवे

वाराणसी मंडल

स्टेशन कार्य प्रणाली सं. वाराणसी / 352 / के0एम0 / 34

जारी होने की तिथि : 10.03.11

लागू होने की तिथि : 24.03.11

दारागंज स्टेशन

टिप्पणी : स्टेशन संचालन नियमावली सं. वाराणसी / 352 / के0एम0 / 34 दिनांक 07.01.94 निरस्त एवं निम्नलिखित संशोधित नियमों द्वारा प्रतिस्थापित किया जायेगा ।

स्टेशन संचालन नियमावली दारागंज श्रेणी ``बी``, इकहरी लाइन, बडी लाइन स्टेशन, अन्तर्पाशित श्रेणी-। लोअर क्वाड्रेंट सिगनल से सज्जित तथा झूसी एवं इलाहाबाद सिटी स्टेशनों के साथ ऐब्सोल्यूट ब्लाक पद्धति पर संचालित दारा गंज स्टेशन की स्टेशन संचालन नियमावली ।

(साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03(2) (सी) (i), 8.09 से 8.11 और 8.13 से 8.15 देखें)

टिप्पणी : इन स्टेशन संचालन नियमावली का अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर प्रचलित सामान्य एवं सहायक नियमों के साथ, जिसकी एक प्रति सदैव कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास उपलब्ध रहेगी, को सम्मिलित कर किया जायेगा । ये नियम किसी भी दशा में साधारण एवं सहायक नियमों का अतिक्रमण नहीं करते ।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :-

इस स्टेशन का नियमारेख सं. वमसिदूइं / वारा. / 2011 (आर.डी.) / 0 6 दिनांक 02.03.2011 संलग्न है । जिनमें कांटों, सिगनलों एवं साइडिंग आदि की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है । दुर्घटना आदि की सूचना भेजते समय इसमें दर्शायी गयी लाइनों, कांटों एवं सिगनलों एवं साइडिंग की संख्याओं आदि का उल्लेख आवश्यक है ।

2. स्टेशन का विवरण :-

2.1 सामान्य स्थिति :-

क्रमशः पृष्ठ सं0 2 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

यह ``बी`` श्रेणी इकहरी लाइन का स्टेशन है एवं इलाहाबाद सिटी से 4.02 किमी० तथा वाराणसी से 119.06 किमी० की दूरी पर माधोसिंह - इलाहाबाद सिटी प्रखण्ड पर स्थित है ।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर के आई०बी०एच०, आई०वी०एस० तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंग

2.2.1 स्टेशन के दोनो दिशाओं में स्थित ब्लाक स्टेशन एवं उनकी दूरी :

- (1) अप दिशा - इलाहाबाद सिटी स्टेशन से 4.02 कि.मी. की दूरी पर स्थित है ।
- (2) डाउन दिशा - झूसी स्टेशन 4.02 कि.मी. की दूरी पर स्थित है ।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :-

(क) अप दिशा में

- (i) ``डी`` श्रेणी के स्टेशन - कोई नहीं
- (ii) ``डी के`` श्रेणी स्टेशन - कोई नहीं ।

(ख) डाउन दिशा में

- (i) ``डी`` श्रेणी के स्टेशन - कोई नहीं ।
- (ii) ``डी के`` श्रेणी स्टेशन - कोई नहीं ।

2.2.3 आई०बी०एच०, आई०वी०एस० 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

स्टेशनो के बीच	वह स्थान जहाँ से ब्लाक खण्ड शुरू होता है ।	वह स्थान जहाँ पर ब्लाक खण्ड समाप्त होता है ।
दारागंज - झूसी	दारागंज स्टेशन के अप होम सिगनल सं० 3, 4 से ।	झूसी स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
दारागंज - इलाहाबाद सिटी	दारागंज स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं० 10, 12 से ।	इलाहाबाद सिटी स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 यार्ड में ढलान, यदि कोई हो - कुछ नहीं ।

क्रमशः पृष्ठ सं० 3 पर

2.5 यार्ड ले - आउट :

इस स्टेशन पर दो परिचालित लाइने 1 एवं 2 हैं । इस स्टेशन पर कोई अपरिचालित लाइन नहीं है । रनिंग लाइन सं0 1 एवं 2 नान स्टैण्डर्ड सा0 एस0 एल0 की हैं ।

2.5.1 परिचालित लाइनों का विवरण एवं उनकी ग्राह्य क्षमता :

(क)

रनिंग लाइन सं0	क्लीयर स्टैंडिंग लेन्थ (मीटर में)	इंजन को छोडकर 4 - पहिया माल डिब्बा को रखने की क्षमता	अभियुक्तियाँ
1	520	57	रेल लेबल यात्री प्लेटफार्म की व्यवस्था है ।
2	520	57	रेल लेबल यात्री प्लेटफार्म की व्यवस्था है ।

(ख) परिचालित लाइन सं.2 सीधी लाईन है ।

(ग) अप तथा डाउन गाडियाँ दोनों छोर से किसी लाइन पर ली जा जा सकती है ।

(घ) यहाँ गाडियों के साइमलटेनियस आगमन की सुविधा नहीं है।

2.5.2 अपरिचालित लाइनों का विवरण तथा ग्राह्य क्षमता :-

इस स्टेशन पर कोई अपरिचालित लाइन नहीं है ।

2.5.3 ले-आउट में स्थित कोई विशेष असामान्य स्थिति :-

इस स्टेशन पर परिचालित लाइन सं.1 और 2 नान -स्टैण्डर्ड क्षमता की लाइनें हैं । इस पर कोई माल गाडी जो 520 मीटर से ज्यादा लम्बी हो रोकने की अनुमति नहीं है पर विशेष परिस्थितियों में केवल गाडी नियंत्रक के माध्यम से परिचालन शाखा के राजपत्रित अधिकारी की विशिष्ट अनुमति से ही ऐसा किया जा सकता है । गाडी के पूर्ण आगमन हेतु गार्ड का प्रमाण -पत्र अवश्य ही लेना चाहिए । गार्ड न होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर इस निमित्त व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा ।

2.6 समपार फाटक :- कुछ नहीं ।**3. कार्य पद्धति तथा उपलब्ध साधन :**

दोनों दिशाओं में स्थित ब्लाक स्टेशनों से इकहरी लाइन पर प्रचालित ``एब्साल्यूट ब्लाक पद्धति`` लागू है ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 4 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

क्र. सं.	प्रदत्त ब्लाक यंत्र	सहकारी / असहकारी	परिचालन के उत्तरदायी कर्मचारी	जिसके पास चाभी रहेगी ।	अभ्युक्तियाँ
(क)	सस्टेमा के कार्यालय में दूरभाष सुविधा से युक्त विद्युत नील्स टोकेन ब्लाक यंत्र तथा इसी तरह के विद्युत ब्लाक यंत्र जो सस्टेमा, झूसी के कार्यालय में स्थित है से संबद्ध है ।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	स्टेशन मास्टर झूसी ब्लाक टेलीफोन से सम्बद्ध ।
(ख)	सस्टेमा के कार्यालय में दूरभाष सुविधा से सम्बद्ध विद्युत नील्स टोकेन ब्लाक यंत्र तथा इसी तरह के विद्युत ब्लाक यंत्र जो सस्टेमा, इलाहाबाद सिटी के पैनल कक्ष में स्थित है से संबद्ध है ।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	स्टेशन मास्टर इलाहाबाद सिटी के पैनल ब्लाक टेलीफोन से सम्बद्ध ।

टिप्पणी :- कार्यरत स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि उसके स्वयं के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति विद्युत ब्लाक उपकरणों का संचालन न करे ।

(सहायक नियम 14.02, साधारण नियम 14.03 एवं सहायक नियम 14.04 से 14.08 एवं साधारण नियम 14.12 एवं 14.13 विशेष रूप से देखें) ।

4. सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की पद्धति :

यह स्टेशन पर लोअर क्वाट्रेन्ट सेमाफोर सिगनल के साथ श्रेणी -I अन्तर्पाशन से सज्जित है । सिगनलों को स्टेशन मास्टर कार्यालय के निकट, प्लेटफार्म पर उपलब्ध 14 लीवरों वाले डबल वायर ग्राउण्ड फ्रेम द्वारा संचालित किया जाता है । कार्यरत स्टेशन मास्टर गाडियों के संचालन क नियंत्रण स्थावर सिगनलों के माध्यम से इसी 14 लीवर वाले डबल वायर फ्रेम के माध्यम से करता है । इस स्टेशन पर लगे स्थावर संकेतकों का विवरण निम्नलिखित है :-

4.1 सिगनल :

(क) अप आगमनु सिगनल :-

(I) अप आउटर सिगनल सं. 2 :- इसकी स्थिति अप होम सिगनल सं. 3 एवं 4 तथा ग्राउण्ड लीवर फ्रेम के लीवर सं. 2 से स्लाटेड तथा स्थानीय ब्रिज गुमटी से संचालित है ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 5 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

- (II) अप होम सिगनल :- एक ही खम्भे पर उपर नीचे स्थित है तथा निम्नलिखित लाइनों हेतु अंकित है :-
- | | |
|-----------------|-------------------|
| होम सिगनल सं. 4 | लाइन सं. 1 हेतु । |
| होम सिगनल सं. 3 | लाइन सं. 2 हेतु । |
- (ख) डाउन आगमन सिगनल :-
- (I) डाउन आउटर सिगनल सं.13 :- इसकी स्थिति ब्रैकेटेड होम सिगनल सं. 10 एवं 12 पर निर्भर है ।
(मोटर द्वारा परिचालित)
- (II) डाउन ब्रैकेटेड होम सिगनल :- एक ही खम्भे पर स्थित है तथा निम्नलिखित लाइनों हेतु अंकित है ।
- | | |
|------------------|-------------------|
| होम सिगनल सं. 10 | लाइन सं. 1 हेतु । |
| होम सिगनल सं. 12 | लाइन सं. 2 हेतु । |

टिप्पणी:-

1. अप / डाउन आउटर सिगनलों के `ऑन` एवं `ऑफ` संकेत लीवर फ्रेम पर लगे पिक्चर डायग्राम में इनके ऊपर क्रमशः लाल / हरे लघु प्रकाश में प्रदत्त है ।
2. साधारण नियम के पैरा 3.22 (2) के अनुसार अप होम सिगनल सं0 3 एवं 4 एक ही खम्भे पर स्थित है तथा सबसे उपर वाला सिगनल सबसे बाईं तरफ की लाइन (यानि लाइन सं0 2) हेतु एवं उसके नीचे वाला सिगनल दाईं तरफ की लाइन (यानि लाइन सं0 1) हेतु अंकित है ।

(ग) प्रस्थान सिगनल :- कोई नहीं ।

(घ) सिगनलों का नियंत्रण :-

अप / डाउन होम सिगनलों को लाइन चाभियों सं. एल -1, एवं एल -2 द्वारा नियंत्रित किया जाता है । किसी भी आउटर सिगनल को तब तक ``आफ`` नहीं किया जा सकता है जब तक कि संगत होम सिगनल के आर्म्स सं. 3 या 4 या 10 या 12 में से किसी एक को पहले ``आफ`` नहीं कर दिया जाय । सिगनलों के विस्तृत संचालन हेतु इन नियमावलियों में लगे परिशिष्ट ``ख`` के अनुच्छेद सं. 4.1 देखें ।

4.1.1 विचलन :-

सिगनल इन्जीनियरिंग मैनुअल के पैरा 171 (II) टिप्पणी-। के अनुसार अप होम और अप आउटर सिगनलों के बीच 1.02 कि.मी. लम्बे आइजट पुल होने के कारण आउटर सिगनल पुल गुमटी से परोक्ष स्लाटिंग लीवर द्वारा एक अलग स्थान से संचालित होता है ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 6 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

4.1.2 अप आउटर सिगनल की कार्य विधि :-

स्टेशन मास्टर दारागंज अप आउटर सिगनल के ``आफ`` करने की सारी शर्तों को पूरी होने की स्थिति में स्टेशन पर स्थित लीवर सं. 2 को ``रिवर्स`` स्थिति की ओर करेंगे। तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर दारागंज पुल गुमटी पर उपस्थित कांटा वाले को आउटर लीवर ``रिवर्स`` करने के लिए मैग्नेटो टेलीफोन द्वारा सूचित करेंगे। कांटावाला को अपनी गुमटी पर स्थित बोर्ड पर आउटर लीवर का स्लाट मिल गया है, यह सुनिश्चित करने के लिए एक पीले रंग की लघु बत्ती प्रकाशित हो जायेगी। इस संकेतन को देखने के पश्चात् कांटावाला पुल गुमटी पर स्थित ग्राउन्ड फ्रेम के लीवर को ``रिवर्स`` करेगा जिससे अप आउटर सिगनल ``आफ`` स्थिति में हो जायेगा। इस सिगनल को ``आन`` स्थिति में करने के लिए कांटावाला पुल गुमटी पर स्थित लीवर को अथवा स्टेशन मास्टर लीवर सं. 2 को ``नार्मल`` स्थिति में कर देंगे तब अप आउटर सिगनल ``आन`` स्थिति में हो जायेगा। आपात काल में, स्टेशन पर स्थित लीवर सं. 2 को ``नार्मल`` कर देने से ही अप आउटर सिगनल ``आन`` स्थिति में हो जायेगा।

(अप आउटर की कार्य विधि के लिए सिगनलिंग परिशिष्ट पैरा 11.0 को देखें)

4.1.3 आर्म तथा लाइट रिपीटर :-

डाउन आउटर सिगनल स्टेशन से दिखाई नहीं पडता। अतः आर्म और लाईट रिपीटर कार्यरत स्टेशन मास्टर की सुविधा के लिए प्रदत्त है। अप आउटर सिगनल भी स्टेशन से दिखाई नहीं पडता। पर वहाँ पदत्त कांटावाला इसके एस्पेक्ट को आवश्यकतानुसार दृश्यमान रखने हेतु जिम्मेदार है। कार्यरत स्टेशन मास्टर भी प्रदत्त मैग्नेटो टेलीफोन से इसकी जानकारी रखेगा।

टिप्पणी :-

- (1) इस स्टेशन पर लगे सिगनलों एवं स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे संकेतकों के उपस्करों का विवरण इन नियमावलियों के परिशिष्ट ``ख`` के पैरा सं. 2 में वर्णित है।
- (2) सिगनलों के विफलता के समय गाडियों को निम्नलिखित पद्धति से संचालित किया जायेगा
- (क) किसी भी होम सिगनल के विफलता के समय सम्बन्धित आउटर सिगनल को भी स्वतः विफल मान लिया जायेगा।
- (ख) ऐसी दशा में स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन को तथा नामित / नोटिस स्टेशन को सूचित करेगा।
- (ग) पिछले स्टेशन का तात्पर्य मेल / एक्सप्रेस एवं अन्य विशेष गाडियों हेतु अन्तिम ठहराव वाला स्टेशन होगा तथा अन्य गाडियों हेतु ठीक पहले वाला ब्लाक स्टेशन होगा।

क्रमशः पृष्ठ सं0 7 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूङ्ग / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

- (घ) ऐसी सूचना पाने पर अन्तिम ठहराव वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर मेल / एक्सप्रेस एवं अन्य विशेष गाडियों हेतु निर्धारित संख्या टी -369 (I) पर चालकों को एक सिगनल विफलता सूचना जारी करेगा ।
- (ङ.) अन्य गाडियों के चालक ऐसी सूचना इस स्टेशन के पहले स्थित पिछल स्टेशन इलाहाबाद सिटी या झूसी पर प्राप्त करेगा ।
- (च) फार्म टी-369 (3बी) अथवा टी-369 (I) का चालक के पास पहुँच जाना ही सिगनलों के खतरे की स्थिति में पार करने का अधिकार स्वतः नहीं है । इसके अतिरिक्त इंगित सिगनल के नीचे से कार्यरत कांटावाला द्वारा प्रोसीड सिगनल भी दिखाया जाना चाहिए ।
- (छ) जब भी स्टेशनको नान-इण्टरलाकड स्थिति में संचालित करना होगा, सम्मुख कांटों को क्लैम्प एवं ताले द्वारा बन्द करना अनिवार्य होगा । ऐसी दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं कांटे वाले के बीच लाइन सं. लेबुल एवं बैज का भी आदान-प्रदान किया जायेगा ।
- (साधारण एवं सहायक नियम 3.68,3.69,3.70,3.80 एवं सहायक नियम 3.39(I) (II) (III) देखें) ।
- (ज) यदि चालक को सिगनलों के विफलता के बारे में पिछले ठहराव वाले अथवा नोटिस स्टेशनपर सूचना नहीं दी गयी है तो सिगनलों को खतरे के स्थिति में तभी पार करेगा जब उसे स्टेशन से टी-369 (3बी) सिगनल के नीचे कार्यरत कांटावाला द्वारा दी जाती है । कार्यरत कांटावाला गाडी को स्टेशन तक साथ लायेगा । केवल अप आउटर सिगनल के सम्बन्ध में निम्न अपवाद हैं :-
- (झ) यदि चालक को अप आउटर सिगनल के विफलता के बारे में पिछले रुकने वाले अथवा नोटिस स्टेशन पर सूचना नहीं दी गयी है तो चालक अप आउटर सिगनल को विफलता की स्थिति में तभी पार करेगा, जब -
- (1) अप आउटर सिगनल पर आकर गाडी खडी हो गयी हो ।
 - (2) चालक पुल गुमटी पर स्थित मैग्नेटो टेलीफोन पर व्यक्तिगत रूप से कार्यरत स्टेशन मास्टर से विफल अप आउटर सिगनल के पार करने हेतु प्राधिकार स्वरूप प्राईवेट नम्बर का आदान-प्रदान करेगा तथा स्टेशन मास्टर अपने ट्रेन सिगनल रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि में गाडी का नाम चालक का नाम उसको दिये गये प्राईवेट सं. एवं समय देकर लाल स्याही से करेगा ।
 - (3) कार्यरत स्टेशन मास्टर अप आउटर सिगनल को विफलता की दशा में तभी प्राईवेट संख्या देकर प्राधिकृत करेगा जब कि अप गाडी के आगमन हेतु इस सिगनल को आफ करने की सभी शर्तों को पूरा कर लिया हो ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 8 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

- (4) कार्यरत स्टेशन मास्टर इसकी सूचना गुमटी पर कार्यरत कांटेवाले को मैगनेटो टेलीफोन पर प्राईवेट संख्या का आदान प्रदान करते हुए गाडी को प्रोसीड सिगनल हेतु देगा जो विफल अप आउटर सिगनल के नीचे से चालक को प्रोसीड सिगनल देगा

(सामान्य नियम 3.69(3)(घ) को विशेष रूप से तथा सहायक नियम 3.69(3) (II) को देखें)।

- (5) चालक भी अपने नोट बुक में मिले प्राईवेट नम्बर, समय आदि का रिकार्ड रखेगा ।
- (6) स्टेशन मास्टर कार्यालय तथा पुल गुमटी के बीच मैगनेटो टेलीफोन प्रदत्त है । विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर / दारागंज कार्यरत स्टेशन मास्टर झूसी से बात करेगा तथा प्राईवेट संख्या का आदान प्रदान कर दारागंज स्टेशन के अपआउटरसिगनल को पास करने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर / झूसी से टी-369 (I) दिलवाने की व्यवस्था करेगा ।

(7) स्लाट संकेतन की विफलता :-

यदि पुल गुमटी पर स्लाट संकेतन विफल हो जाता है परन्तु स्टेशन मास्टर द्वारा लीवर सं.2 "रिवर्स" कर दिया गया हो तो टेलीफोन पर कार्यरत स्टेशन मास्टरद्वारा सूचना प्राप्त होने पर कार्यरत कांटावाला गुमटी पर स्थित अब आउटर लीवरको "रिवर्स" कर सकता है । ऐसा करने से यदि आउटर सिगनल ``आफ`` स्थिति में आजाता है तो स्लाट संकेतन की विफलता होते हुए भी अप आउटर सिगनल विफल नहीं माना जायेगा ।

4.2 स्टेशन मास्टर का ``6-वे`` लाक अप बाक्स :-

कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सिगनलों पर नियंत्रण रखने हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में "6-वे" लाक अप बाक्स प्रदत्त है, जिनसे चाभियां "एम", "एन", "एल-1" तथा "एल-2" लगी रहती हैं ।

4.3 स्टेशन मास्टर द्वारा नियंत्रित चाभियां :-

कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा चाभियां ``ए`` एवं ``जी`` को सामने शीशे लगे हुए छोटी आलमारी में ताला बन्द चाभी लगाकर रखना चाहिए, जिसकी चाभी स्टेशन मास्टर के स्वयं के पास रहनी चाहिए । चाभी ``ए`` अप गाडियों के संचालन हेतु नियंत्रण चाभी का कार्य करती है एवं चाभी ``जी`` डाउन गाडियों के संचालन हेतु नियंत्रण चाभी का कार्य करती है ।

4.4 रनिंग लाइन के कांटे :-

- (1) इन नियमावलियों के साथ लगे परिशिष्ट ``ख`` के पैरा संख्या 9 में एच.पी.के - लाक के संचालन की पद्धति अंकित की गयी है ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 9 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

(2) कांटों का संचालन उनके समीप प्रदत्त लीवरों द्वारा किया जाता है। उनकी सामान्य स्थिति नियमांश में दर्शायी गयी है। इन कांटों के माध्यम से गाड़ियों के संचालन हेतु सम्मुख स्थिति में चाभियों के माध्यम से ताला लगाना आवश्यक है। इन कांटों पर ट्रिपल एच.पी.के. लाक प्रदत्त है। इस नियमावली के परिशिष्ट 'ख' के पैरा संख्या 9 में इन कांटों के संचालन की पद्धति अंकित है। जब भी इन कांटों के माध्यम से किसी गाड़ी का संचालन पूर्ण हो जाय, इन्हें पुनः सामान्य स्थिति में सेट कर देना चाहिए।

(3) इस यार्ड में निम्नलिखित कांटों पर कांटा संकेतक लगे हैं।

कांटा संख्या 1 और 2

4.5 स्थायी रूप से तालाबन्द कांटा / अलगाव : कुछ नहीं।

5. दूर संचार :-

इस स्टेशन पर लगे दूर संचार व्यवस्था का विवरण परिशिष्ट 'ख' के पैरा 15.0 में अंकित किया गया है।

6. गाड़ी संचालन :-

(क) स्टेशन मास्टर नियंत्रण चाभियों 'ए' तथा 'जी' को क्रमशः कांटा सं. (1) एवं (2) को नियंत्रण करने हेतु स्टेशन मास्टर के स्वयं के अधिकार में रखी जाती है।

(ख) सिगनल एवं अन्तर्पार्शन के सभी विफलताओं को सिगनल विफलता पंजिका (एस.ई.-32) में अंकित करना आवश्यक है तथा सम्बन्धित विभाग के कर्मचारियों को सूचित करना चाहिए।

(ग) कांटों, संकेतको एवं गाड़ियों के संचालन हेतु प्रदत्त उपकरणों तथा दूरभाष यंत्रों के विफलताओं तथा इनको ठीक करने के लिए जिन कर्मचारियों/अधिकारियों को सूचित करना है, की सूची इन नियमों के साथ लगी परिशिष्ट 'ख' के अनुच्छेद संख्या 15.3 में अंकित है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :- परिशिष्ट 'घ' में अंकित है।

6.2 प्रत्येक पाली के गाड़ी परिचालन कर्मचारी :

स्टेशन अधीक्षक	एक	प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार।
सहायक स्टेशन मास्टर	दो	प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार।
कांटा वाला	छः	प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार।
लाइन क्लीयर पोर्टर	एक	प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार।

क्रमशः पृष्ठ सं 10 पर

टिप्पणी:-

मण्डल कार्यालय से समय - समय पर जारी किये गये ड्यूटी रोस्टर के अनुसार स्टेशन कर्मचारियों द्वारा कार्य सम्पादित होगा ।

6.3 जोन एवं लाइनों के साफ होने का उत्तरदायित्व :-

गाड़ियों के संचालन हेतु परिचालित रनिंग लाइनों के खाली एवं साफ होने को सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व कार्यरत स्टेशन मास्टर का होगा । (साधारण नियम 3.38 (ग) एवं 8.03देखें)।

6.4 लाइन क्लीयर देने की शर्तें :-

कार्यरत स्टेशन मास्टर, खण्ड के कार्यरत अनुभागीय नियंत्रक से विमर्श करने के बाद ही "लाइन क्लीयर" देगा । स्टेशन मास्टर तब तक लाइन क्लीयर स्वीकृत नहीं देगा जब तक कि :-

- (1) पिछली गाडी पूर्ण रूप से न पहुँच गयी हो ,
- (2) सभी आवश्यक सिगनलों को (आउटर एवं होम) को गाडी आने के पश्चात खतरे की स्थिति में न कर दिये गये हैं, एवं
- (3) लाइन मात्र आउटर सिगनल तक ही नहीं बल्कि आने वाली गाडी की छोर से इसस पर्याप्त दूरी होम सिगनल तक खाली हो ।

सामान्य एवं सहायक नियम 8.03(2) (ए), (बी) तथा (सी), (आई) देखें)।

6.5 आश्वासन पंजिका में कर्मचारियों का आश्वासन :-

वे सभी कर्मचारी, जो किसी भी तरह गाड़ी संचालन कार्य से सम्बन्धित हैं, अपनी ड्यूटी का स्वतन्त्र रूप से कार्य भार ग्रहण करने से पहले आश्वासन पंजिका में अनुमोदित प्रारूप पर एक आश्वासन प्रमाण पत्र अपने हस्ताक्षर के साथ अवश्य देंगे । जब कभी भी स्टेशन संचालन नियमावली की शुद्धि पर्ची जारी हो अथवा नया स्टेशन संचालन नियमावली जारी किया जाता है अथवा कोई कर्मचारी लगातार 15 दिनों की अनुपस्थिति के बाद ड्यूटी पर उपस्थित होता है तो ड्यूटी स्वीकृत करने से पूर्व एक नया आश्वासन लिया जायेगा । स्टेशन मास्टर इसे सुनिश्चित करेंगे । (सहायक नियम 5.01(19) को विशेष रूप से देखें ।)

6.6 गाड़ियों के आगमन हेतु सिगनलों को ``आफ`` करने की शर्तें :-

- (क) आगमन सिगनलों को तब तक ``आफ`` नहीं किया जायेगा जब तक कि सभी सम्मुख कांटों पर जिस पर गाडी आयेगी, को सही तरीके से सेट करके ताले न लगा दिये गये हों,

क्रमशः पृष्ठ सं0 11 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

- (ख) सभी अनुमुख कांटो, जिस पर गाडी जायेगी सही ढंग से सेट न कर दिये गये हों ।
- (ग) जिस लाइन पर गाडी को आना है, वह लाइन साफ एवं अवरोध मुक्त हो तथा दूसरी ओर की लाइन अन्तिम अनुमुख कांटों से 180 मी. आगे भी साफ हो ।

6.7 गाडियों का संचालन :-

- (1) कार्यरत स्टेशन मास्टर दोनो छोरों पर कार्यरत कांटावालों को उनकी उपस्थिति में प्रत्येक को सुनाकर गाडी का विवरण, संख्या तथा लाइन जिस पर गाडी ली जानी है, बताते हुए स्पष्ट एवं निश्चित निर्देश देगा ।
- (2) तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर अप गाडियों के आगमन नियंत्रण चाभी " ए " तथा डाउन गाडियों के आगमन हेतु नियंत्रण चाभी " जी " जैसी भी आवश्यकता हो, सम्मुख तथा अनुमुख छोर पर कार्यरत कांटे वाले को देगा । कांटावाला तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये निर्देशों के अनुसार अपने अपने छोर पर चाभियों के साथ जायेंगे । सम्मुख तथा अनुमुख कांटेवाले छोर पर जाते समय कांटेवाले स्वयं जिस लाइन पर गाडी आने के लिए निर्देश दिया गया है, का परीक्षण करते हुए जायेंगे । अप गाडियों के आगमन हेतु सम्मुख कांटे की ओर कार्यरत कांटावाला चाभी " ए " तथा डाउन गाडियों के आगमन हेतु चाभी " जी " को ट्रिपल एच.पी.के- लाक युक्त कांटा सं. 1 अथवा 2 में क्रमशः लगायेगा ।
- (3) कार्यरत स्टेशन मास्टर अप गाडियों की आगमन सूचना मैगनेटो टेलीफोन से ब्रिज गुमटी पर कार्यरत कांटेवाले से प्राईवेट संख्या का आदान - प्रदान करके देगा ।

6.7.1 अप गाडियों का आगमन

- (i) सम्मुख छोर पर कार्यरत कांटावाला अप गाडी के आगमन के समय यदि इसे लाइन नम्बर 1 में लेना है तो नियंत्रण चाभी " ए " को सम्मुख कांटा संख्या 1 के समीप प्रदत्त एच.पी.के. लाक में लगाने के पश्चात् कांटे को विपरीत दिशा में सेट करके चाभी " बी " को निकालेगा । तत्पश्चात् इसे होम सिगनल संख्या 4 पर लगे ताले में लगाएगा । ला.सं. 2 में गाडी के आगमन हेतु चाभी " ए " को कांटा संख्या 1 के निकट प्रदत्त ट्रिपल एच.पी.के. लाक में लगाकर सामान्य स्थिति में ही चाभी " ई " के निकालेगा तथा इसे ले जाकर होम सिगनल संख्या 3 पर लगे ताले में लगा देगा ।
- (ii) अनुमुख कांटे की छोर पर कार्यरत कांटा वाला अनुमुख कांटे की ओर जाते समय लाइन सं.1 या 2 जिसपर गाडी लेना हो, को स्वयं व्यक्तिगत रूप से परीक्षण करते हुए जायेगा तथा लाइन साफ है अथवा नहीं, वह स्वयं सुनिश्चित करेगा और अन्तिम अनुमुख कांटा संख्या 2 पर जायेगा एवं चाभी " जी " लगा कर लाइन सं. 1 में आगमन हेतु इस कांटे पर प्रदत्त ट्रिपल एच. पी.के. लाक में चाभी " जी " लगाकर कांटों को निश्चित दिशा में सेट

क्रमशः पृष्ठ सं0 12 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

करेगा और चाभी ``एच`` निकालेगा तथा उसे स्वयं लाकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा । गाडी को लाइन सं. 2 पर लेने के लिए कांट सं. 2 में ``जी`` चाभी लगाने के पश्चात् सामान्य स्थिति में ही चाभी ``एल`` को ट्रिपल एच.पी.के. लाक से निकाल कर स्टेशन मास्टर को ला कर देगा और पुनः अपने कांटे पर जायेगा ।

- (iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं भी यह सुनिश्चित करेगा कि जिस लाइन पर गाडी लेना है वह साफ है तथा कांटा संकेतको द्वारा यह सुनिश्चित करेगा कि जिस लाइन पर गाडी लेना है उसे ठीक सेट किया गया है । तत्पश्चात् वह कार्यरत कांटे वाले से दिन में झण्डियों के माध्यम से तथा रात में हरी बत्तियों के माध्यम से पहले अनुमुख छोर पर कार्यरत कांटे वाले से सिगनलों का आदान - प्रदान करेगा तद्उपरान्त स्टेशन मास्टर ``एम`` चाभी तथा लाइन सं.1 या 2 के लिए, ``एल -1`` या ``एल -2`` चाभी जैसी आवश्यकता हो, को 6-वे लाक अप बाक्स से निकालेगा और चाभी ``एम`` को लीवर सं.9 में तथा सम्बन्धित लाइन चाभी ``एल-1`` या ``एल-2`` को लीवर संख्या 4 या 3 में जैसी आवश्यकता हो, में लगायेगा तथा सम्बन्धित होम सिगनल लीवर क्रमशः (4 या 3) एवं स्लाटेड लीवर सं. 2 को रिवर्स स्थिति में किया जायेगा । कार्यरत स्टेशन मास्टर पुल गुमटी पर कार्यरत कांटा वाला को मैग्नेटो टेलीफोन द्वारा आउटर लीवर रिवर्स करने के लिए सूचित करेगा । इस प्रक्रिया से पुल गुमटी पर स्थित बोर्ड पर एक लघु पीली बत्ती जल जायेगी ।
- (vi) इसको देखने के पश्चात् कार्यरत कांटावाला आउटर लीवर को रिवर्स करेगा । अप आउटर सिगनल ``आफ`` स्थिति में आ जायेगा । जैसे ही अप गाडी अप आउटर सिगनल को पार करेगी अप आउटर सिगनल ``आन`` स्थिति में वापस करने हेतु कांटा वाला सम्बन्धित लीवर को सामान्य स्थिति में वापस कर देगा । किसी आकस्मिक परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर प्रदत्त लीवर संख्या 2 को सामान्य स्थिति में वापस करके अप आउटर सिगनल को ``आन`` स्थिति में कर सकता है ।

6.7.2 डाउन गाडियों का आगमन :-

- (i) डाउन गाडी को लाइन सं.1 में लेने के लिए सम्मुख कांटा सं.2 की ओर कार्यरत कांटावाला कांटा सं. 2 में लगे लगे ट्रिपल एच.पी.के. लाक में चाभी ``जी`` लगायेगा तथा कांटों को विपरीत दिशा में सेट करेगा तथा चाभी ``एच`` निकालेगा जिसको होम सिगनल सं. 10 पर लगे ताले में लगा कर घुमा देगा । गाडी को लाइन सं. 2 में लेने के लिए कांटा सं. 2 पर लगे ट्रिपल एच.पी.के. लाक के निकट ताले में चाभी ``जी`` घुमा देगा तथा चाभी ``एल`` को सामान्य स्थिति में निकाल लेगा जिसे लाकर होम सिगनल सं. 12 पर लगे ताले में लगाकर घुमा देगा ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 13 पर

- (ii) अनुमुख कांटे की छोर पर कार्यरत कांटा वाला अनुमुख कांटा सं. 1 जिसपर गाडी लेने हेतु निर्देशित है, का परीक्षण करते हुए जायेगा तथा चाभी ``ए`` को कांटा सं. 1 पर प्रदत्त ट्रिपल एच.पी.के. लाक में चाभी ``ए`` लगाकएगा तथा ला.सं. 1 पर गाडी लेने के लिए ट्रिपल एच.पी.के. लाक में ``ए`` चाभी लगाकर कांटों को विपरीत दिशा में सेट करेगा तथा चाभी ``बी`` निकालकर तथा स्वयं कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा । गाडी को लाइन सं. 2 पर लेने के लिए कांटा सं. 1 पर लगे ट्रिपल एच.पी.के. लाक में ``ए`` चाभी लगाकर घुमा देगा तथा ``ई`` चाभी को सामान्य दशा में निकाल कर स्वयं लाकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा और अपने कांटा सं. 1 पर लौटेगा ।

टिप्पणी:-

- (i) कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं भी यह सुनिश्चित करेगा कि जिस लाइन पर गाडी लेना है वह साफ है तथा कांटा संकेतको द्वारा यह सुनिश्चित करेगा कि जिस लाइन पर गाडी लेना है उसे ठीक सेट किया गया है । तत्पश्चात् वह कार्यरत कांटे वाले से दिन में झण्डियों के माध्यम से तथा रात में हरी बलितियों के माध्यम से पहले अनुमुख छोर पर कार्यरत कांटे वाले से सिगनलों का आदान - प्रदान करेगा तदुपरान्त स्टेशन मास्टर ``एन`` तथा चाभी ``एल-1`` ``एल-2`` जैसी आवश्यकता हो, को 6-वे लाक अप बाक्स से निकालेगा और चाभी ``एम`` को लीवर सं.9 में तथा सम्बन्धित लाइन चाभी ``एल-1`` या ``एल-2`` को लीवर संख्या 10 या 12 जैसी आवश्यकता हो, में लगायेगा । तत्पश्चात् वह सम्बन्धित होम सिगनल तथा आउटर सिगनल लीवर को खींचने का प्रबन्ध करेगा । होम तथा आउटर सिगनल ``आफ`` स्थिति में हो जायेंगे ।
- (ii) गाडी के पूर्ण रूप से आ जाने के पश्चात् अनुमुख कांटे की छोर पर कार्यरत कांटेवाल स्टेशन मास्टर से सम्बन्धित चाभी लेगा और कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में सेट करेगा, दोनो ही नियंत्रण चाभियां ``ए`` तथा ``जी`` कार्यरत स्टेशन मास्टर को वापस कर दिया जायेगा ।

6.7.3 विशेष सावधानियाँ

यहाँ वार्नर एवं स्टार्टर सिगनल प्रदत्त न होने के कारण यदि किसी ऐसी गाडी को स्टेशन पर रोकना आवश्यक हो जाये जिसका निर्धारित ठहराव न हो तो ऐसी दशा में उस छोर का रोक सिगनल `ऑन` स्थिति में रख कर गाडी को पहले उस पर रोकी जायेगी । (देखें साधारण नियम 3.48 घ)

टिप्पणी :-

प्वाइन्ट्स पर लगे ``हैण्ड प्लंजर की लाक`` के संचालन प्रक्रिया इस नियमावली में संलग्न परिशिष्ट ``ख`` के पैरा - 14 को देखें ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 14 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

6.8 गाड़ियों का साथ-साथ आगमन तथा क्रासिंग :-

- (क) इस स्टेशन पर गाड़ियों के दोनो छोर के साथ - साथ आने की सुविधा उपलब्ध नहीं है ।
- (ख) यदि इस स्टेशन के दोनो छोर से आने वाली गाड़ियों का क्रासिंग परिचालन किया जाना है तो दोनों छोर के प्रथम सम्मुख कांटों को इस तरह सेट करना आवश्यक होगा कि किसी भी दशा में दोनों दिशाओं से आने वाली गाड़ियाँ एक ही लाइन पर न आकर मिल जायें ।
- (ग) इस स्टेशन पर यात्री गाड़ियों की ब्रेक से ब्रेक की क्रासिंग की सुविधा की अनुमति है । और पहले रुकने वाली यात्री गाड़ी प्लेटफार्म लाइन सं.1 पर ली जायेगी ।
- (घ) इस स्टेशन के विशिष्ट संरचना के कारण दो गाड़ियों के क्रासिंग की स्थिति में अप गाड़ी को पहले लिया जाये और डाउन गाड़ी को बाद में, जिससे डाउन छोर पर कांटा सं.1 की बर्स्टिंग से यथा सम्भव बचाया जा सके क्योंकि यह कांटा प्लेटफार्म के बहुत निकट ही है ।

6.9 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :-

- (क) कार्यरत स्टेशन मास्टर, रुकने वाली गाड़ी के गार्ड से पूर्ण आगमन प्रमाण पुस्तिका पर हस्ताक्षर कराकर गाड़ी का पूर्ण रूपेण आना सुनिश्चित करेगा ।

(कृपया सामान्य एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

- (ख) बिना रुके जाने वाली गाड़ियों के सम्बन्ध में कार्यरत स्टेशन मास्टर का कर्तव्य है कि वह व्यक्तिगत रूप से गाड़ी के पीछे लगे टेल बोर्ड / टेल बत्ती के प्रकाश की जांच कर यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी सम्पूर्ण आ गयी है / चली गयी है । ऐसी गाड़ियों हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन छोर से तथा स्टेशन पर कार्यरत एक अन्य कर्मचारी स्टेशन के दूसरे छोर से प्रोसीड सिग्नल दिखायेगें ।

(सहायक नियम 4.16(i) (ए), (बी) एवं (सी) तथा 4.17 (i) देखें)

6.10 गाड़ियों का प्रस्थान :-

कार्यरत स्टेशन मास्टर अनुमुख छोर पर कार्यरत कांटावाला को साफ एवं स्पष्ट निर्देश देगा कि अमुक गाड़ी संख्या, लाईन सं.1 अथवा 2 से झूसी अथवा इलाहाबाद सिटी जायेगी । तदोपरान्त यह आवश्यक चाभी ``ए`` या ``जी`` कार्यरत कांटेवाले को देगा ।

6.10.1 अप गाड़ियों का प्रस्थान :-

- (i) अप गाड़ी के प्रस्थान हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर अनुमुख कांटों के छोर पर कार्यरत कांटेवाले को ``जी`` चाभी देगा जो अन्तिम अनुमुख कांटा सं. 2 तक जिस लाइन से गाड़ी को जाना है

क्रमशः पृष्ठ सं0 15 पर

का परीक्षण करते हुए जायेगा। यदि गाडी को लाइन सं. 1 से जाना है तो अनुमुख कांटा सं.2 पर लगे ट्रिपल एच.पी.के. लाक में ``जी`` चाभी लगायेगा तथा कांटा सं. 2 को विपरीत दिशा में सेट करेगा और ``एम`` चाभी निकाल कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा। ला.सं. 2 से गाडी के प्रस्थान की दशा में कांटा सं. 2 को सामान्य स्थिति में रखते हुए ``एल`` चाभी को निकाल कर स्टेशन मास्टर को देगा और स्वयं अपने कांटा पर चला जायेगा।

- (ii) तदोपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं व्यक्तिगत रूप से कांटा संकेतकों के माध्यम से यह सुनिश्चित करेगा कि दिये गये निर्देशों के अनुसार मार्ग सेट कर दिया गया है तथा गाडी चालक को प्रस्थान आदेश (टोकेन) दिलवाने की व्यवस्था करेगा।
- (iii) गाडी के पूर्ण रूपसे चले जाने के पश्चात कांटा वाला स्टेशन मास्टर से सम्बन्धित चाभी लेगा तथा सभी अनुमुख कांटों को सामान्य दशा में सेट करेगा एवं स्टेशन मास्टर नियंत्रण चाभी ``जी`` को स्टेशन मास्टर के पास वापस करेगा।

6.10.2 डाउन गाडियों का प्रस्थान :

- (i) डाउन गाडियों के प्रस्थान हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर अनुमुख कांटा के छोर पर कार्यरत कांटावाले को नियंत्रण चाभी ``ए`` देगा जो अन्तिम अनुमुख कांटा संख्या 1 तक जिस लाइन से गाडी को जाना है, का परीक्षण करते हुए जायेगा। यदि गाडी को लाइन सं.1 से प्रस्थान करना है तो अनुमुख कांटा सं.1 पर लगे ट्रिपल एच.पी.के. लाक में ``ए`` चाभी लगायेगा तथा कांटा सं.1 को विपरीत दिशा में सेट करके चाभी ``बी`` निकालेगा तथा उसे लाकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा। यदि गाडी को लाइन सं. 2 से चलाना है तो चाभी ``ए`` कांटा सं.1 पर लगे एच.पी.के. लाक से निकालकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को लाकर देगा और स्वयं अपने कांटे पर लौटेगा।
- (ii) तदोपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं व्यक्तिगत रूप से कांटा संकेतकों के माध्यम से यह सुनिश्चित करेगा कि दिये गये निर्देशों के अनुसार मार्ग सेट कर दिया गया है तथा गाडी चालक को प्रस्थान आदेश (टोकेन) दिलवाने की व्यवस्था करेगा।
- (iii) गाडी को पूर्ण रूप से चले जाने के पश्चात कांटावाला कार्यरत स्टेशन मास्टर से सम्बन्धित चाभी लेगा तथा अनुमुख कांटे एवं समपार फाटकों को उसकी सामान्य स्थिति में कर दिया जायेगा तथा नियंत्रण चाभी ``ए`` को स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा।

टिप्पणी :-

- (i) सभी डाउन गाडियाँ दारागंज स्टेशन पर रोका जायेंगी तथा यह सुनिश्चित करने के बाद ही प्रस्थान आदेश दिया जायेगा कि सवारी गाडी के छत पर कोई व्यक्ति नहीं है एवं मालगाडी के सभी दरवाजे बन्द हैं। तदुपरान्त स्टेमा / सस्टेमा कन्ट्रोल को उक्त की पुष्टि हेतु प्राईवेट नम्बर का आदान - प्रदान करेंगे।

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

क्रमशः पृष्ठ सं0 16 पर

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

- (ii) सभी डाउन गाड़ियाँ दारागंज स्टेशन पर रोका जायेंगी तथा यह सुनिश्चित करने के बाद ही प्रस्थान आदेश दिया जायेगा कि सवारी गाड़ी के छत पर कोई व्यक्ति नहीं है एवं मालगाड़ी के सभी दरवाजे बन्द हैं। तदुपरान्त स्टेमा / सस्टेमा कन्ट्रोल को उक्त की पुष्टि हेतु प्राईवेट नम्बर का आदान - प्रदान करेंगे।
- (iii) दारागंज स्टेशन से झूसी छोर हेतु सेल्फ प्रोपेल्ड मेडिकल वान के सम्बन्ध में महाप्रबन्धक / संरक्षा / गोरखपुर के पत्र संख्या -सी / 273 / ओ0ए0 / भाग -1 / 1 दिनांक 19.06.2000 के अनुसार सेल्फ प्रापेल्ड दुर्घटना मेडिकल वान के लिए दारागंज / झूसी के बीच कि0मी0 321 / 6 - 323 / 12 पर स्थित पुल संख्या 111 के लिए निम्न प्रतिबन्ध लगाये हैं। पुल पर गति प्रतिबन्ध 30 किमी / घण्टा पुल पर प्रवेश के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि सेल्फ प्रापेल्ड मेडिकल वान के छत के ऊपर कोई व्यक्ति न हो।

6.11 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

- (क) इस स्टेशन से कोई डाउन गाड़ी बिना रुके नहीं जायेगी।
- (ख) यदि किसी कारण वश सीधी ला.सं. 2 से अप गाड़ी को बिना रुके जाने की स्थिति न हो तो अधिकतम 15 किमी0 / घंटा की सीमित गति से जाने की अनुमति है। ला.सं. 1 से बशर्ते लाइन क्लीयर स्टेशन कार्यालय के सामने दिया जाय।
- (ग) यदि कोई यात्री गाड़ी लाइन सं. 2 में खड़ी है तो किसी भी गाड़ी को ला.सं. 1 से बिना रुके जाने की अनुमति नहीं है।
- (घ) बिना रुके गुजरने वाली सभी गाड़ियों को दोनो ओर से निरीक्षण किया जाना चाहिए। स्टेशन भवन के ठीक सामने से कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से तथा विपरीत दिशा से अन्य प्रशिक्षित कर्मचारी गाड़ी के कू से आल राइट सिगनल का आदान प्रदान करेगा। यह आल राइट सिगनल रात के समय हरी बत्ती तथा दिन के समय हरी झंडी द्वारा दिया जायेगा

(विशेष रूप से सामान्य नियम 5.01(14) (iv) देखें।)

6.12 सतर्कता आदेशा जारी होना :-

जब कभी लाईन की मरम्मत करने के लिए या किसी अन्य कारण वश विशेष सावधानी की आवश्यकता है, तो उस स्थान के, जहाँ इस प्रकार के सावधानी की आवश्यकता है ठीक पहले गाड़ी लेने वाले स्टेशन पर या विशिष्ट निर्देश द्वारा निर्धारित स्टेशन पर एवं इस रूप में गाड़ी के चालक को जिस कि0मी0 के बीच यह सब सावधानी आवश्यक है, सावधानी बरतने का कारण तथा गति

क्रमशः पृष्ठ सं0 17 पर

जिस पर गाडी को चलना है आदि का विवरण देकर एक सतर्कता आदेश जारी किया जायेगा । अगर अगल-बगल के ब्लाक खण्ड में सतर्कता आदेश लागू है तो निर्धारित विधि से रिमाइन्डर सतर्कता आदेश देगा ।

6.13 लारियों, ट्रालियों तथा मोटर ट्रालियों के संचालन के लिए विशिष्ट अनुदेश :-

- (i) किसी भी मोटर ट्राली / मोपेड ट्राली / लारी / डीजर कार / रेल मोटर कार को एब्साल्यूट ब्लाक पद्धति जो गाडी संचालन हेतु प्रचलित है, के नियमों के अन्तर्गत ही चलाया जायेगा।
- (ii) दिन के समय यदि मौसम साफ हो तो एक मोटर ट्राली को पूर्ण रूपसे वैक्यूम से चल रही गाडी अथवा अन्य मोटर ट्राली के पीछे एक ही ब्लाक खण्ड में चलाया जा सकता है ऐसी स्थिति में मोटर ट्राली चालक को निर्धारित फार्म पर प्राईवेट नम्बर सहित एक मोटर ट्राली प्रपत्र (मोटर ट्राली परमिट जारी किया जायेगा ।)
- (iii) जब एक मोटर ट्राली लाइन क्लीयर पद्धति पर संचालित की जाती है तो आगमन सिगनलों को टेक आफ करना आवश्यक होगा । यदि एक मोटर ट्राली किसी अन्य गाडी या मोटर ट्राली के पीछे ट्राली परमिट पर संचालित की जाती है तो ऐसी स्थिति में आगमन सिगनलों को ``टेक आफ`` करना जरूरी नहीं होगा ।

(विशेष रूप से सहायक नियम 15.25(I), (XI),(XIII), (XIV), (XVIII) देखें) ।

6.14 विफलता के दौरान कार्य विधि :-

6.14.1 सिगनल खराब हो जाने की दशा में गाडी संचालन की विधि निम्न है :-

इस स्टेशन पर दिये गये स्थावर सिगनलों में से किसी सिगनल के विफल हो जाने की दशा में सामान्य एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 तथा 3.80 में निहित निर्देशों के अनुसार गाडी संचालन किया जायेगा । इस स्टेशन संचालन नियमावली का पैरा 4.1.3 की टिप्पणी देखें ।

6.14.2 ब्लाक उपकरणों की विफलता :-

ब्लाक उपकरणों की विफलता हो जाने पर लाइन क्लीयर संदेश का आदान प्रदान ब्लाक यंत्र टेलीफोन / कंट्रोल फोन / वी0एच0एफ0 सेट के माध्यम से किया जाना चाहिए ।
(सामान्य एवं सहायक नियम अध्याय 14 एवं परिशिष्ट 'घ' देखें ।)

- (I) ब्लाक यंत्र टेलीफोन से लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिए विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की आशंका रहती है ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 18 पर

- (II) नियंत्रक टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लेने की स्थिति में लाइन क्लीयर पूछने वाले स्टेशन मास्टर को चाहिए कि जिस स्टेशन से लाइन क्लीयर मांगा जा रहा है उस स्टेशन से आने वाली या उस स्टेशन को जाने वाली अन्तिम 2 गाड़ियों का अपने स्टेशन पर / से आगमन / प्रस्थान का समय बतलायें । इसी प्रकार दूसरे ओर के स्टेशन मास्टर को भी अपने स्टेशन पर / से आने / जाने वाली अन्तिम 2 गाड़ियों का विवरण लाइन पूछने वाले स्टेशन मास्टर को बतलाना चाहिए । खण्ड नियंत्रक से भी पेपर लाइन क्लीयर जारी करने के लिए प्राइवेट सं० का आदान प्रदान अवश्य करें ।
- (III) पेपर लाइन क्लियर चलने से पहले और सामान्य विधि से (टोकन विधि) कार्य चालू होने से पहले अगल-बगल के सम्बद्ध स्टेशनों से इस निमित्त एक संदेश गुप्तांक के आदान - प्रदान के साथ अवश्य ही आदान - प्रदान होगा ।
- (IV) दुर्घटनाओं या लाइनों अथवा किसी गाडी के साथ हुई असामान्य घटनाओं या संचार साधनों की विफलता या किसी आपात स्थिति में स्टेशनों के बीच गाड़ियों का संचलन विशेष अनुदेशों के अनुसार होगा ।(पूर्वोत्तर रेलवे के दुर्घटना नियमावली 1987 एवं साधारण एवं सहायक नियम 6.01 से 6.11 देखें)

6.14.3 कांटा की विफलता :- सामान्य एवं सहायक नियम 3.77 देखें ।

6.14.4 संचार साधनों की पूर्ण विफलता (इकहरी लाइन) की स्थिति में गाड़ियों के संचलन :-

इलाहाबाद सिटी अथवा झूंसी दोनो स्टेशनों के बीच संचार साधनों को तब सम्पूर्ण रूप से विफल माना जायेगा जब निम्नलिखित में से किसी भी संचार साधन के माध्यम से लाइन क्लीयर प्राप्त नहीं किया सके ।

ब्लाक उपकरण,
ब्लाक उपकरण से सम्बद्ध टेलीफोन,
कंट्रोल टेलीफोन तथा
वी०एच०एफ० सेट

तब गाड़ियों का संचालन नीचे अंकित अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा । कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि इंजन या स्वचालित वाहन उपलब्ध है तो निम्नलिखित क्रम की वरीयता में सम्पर्क स्थापित करने हेतु कार्यवाही करेगा ।

- (i) लाइट इंजन;
- (ii) गाडी इंजन को गाडी से काटने के पश्चात् यदि कोई गाडी स्टेशन पर उपलब्ध है तो,

क्रमशः पृष्ठ सं० 19 पर

- (iii) एक गार्ड अथवा कार्यरत स्टेशन मास्टर के अतिरिक्त एक स्टेशन मास्टर के साथ एक मोटर ट्राली ।
- (iv) एक गार्ड अथवा कार्यरत स्टेशन मास्टर के अतिरिक्त एक स्टेशन मास्टर युक्त ट्राली / साइकिल ट्राली / मोपेड ट्राली ,
- (v) डीजल कार / रेल मोटर कार, यदि कोई उपलब्ध हो, इसमें से सभी यात्रियों को उतारने के पश्चात् उपरोक्त अंकित वाहनों में से किसी एक को प्रभावित ब्लाक खण्ड में भेजने से पूर्व चालक या अन्य कर्मचारी जिसे भेजा जा रहा है, इसको क्यों और किस परिस्थिति में ऐसा किया जा रहा है उससे पूर्णरूपसे अवगत करायेगा । तदोपरान्त वाहन चालक को निम्नलिखित प्रपत्र दिये जायेंगे :-
- (क) निर्धारित फार्म पर बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान आदेश ।
- (ख) एक सर्तकता आदेश जिसमें दिन में आगे का दृश्य स्पष्ट हो तो अधिकतम 15 कि.मी. प्रति घंटा तथा रात्रि में या जब आगे का दृश्य स्पष्ट नहो तो 8 कि.मी. प्रति घंटा की गति तथा तूफान, कोहासे इत्यादि के मौसम में दृश्यता बाधित हो तो पैदल गति से जिमें पर्याप्त दूरी पर दो व्यक्ति पैदल भी चलेगें । जिसमें एक लाल बत्ती दिखाता हुआ तथा दूसरा साथ में पटाखे लिये हुए जो आवश्यकता पडने पर तुरन्त प्रयोग किया जा सके चलेगें, को अंकित करते हुए ।
- (ग) एक लाइन क्लीयर जाँच आदेश जो स्टेशन मास्टर इलाहाबाद सिटी या झूसी को लिखा जायेगा जिसमें इस स्टेशन पर इन्तजार कर रही गाडी को लाईन क्लीयर माँगने का जिक्र करते हुए ।
- (घ) एक सशर्त लाइन क्लीयर संवाद जो इलाहाबाद सिटी या झूसी स्टेशन के स्टेशन मास्टर को निम्नलिखित फार्मों के साथ लिखेगा :-
- (i) भेजे जा रहे अकेले इंजन अथवा ट्रेन इंजन को लाइट या उस स्टेशन पर इन्तेजार कर रही गाडी (इलाहाबाद सिटी या झूसी से जैसी भी आवश्यकता हो या अन्य इंजन के साथ जुडा हो , या
- (ii) डीजल कार / रेल मोटर कार को वापस आना या
- (iii) मोटर ट्राली / साइकिल ट्राली / मोपेड ट्राली स्वयं चल कर या किसी गाडी में लादकर जो इलाहाबाद सिटी या झूसी में इन्तजार कर रही हो ।

(सामान्य एवं सहायक नियम के परिशिष्ट `ख` के भाग -II को देखें)

क्रमशः पृष्ठ सं0 20 पर

6.14.5 विशेष सावधानियां :-

- (1) इस स्टेशन से जाने वाली प्रत्येक डाउन सवारी गाड़ी (मेल, एक्सप्रेस या साधारण) अवश्य ही रोकी जायेगी जिससे चालक / गाई यह सुनिश्चित कर ले कि कोई भी यात्री छत / पावदान पर नहीं चल रहा है । इसके उपरान्त ही गाड़ी को चलाई जा सकती है ।
- (2) दारागंज पुल (आइजट पुल) पर 3660 मिमी (12 फीट) या इससे चौड़ा स्टाक का कोई वाहन / वैगन कदापि नहीं चलाई जा सकती है ।
- (3) इस पुल पर डब्लू.डी.एल.- 2 लोको के साथ बाक्स ``एन`` वैगन की गति 50 किमी / घण्टा तक ही सीमित है, साथ ही बाक्स ``एन`` वाहन के फ्लैप दरवाजे अवश्य ही बन्द होने चाहिए ।
- (4) माल गाड़ी के सम्बन्ध में कार्यरत स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लेंगे कि माल गाड़ी के सभी दरवाजे बन्द हैं । इसकी पुष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर वाराणसी कन्ट्रोल से प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के साथ करेंगे ।

7.0 लाइनों का अवरोध :-

इस स्टेशन पर लाइन सं.1 तथा 2 की ग्राह्य क्षमता मात्र 520 मी0 (नान स्टैण्डर्ड) होने के कारण गाड़ियों को स्टैबिल करने की अनुमति नहीं है ।

8.0 शटिंग :-

[साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12- 8.15 और परिचालन परिपत्र 21 का अनुच्छेद 15 तथा परिचालन परिपत्र 3 के खण्ड `क` के अनुच्छेद 2(1) की ओर विशेष रूप से ध्यान आकर्षित किया जाता है ।]

8.1 (क) लाइन क्लीयर स्वीकृत करने से पूर्व शटिंग :-

- (I) लाइन क्लीयर देने के पूर्व आमतौर पर आउटर तक शटिंग की अनुमति है ।
- (II) आउटर सिगनल के बाहर खण्ड में शटिंग करने के लिए लाइन को ब्लाक बैक करना आवश्यक है । इस स्थिति में चालक को शटिंग करने हेत एक लिखित अनुमति या निर्धारित प्रकार के किंग टोकन देना आवश्यक होगा ।

(साधारण नियम 8.11 एवं सामान्य नियम 8.11(1) (क) (ख) (ग) (घ) साधारण नियम 8.13 एस.आर. 8.15(2) (I) (क) तथा परिचालन परिपत्र सं.3 देखें ।)

क्रमशः पृष्ठ सं0 21 पर

(ख) लाइन क्लीयर देने के पश्चात् शंटिंग :-

चूँकि स्टेशन पर शंटिंग लिमिट बोर्ड या एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल की सुविधा नहीं है, लाइन क्लीयर देने के पश्चात् सामान्यतया शंटिंग करने की अनुमति नहीं है।

(साधारण नियम 8.09 , 8.11 देखे।)

(ग) आती हुई गाडी के सम्मुख शंटिंग :-

झूसी स्टेशन से अप गाडियों के सम्मुख इस प्रकार की शंटिंग कदापि नहीं की जा सकती है क्योंकि पुल ढलान एवं कम दूरी होने से यह रोक लगाने की आवश्यकता है। डाउन आउटर सिगनल स्टेशन से न दिखलाई पडने के कारण यह सुनिश्चित करना सम्भव नहीं है कि आउटर सिगनल पर गाडी आकर खडी हो गई है। अतः किसी डाउन गाडी के सम्मुख भी ऐसी शंटिंग का होना निषेध है।

(घ) जाती हुई गाडी के पीछे शंटिंग :-

आम तौर पर जाती हुई गाडी के पीछे आउटर सिगनल तक शंटिंग की जा सकती है। यदि जाने वाली गाडी आउटर सिगनल को पार कर चुकी हो ओर उसकी यात्रा जारी हो। और जैसे ही गाडी के अगले स्टेशन पर पहुँचने की सूचना मिलती है वैसे ही लाइन को, यदि वह तब तक अवरुद्ध है 'ब्लॉक बैक' कर दिया जायेगा।

(ड.) शंटिंग का विशेष पहलू :-

किसी भी शंटिंग को संचालित करते समय सभी सम्मुख कांटों को बनाकर क्लैम्प कर उसमें ताला लगाना आवश्यक होगा। सभी अनुमुख कांटों को शंटिंग की आवश्यकता के अनुसार सेट करना भी अनिवार्य होगा।

(च) कोहरे की स्थिति में शंटिंग:-

इस स्टेशन पर कोहरे के समय दोनों तरफ से शंटिंग वर्जित है। (सामान्य नियम 8.11(बी) को देखें।)

8.2 शंटिंग हेतु उत्तरदायी कर्मचारी :-

शंटिंग हेतु कर्मचारियों का कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व निम्नवत् है :-

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर :-

क्रमशः पृष्ठ सं0 22 पर

शंटिंग के लिए कर्मचारियों का सामान्य मार्ग दर्शन एवं विस्तृत निर्देश, कार्यरत स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेंगे कि शंटिंग संचालन का कार्य उस समय एक ऐसी विधि से किया जाता है जिससे कोई खतरे की सम्भावना न हो ।

(ii) गार्ड :-

- (क) वाहनों / वैगनों को सही ढंग से जुड़वाना, कटवाना तथा उचित ढंग से मार्शलिंग करना ।
- (ख) कांटों को उचित ढंग से सेट करवाना और सम्मुख की दशा में उनमें ताला लगवाना तथा इसे सुनिश्चित करना ।
- (ग) गाडी के साथ रहना जिसकी शंटिंग की जा रही हो । शंटिंग के पश्चात् वाहनों / वैगनों की कपलिंग को उचित ढंग से जुड़वाना ।
- (घ) शंटिंग के समय हाथ संकेत देना ।

(iii) कांटावाला :-

- (क) कांटों को सही ढंग से सेट करना एवं ताला लगाना ।
- (ख) हस्त संकेत दुहराने के पूर्व स्वयं सुनिश्चित करना कि कांटे सही मार्ग हेतु बना लिए गए हैं
- (ग) कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं गार्ड के मार्ग दर्शन के अनुसार वैगनों / वाहनों को जोड़ना तथा काटना ।

8.3 स्टेशन पर वाहनों की सुरक्षा :-

यहाँ किसी वाहन एवं गाडी के स्टेबुल करने की अनुमति नहीं है । यदि आपात काल में किसी अपरिहार्य कारण वश (जैसे इंजन विफलता) में ऐसा किया जाय तो साधारण एवं सहायक नियम 5.19 के अनुदेशों का पालन करें ।

(विस्तृत जानकारी हेतु साधारण एवं सहायक नियम 5.19 देखें ।)

9.0 असामान्य परिस्थितियां :-

9.1 बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त गाडी के सहायतार्थ गाड़ियों का प्रस्थान :-

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 क्लीयर के जाने का

क्रमशः पृष्ठ सं0 23 पर

प्रस्थान टिकट एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी। सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें।

9.2 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।

9.3 कांटों और अर्न्तपाशन की खराबी रिपोर्ट करना :-

जब भी स्टेशन पर कांटों 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।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :-

इलाहाबाद सिटी छोर - दिन में होम संकेतक संख्या 10 का हत्या तथा रात्रि में उसी सिगनल के पीछे के प्रकाश जिसे स्टेशन भवन के मध्य में देखा जा सके।

झूसी छोर - दिन में होम सिगनल संख्या-4 का हत्या तथा रात्रि में उसी सिगनल के पीछे के प्रकाश जिसे स्टेशन भवन के मध्य में देखा जा सके।

(सामान्य नियम 3.6 देखें)

11. स्टेशन पर अनिवार्य उपकरण :- संलग्न परिशिष्ट ``ड.`` में वर्णित है।

12. पटाखे वाले (फाग सिगनलमैन) को कोहरे या तूफानी मौसम या धूल भरी आंधी में कार्य करने के लिए अनुदेश

- कोहरे, आँधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे हैं। इसके बाद एक - एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओ में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे सभी स्टेशनो के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे बाहर की

क्रमशः पृष्ठ सं0 24 पर

ओर गड़े रहते हैं। प्रत्येक स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुंध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा ।

- 2 इसमें से प्रत्येक व्यक्ति को 10 पटाखे दिये जायेंगे । ये दो पटाखो को लाइन के उपर बीच में फाग सिगनल पोस्ट से 10 मीटर के फासले पर उनके लेबिल या छाप को उपर रख कर और पत्तियों को मोड़ कर मजबूती से फसां देगा ।
- 3 इस प्रकार लाइन पर लगाये गये पटाखों पर से गाड़ी के चले जाने के बाद फाग सिगनल मैन उन पटाखों की जगह दो पटाखे लगा देगा ।
- 4 इससे पहले कि यह पटाखे किसी आने वाली गाड़ी के इंजन नीचे आकर दगे फाग सिगनल मैन पटाखों से सुरक्षा परिधि 46 मीटर की दूरी पर चला जायेगा । जँहा तक परिस्थितियों द्वारा साध्य हो वह इस बात की चेतावनी देने के लिए उत्तरदायी होगा कि कोई भी व्यक्ति जो वहाँ हो इस सुरक्षा परिधि के बाहर रहे ।
- 5 फाग सिगनल मैन को देखना चाहिये कि प्रथम रोक सिगनल जो गाड़ी गुजरने के लिए आफ किया गया है, गाड़ी गुजर जाने के बाद फिर आन की स्थिति में कर दिया गया है । यदि 5 मिनट के बाद भी सिगनल आन की स्थिति में नहीं हो जाता है, तो उसे शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करना चाहिये ।
- 6 प्रत्येक प्रशिक्षित व्यक्ति जो पटाखों के साथ भेजा जायेगा, अपने साथ जलती हुयी बत्ती ले जायेगा
- 7 पटाखों को रखने के लिये प्रतिनियुक्त फाग सिगनल मैन , गाड़ी को स्टेशन यार्ड छोड़ते देखकर ड्राइवर को आगे बढ़ने को हाथ सिगनल दिखायेगा ।
- 8 कार्यरत स्टेशन मास्टर को उपयुक्त अनुदेशों के अनुसार जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता होगी, वह तुरंत स्टेशन के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो कार्य पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखण्ड के रेलपथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैंगमैनो को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा । फाग सिगनल मैन रेलवे का स्थाई कर्मचारी होना चाहिये न कि एवजी कर्मचारी ।
- 9 कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगो के जो फाग सिगनल मैन या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनल मैन प्रतिनियुक्त किये गये हो, के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है, जिससे ज्ञात होगा कि ये गाड़ी के लिये फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 25 पर

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी

- 10 स्टेशन में निर्धारित पंजिका पर पटाखा का रिकार्ड रखना आवश्यक है, जिसमें कार्यरत फाग सिगनलमैन का पूरा नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टॉक, प्रत्येक फाग सिगनलमैन के साथ कितने पटाखे भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुये पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों की खोल (साथ ही जो पटाखे न फटे हो) कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाग सिगनलमैन द्वारा वापस किये गये का ब्योरा देना होगा।

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

- (1) अनुलग्नक - 1 : अप आउटर सिगनल दारागंज के लिये विशेष कार्य अनुदेश।
- (2) परिशिष्ट 'क' : यहाँ कोई समपार फाटक नहीं है।
- (3) परिशिष्ट 'ख' : सिगनलिंग तथा इण्टरलाकिंग का पद्धति।
- (4) परिशिष्ट 'ग' : टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)।
- (5) परिशिष्ट 'घ' : कर्मचारियों के कर्तव्य।
- (6) परिशिष्ट 'ड.' : स्टेशन पर अनिवार्य उपकरण।
- (7) परिशिष्ट 'च' : डी0 के0 स्टेशन, हॉल्ट स्टेशन, आई0 बी0 एच0, आई0 बी0 एस0 एवं बाहरी साइडिंगो के संचालन नियम।
- (8) परिशिष्ट - 'छ' : विद्युतीकृत खण्डों में गाड़ी के परिचालन के नियम।

टिप्पणा:-

(क) इस नियमावली में अंकित किसी भी नियम का अध्ययन साधारण एवं सहायक नियमों को रद्द संशोधन या परिवर्तित करने के परिपेक्ष्य में नहीं किया जायेगा।

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

अप आउटर सिगनल दारागंज के लिए सा0नि0 के पैरा 3.69(3) एवं 3.80(ख) के

अनुसार

विशेष कार्य अनुदेश :

दारागंज स्टेशन का अप आउटर सिगनल आइजेट पुल के बाहर स्थित होने के कारण गाडियों के संचालन हेतु निम्नलिखित विशेष कार्य अनुदेश लागू की जा रही है :-

- 1) सामान्य स्थिति में गाडियों को लेने के सभी शर्तों को पूरा करने के बाद तथा होम सिगनल को झुकाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर अप आउटर सिगनल को झुकाने का प्रबन्ध सामान्य भाग के पैरा 4.1.2 के अनुसार करेगा ।
- 2) अप आउटर सिगनल के विफलता के समय आने वाली गाडी का ड्राइवर सिगनल पर रुकेगा । तत्पश्चात् सिगनल पोस्ट के पास स्थित गुमटी जिसमें एक टेलीफोन लगा है, उक्त गाडी का चालक कार्यरत स्टेशन मास्टर से बात कर लेगा तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर के आदेशानुसार गाडी को धीरे-धीरे आगे ले जायेगा ।
- 3) अगर कार्यरत स्टेशन मास्टर उक्त सिगनल को “आन“ स्थिति में पार करने को चाहता है तो चालक इस सम्बन्ध में स्टेशन मास्टर के प्राईवेट संख्या को प्राप्त करेगा तथा उसका विवरण अपनी डायरी में अंकित करेगा ।
- 4) उपरोक्त पैरा 3 के अतिरिक्त गुमटी पर कार्यरत कर्मचारी कार्यरत स्टेशन मास्टर के प्राईवेट संख्या का आदान प्रदान करके सिगनल पोस्ट के पास से दिन में हरी झण्डी तथा रात में हरी बत्ती चालक को चलने के लिए दिखायेगा ।
- 5) अगर गुमटी पर दिये गये टेलीफोन पर कार्यरत स्टे0मा0 का सम्पर्क नहीं हो पाता है तो ऐसी स्थिति में चालक बिना टी-152 (संशोधित -“बी“) से नहीं चलेगा जो कार्यरत स्टेशन मास्टर/झूसी द्वारा जारी किया जायेगा ।

उपरोक्त अनुदेशों को प्रति गाडियों पर कार्य करने वाले कर्मचारियों के कार्य स्थल पर लगा दिया जायेगा तथा यह सुनिश्चित कर लिया जायेगा कि इस प्रखण्ड पर कार्य पर जाने से पहिले सभी सम्बन्धित कर्मचारी तथा चालक उक्त अनुदेशों से भलीभाँति अवगत है ।

(दीपक वर्मा)
मसिदूइं / वाराणसी

(एन. एन. दास)
मपचाप्र / वाराणसी