

पूर्वोत्तर रेलवे

वाराणसी मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या— वाराणसी/361

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि 01.11.11

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि. 16.07.12

माधो सिंह के स्टेशन संचालन नियम

बड़ी लाइन

टिप्पणी : i) दिनांक **27.06.1995** से जारी स्टेशन संचालन नियम संख्या वाराणसी/361 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है ।

स्टेशन संचालन नियमावली माधो सिंह श्रेणी "बी", इकहरी लाइन, बड़ी लाइन स्टेशन, अन्तर्पाशित मानक—।।।, बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती से सुसज्जित तथा पूर्ण ब्लाक पद्धति पर संचालित (सामान्य एवं सहायक नियम 8.01, 8.03(I), 8.09, 8.10, 8.11, 8.13 से 8.15, 3.39)

ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति कार्यरत स्टेशन मास्टर तथा दूसरी प्रति सहायक स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियम किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख एवं पैनल :

मंसिदूर्ई/नि./वाराणसी/2011 (आर0डी0)/8 दिनांक: 18.10.11 संशोधन 'ए' दिनांक 23.07.2013 तथा पैनल डायग्राम मंसिदूर्ई/नि./ वाराणसी/2011 (पी0डी0)/8 दिनांक: 18.10.11 संलग्न है जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि का रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें ।

कमशः पृष्ठ 2 पर

2. स्टेशन का विवरण**2.1 सामान्य स्थिति**

माधो सिंह स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी – इलाहाबाद सिटी मार्ग पर इकहरी लाइन का "बी" श्रेणी का अविद्युतीयकृत स्टेशन है। यह छपरा जं० स्टेशन से कि०मी० 252/2-3 की दूरी पर स्थित है।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर आई.बी.एच., आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंगें**2.2.1 ब्लाक स्टेशन**

पूर्व दिशा में कटका	:	8.45 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।
पश्चिम दिशा में अहिमनपुर	:	4.22 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

..... कुछ नहीं -----

2.3 विभिन्न दिशाओं में स्टेशन के किसी भी ओर ब्लाक खंड सीमा :

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है।	वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" समाप्त होता है।
माधो सिंह- अहिमनपुर	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल संख्या एस-2 से।	अहिमनपुर स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
माधो सिंह- कटका	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान गेट सिगनल संख्या एस-15 से	कटका स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।

2.4 ढलान, यदि कोई हो – समतल।**2.5 ले आउट –**

इस स्टेशन का ले आउट सात लाइनों का है, जिसमें 1, 2, 3 एवं 4 रनिंग लाइनें हैं। सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड है। लाइन सं० 5, 6 एवं 7 नान रनिंग लाइन है जो नान ट्रैक सर्किटेड है। लाइन सं० 5 लाइन सं० 4 से तथा लाइन सं० 6 एवं 7 लाइन सं० 1 एवं मेन लाइन से निकली है।

2.5.1 चालू लाइने, संचलन की दिशा और सी.एस.एल. –

लाइन संख्या	स्पष्ट स्टैंडिंग लम्बाई (मीटर में) (सी०एस०एल०)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
1	725.00 मी०	लूप लाइन संख्या 1 यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	अविद्युतीकृत
2	725.00 मी०	मेन लाइन है।	
3	720.00 मी०	लूप लाइन संख्या 3।	
4	720.00 मी०	लूप लाइन संख्या 4 एवं रेल लेवल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी0एस0एल0 :-

लाइन संख्या	स्पष्ट स्टैंडिंग लम्बाई (मीटर में) (सी0एस0एल0)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
5	875.00 मी0	इंजी0 साइडिंग	अविद्युतीकृत
6	730.00 मी0	कानकोर साइडिंग	
7	120.00 मी0	—	

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता – कोई नहीं**2.6 समपार –****2.6.1 स्टेशन सीमा के भीतर स्थित समपार**

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

फाटक संख्या	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्तर्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली(टी0ए0 डब्लू0डी0) उपलब्ध है
30	स्पेशल	कांटा संख्या 205ए एवं कांटा संख्या 206बी के मध्य किमी. 252/0-1 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	ट्राफिक फाटक वाला	है	कार्यरत स्टेशन मास्टर से मैगनेटो टेलीफोनद्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
31	सी	कांटा संख्या 203 एवं कांटा संख्या 209 के मध्य किमी. 253/ 0-1 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	ट्राफिक फाटक वाला	है	कार्यरत स्टेशन मास्टर से मैगनेटो टेलीफोनद्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
32	सी	डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 ए-1 एवं डाउन होम सिगनल सं0 एस-1 के मध्य किमी 254/2-3 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	अरक्षित	—	—	—

2.6.2 स्टेशन सीमा के बाहर समपार : स्टेशन सीमा के बाहर स्थित समपार फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण निम्न है : कुछ नहीं

कमशः पृष्ठ 4 पर

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'ए' भाग 1 एव भाग 2 के विभिन्न भागों को देखें।

3 संचालन की प्रणाली और साधन

अगल-बगल के स्टेशनों के मध्य "पूर्ण ब्लाक पद्धति" लागू है। इस स्टेशन पर लगाये गये ब्लाक उपकरणों का प्रकार निम्नवत् है -

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी / असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर अहिमनपुर के कार्यालय में स्थापित टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन डायडो टाइप टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र साथ में एक्सिल काउन्टर से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर कटका के कार्यालय में स्थापित टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन डायडो टाइप टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र साथ में एक्सिल काउन्टर से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-

टिप्पणी : कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जायेगा कि उसके अतिरिक्त कोई अन्य ब्यक्ति उपर्युक्त विद्युत ब्लाक यंत्र को परिचालित नहीं कर रहा है, विशेष रूप से सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक का अध्याय 14 तथा स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक - III देखें।

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली -

4.1 यह स्टेशन बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल अन्तर्पाशित मानक- III उपकरणों से सुसज्जित है। मोटर चालित कांटों एव सिगनलों को कार्यरत स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्थापित डोमिनो पैनल पर प्रदत्त पुश बटनों के द्वारा परिचालित किया जायेगा।

स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजिशन लाइट सिगनल अनवरत दिन-रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेंगे। इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" का अनुलग्नक - II को देखें।

(i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि -

इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" को देखें।

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

माधो सिंह - अहिमनपुर एवं माधो सिंह -कटका खंड में एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

कमश: पृष्ठ 5 पर

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. -

क्र०सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-3	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 1, 2, 3 व 4 में आने के लिए है।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-14	यह अप होम सिगनल सं० एस-16 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 1, 2, 3 व 4 में आने के लिए है।

(iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड -

इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(v) आपात क्रास ओवर -

इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(vi) स्थाई रूप से लाक किये गये कांटे - कुछ नहीं(vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे -

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

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

आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" के पैरा 6.6, 6.4.7 तथा अनुलग्नक - 1 में दिया गया है।

(ix) कांटे/ट्रेप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत (इलेक्ट्रिक/बैनर किस्म के) -

(अ) पैनल पर प्रत्येक सिगनल के लिये स्थल पर लगे सिगनल सूचक द्वारा दर्शाये गये हैं। ये सूचक फील्ड पर लगे सिगनलों द्वारा दर्शाये जाने वाले आस्पेक्ट के अनुरूप लाल/हरे/पीले रंग की लघु प्रकाश इंडीकेशन (सूचक बत्ती) को प्रदर्शित करती है। होम सिगनल पर लगे जंक्शन इंडीकेटर के लिये पैनल पर एक लघु सफेद प्रकाश पट्टी (स्ट्रिप) प्रकाशित होकर होम सिगनल का लूप लाइन के लिए "आफ" होना दर्शाती है।

आश्रित शंट सिगनल जो मुख्य सिगनल के खम्भे पर स्थित होते हैं, उनके इंडीकेशन के लिए एक लघु सफेद प्रकाश पट्टी "आफ" स्थिति में प्रकाशित होगी। सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है।

अनाश्रित शंट सिगनल (स्वतंत्र खम्भे पर स्थित) की आन स्थिति में एक क्षैतिज सीधी लघु प्रकाश पट्टी तथा आफ स्थिति में 45 डिग्री के कोण पर लघु सफेद प्रकाश पट्टी प्रकाशित होगी। कालिंग आन सिगनल के आस्पेक्ट का इंडिकेशन पैनल पर होम सिगनल के नीचे छोटे पीले प्रकाश के रूप में दिया गया है। सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है। यह तभी प्रकाशित होता है जब कालिंग आन सिगनल आफ किया जाता है।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

(ब) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन –

पैनल पर ट्रैक सर्किटों के ऊपर प्रकाश पट्टियों (स्ट्रिप) का प्रावधान है, जो ट्रैक सर्किट पर गाड़ी नहीं रहने पर प्रकाशित नहीं होती है। जब कोई सिगनल “आफ” किया जाता है तो उसके मार्ग में पड़ने वाले तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों की सफेद प्रकाश पट्टियां प्रकाशित हो जाती हैं। जब गाड़ी ट्रैक सर्किट पर आती है तब प्रकाश पट्टियों का सफेद प्रकाश बुझ जाता है और लाल प्रकाश जल जाता है। गाड़ी जब ट्रैक सर्किट को पार कर जाती है तब लाल प्रकाश बुझकर पुनः सफेद प्रकाश जल जाता है। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में ये प्रकाश पट्टियां लाल प्रकाश से प्रकाशित हो जाती हैं।

टिप्पणी – गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रकाशित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि लघु प्रकाश बत्ती फ्यूज हो गयी है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि सफेद प्रकाश पट्टी का प्रकाशित होना अपेक्षित हो और वह न जलती हो तो स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से जांच करे कि ट्रैक साफ है अथवा नहीं। यदि साफ है तो ट्रैक सर्किट को सही कार्यशील समझा जाय तथापि बत्ती मरम्मत हेतु सम्बन्धित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।

(स) कांटो का संकेत –

एक सफेद प्रकाश स्ट्रिप (पट्टी) प्रत्येक कांटे के ट्रैक सर्किट पर कांटे की नार्मल/रिवर्स स्थिति के अनुसार प्रकाशित रहता है। जब सम्बन्धित कांटा बटन एवं डब्लू0डब्लू0एन0बटन कांटो को संचालित करने के लिए दबाते हैं तो कांटे के नार्मल/रिवर्स स्थिति में सेट एवं लाक होने पर सफेद प्रकाश का स्ट्रिप फ्लैश करना प्रारम्भ कर देती है, फिर सफेद प्रकाश स्ट्रिप स्थिर हो जाती है। विफलता की स्थिति में सफेद स्ट्रिप फ्लैश करती रहती है।

टिप्पणी: मोटर कांटे पर नान सिगनल मूवमेन्ट के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह सम्बन्धित मोटर कांटो को नार्मल/रिवर्स स्थिति में चलाकर उसकी जांच कर ले तथा उनके सम्बन्धित सूचकों को पैनल पर सुनिश्चित कर ले तथा इस जांच की प्रविष्टि स्टेशन मास्टर डायरी में अवश्य करें।

(x) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम /नियंत्रण पैनल वीडियो डिसप्ले यूनिट –

इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट “बी” पैरा 3, 4 तथा 6 में दिया गया है।

(xi) कांटों का पृथक परिचालन –

इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट “बी” पैरा 6.3.3 तथा 6.3.4 में दिया गया है।

कमशः पृष्ठ 7 पर

(xii) **स्टेशन सीमा के भीतर एवं बाहर गेटों का परिचालन –**
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "ए" के विभिन्न भागों में दिया गया है।

(xiii) **कैंक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग –**

कैंक हैण्डिल स्टेशन मास्टर कार्यालय में सील्ड एवं लाक केस में रहता है जब भी कांटों को कैंक हैण्डिल से सेट करना हो तो केस से निकाल कर कैंक हैण्डिल दिया जायेगा पुन कैंक हैण्डिल को वापस इसी केस में रखकर सील्ड एवं लाक कर दिया जायेगा। कैंक हैण्डिल चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय में उपलब्ध के0एल0सी0आर0 असेम्बली में लाक रहता है। कैंक हैण्डिल द्वारा मोटर कांटों की विफलता या टेस्टिंग के उद्देश्य से संचालन हेतु, कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर कैंक हैण्डिल चाभी निम्न पद्धति से निकालेगा –

(अ) कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर सम्बन्धित कैंक हैण्डिल कंट्रोल चाभी को स्टेशन मास्टर पैनल पर उपलब्ध वाई0एन0 एवं जी0बी0एन0 बटन एक साथ दबायेगे ।

(ब) विद्युत कांटा मशीन को आपात कालीन संचालन हेतु शर्तें पूर्ण होने पर कैंक हैण्डिल कंट्रोल चाभी के ऊपर लाल इंडिकेशन प्रकाशित हो जायेगा। इसके बाद सहायक स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर धीरे से कैंक हैण्डिल चाभी को धुमा कर निकाल लेंगे। कैंक हैण्डिल केवल तब निकाला जाये जब कैंक हैण्डिल चाभी असेम्बली में लाक फ्री इंडिकेशन के रूप में एक सफेद इंडिकेशन प्रकाशित हो जाये ।

(स) कांटों का संचालन परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-1 के अनुसार किया जाये और कार्य पूरा हो जाने पर कैंक हैण्डिल चाभी को पुनः के0एल0सी0आर0 असेम्बली में पूर्ववत स्थिति में लगा दिया जाये ।

(द) के0एल0सी0आर0 में कैंक हैण्डिल चाभी को पूर्ववत स्थिति में विद्युतीय लाक करने के लिए पैनल पर सम्बन्धित एल एन एवं जी बी एन बटन दबायेगें । कैंक हैण्डिल चाभी के विद्युतीय लाक होने पर एक सफेद इंडिकेशन एल एन बटन के उपर प्रकाशित हो जायेगा ।

(कैंक हैण्डिल द्वारा विद्युत कांटा मशीन से कांटों के संचालन हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" का पैरा 6.6, 6.4.7 तथा अनुलग्नक -1 देखें)

टिप्पणी –

(i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटों के हाथ द्वारा संचालन के लिए कैंक हैण्डिल चाभी निकाला जाये अथवा टेस्टिंग हेतु, निकाला जाय, तब इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर के परिशिष्ट "बी" अनुलग्नक-1 में दिये गये प्रोफार्मा में किया जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

- (ii) जब भी क्रेन्क हैण्डिल चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिंग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारूप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये।
- (iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रीकनेक्शन मेमों के साथ क्रेन्क हैण्डिल चाभी प्राप्त होने पर सामान्य कार्य प्रणाली अपनायी जाये।
- (iv) डिस्कनेक्शन की अवधि में गाड़ियों का परिचालन साधारण एवं सहायक नियम 3.69(1)(3) एवं 3.70(1)(2)।
- (xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध बीडर काउन्टर के रख रखाव हेतु
1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
 2. आपातकालीन रुट कैंसीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
 3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर।
 4. सिगनल को आफ से "आन" स्थिति में रिप्लेस करने हेतु वीडर गणक (ईजीजीएन)।
 5. क्रेन्क हैण्डिल वीडर गणक।
 6. आपातकालीन कांटा संचालन वीडर काउन्टर (ईडब्लूएन)।
- टिप्पणी:** स्टेशन मास्टर वीडर काउन्टर रजिस्टर को वीडर गणक द्वारा दर्शायी गयी संख्या के अनुसार अद्यतन रखेंगे।
- (xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्लू.एस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि -
इस स्टेशन पर लागू नहीं है।
- (xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सिल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति -
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" पैरा 5.5 में दिया गया है।
- (xvii) कांटो का आपात संचालन -
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" पैरा 6.3.4 में दिया गया है।
- (xviii) आपातकालीन मार्ग निरस्तीकरण -
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" पैरा 6.2 तथा 6.3.9 में दिया गया है।
- (xix) ब्लाक की क्लियरिंग -
कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन पर उपलब्ध अहिमनपुर एवं कटका हेतु एक्सिल काउन्टर की लघु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा ब्लाक क्लियर होना सुनिश्चित करेगा एवं एक्सिल काउन्टर की विफलता की स्थिति में सम्बन्धित गाड़ी के गार्ड से पूर्ण आगमन प्राप्त करेगा।
- (xx) कांटा ट्रेक विफलता के समय कांटों का आपात संचालन :
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" पैरा 6.3.12 में दिया गया है।

कमशः पृष्ठ 9 पर

4.1.1 अप आगमन सिगनल -

(क) अप डिस्टेंट सिगनल सं० ए-16 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं० एस-16 के स्थिति पर निर्भर है।

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-16 दो जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये -

लाइन संख्या 1 के लिए बायीं ओर जंक्शन इंडीकेटर के साथ।

लाइन संख्या 2 के लिए जंक्शन इंडीकेटर रहित।

लाइन संख्या 3 के लिए दांयीं ओर जंक्शन इंडीकेटर के साथ।

लाइन संख्या 4 के लिए दांयीं ओर जंक्शन इंडीकेटर के साथ।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल

(क) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 में लाइन संख्या 2 से।

(ख) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 लूप लाइन संख्या 1 से।

(ग) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 लूप लाइन संख्या 3 से।

(घ) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 लूप लाइन संख्या 4 से।

(ङ.) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 इकहरी लाइन टोकनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र साथ में एक्सल काउन्टर द्वारा नियंत्रित।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल -

(क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं० ए-1 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के स्थिति पर निर्भर है।

(ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 तीन जंक्शन इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय -

लाइन संख्या 1 के लिए दांयीं ओर जंक्शन इंडीकेटर सहित।

लाइन संख्या 2 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

लाइन संख्या 3 के लिए बांयीं ओर जंक्शन इंडीकेटर सहित।

लाइन संख्या 4 के लिए बांयीं ओर जंक्शन इंडीकेटर सहित।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल -

(क) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 में लाइन संख्या 2 से।

(ख) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 लूप लाइन संख्या 1 से।

(ग) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 लूप लाइन संख्या 3 से।

(घ) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 लूप लाइन संख्या 4 से।

(ङ.) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 इकहरी लाइन टोकन लेस विद्युत ब्लाक यंत्र साथ में एक्सल काउन्टर द्वारा नियंत्रित।

नोट -(अ) डाउन होम सिगनल सं० एस-1, डाउन शंट सिगनल संख्या एसएच 33 डाउन शंट सिगनल संख्या एसएच-35, अप शंट सिगनल संख्या एसएच-36, अप स्टार्टर सिगनल सं० एस-4/एस-6/एस-8, एस-10, अप शंट सिगनल सं० एसएच-24/एसएच-26/एसएच-28/एसएच-30 तथा अप होम सिगनल संख्या एस-16 समपार सं० 31 "सी" श्रेणी के बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है। डाउन होम सिगनल सं० एस-1 लाइन सं० 2 तथा 3 हेतु एवं लाइन सं० 1 व 4 में में लाइन बनाकर लेने हेतु समपार सं० 30 "स्पेशल" श्रेणी के बंद व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

कमशः पृष्ठ 10 पर

- (ब) अप होम सिगनल सं० एस-16, अप शंट सिगनल संख्या एसएच 34, डाउन स्टार्टर सिगनल संख्या एस-5/ एस-7/ एस-9/एस-11, डाउन शंट सिगनल संख्या एसएच 25/एसएच 27/एसएच 29/एसएच-31 तथा डाउन होम सिगनल संख्या एस-1 लाइन संख्या 2 एवं 3 हेतु तथा लाइन सं० 1 व 4 में मेन लाइन बनाकर लेने हेतु समपार संख्या 30 "स्पेशल" श्रेणी के बंद एवं लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।
- (स) अग्रिम प्रस्थान सिगनल का "आफ" आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकेनलेस ब्लाक यंत्र के "ट्रेन गोइंग टू" स्थिति के साथ ही सम्बन्धित एक्सल काउन्टर से नियन्त्रित है ।
- (द) मेन लाइन प्रस्थान सिगनल के हरे आस्पेक्ट पर एवं लूप लाइन प्रस्थान सिगनल के पीले आस्पेक्ट पर अग्रिम प्रस्थान सिगनल का नियंत्रण है ।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल -

4.1.5.1 शंट सिगनल

(क) अनाश्रित शंट सिगनल	
शंट सिगनल सं०	विवरण
एसएच-33	अहिमनपुर छोर से लाइन संख्या 1/2/3/4/5 में शंटिंग हेतु आने के लिए ।
एसएच-34	कटका छोर से लाइन संख्या 1/2/3/4 में शंटिंग हेतु आने के लिए ।
एसएच-35	लाइन सं० 6 एवं 7 से लाइन सं० 1/2/3/4/5 में शंटिंग हेतु आने के लिए ।
एसएच-36	लाइन सं० 5 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु लाइन सं० 6 एवं 7 में शंटिंग हेतु आने के लिए ।

(ख) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल संख्या	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एसएच-24	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 2 से अहिमनपुर छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु तथा लाइन सं० 6 एवं 7 में शंटिंग हेतु आने के लिए ।
एसएच-25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 2 से कटका छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक शंटिंग हेतु
एसएच-26	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6	लाइन सं० 1 से अहिमनपुर छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु तथा लाइन सं० 6 एवं 7 में शंटिंग हेतु आने के लिए ।
एसएच-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 1 से कटका छोर पर डाउन अग्रिम सिगनल सं० एस-15 तक शंटिंग हेतु ।
एसएच-28	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8	लाइन सं० 3 से अहिमनपुर छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु तथा लाइन सं० 6 एवं 7 में शंटिंग हेतु आने के लिए ।
एसएच-29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9	लाइन सं० 3 से कटका छोर पर डाउन अग्रिम सिगनल सं० एस-15 तक शंटिंग हेतु ।
एसएच-30	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-10	लाइन सं० 4 से अहिमनपुर छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु तथा लाइन सं० 6 एवं 7 में शंटिंग हेतु आने के लिए ।
एसएच-31	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-11	लाइन सं० 4 से कटका छोर पर डाउन अग्रिम सिगनल सं० एस-15 तक शंटिंग हेतु ।

कमशः पृष्ठ 11 पर

- टिप्पणी :**
- (i) सिगनल तथा कांटों की विस्तृत जानकारी हेतु इस स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" को देखें।
 - (ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियों साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70 एवं 3.71 तथा सहायक नियम 9.06 (4) के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर खराब सिगनल एडवाइस टी-369 (3बी) जारी करने के लिये जिम्मेवार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका (एस ई-32) में अंकित की जायेगी।
 - (iii) अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा साथ में प्रस्थान(स्टार्टर) सिगनल 'आन' 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।
 - (iv) 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।
 - (v) ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के संबंध में सिगनल 'आफ' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरूद्ध (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 निश्चित किया जायेगा।
 - (vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे संबंधित रख-रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दी गयी है।

4.2 रिले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हे लेने देने की कार्य पद्धति -

रिले कक्ष के प्रवेश द्वार में दो तालों का प्रावधान है जिनमें से एक ताले की चाभी कार्यरत ई0एस0एम0 के पास एवं दूसरे ताले की चाभी कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास रहती है। निरीक्षण, अनुरक्षण अथवा विफलता की स्थिति में कार्यरत ई0एस0एम0 स्टेशन मास्टर के पास उपलब्ध रिले रुम रजिस्टर में हस्ताक्षर कर रिले रुम की चाभी प्राप्त करेंगे तथा कार्य समाप्त होने के पश्चात रिले रुम की चाभी ई0एस0एम0 द्वारा स्टेशन मास्टर को वापस कर दिया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

4.3 पावर सप्लाई –

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु, कामर्शियल सप्लाई के अतिरिक्त दो डी0जी0 सेट का प्रावधान है । जिनके द्वारा इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई को चार्ज किया जाता है । कामर्शियल सप्लाई की विफलता की स्थिति में आई0पी0एस0 सिस्टम की चार्जिंग के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डी0जी0 सेट चलवा दिया जायेगा तथा आवश्यकता होने पर चेंज ओवर को धुमाकर पहला डी0जी0 सेट बंद कर दूसरा डी0जी0 सेट चालू किया जायेगा ।

(विस्तृत विवरण के लिये स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" के अनुलग्नक-II देखें)

5. दूर संचार –

इस स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली का परिशिष्ट बी पैरा 7 पर देखें ।

5.1 सेक्शन कंट्रोल/डिप्टी कंट्रोल/कर्षण पावर कंट्रोल –
सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर से कंट्रोल टेलीफोन जुड़ा है ।

5.2 आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :-
समपार संख्या 30 श्रेणी "स्पेशल" एवं 31 श्रेणी "सी" से मैगनेटो टेलीफोन द्वारा जुड़ा है ।

5.4 आई0वी0एस0 का आई0वी0एस0 टेलीफोन –
इस स्टेशन पर लागू नहीं है ।

5.5 एक्सल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-
माधो सिंह-अहिमनपुर एवं माधो सिंह-कटका ब्लॉक खंड में एक्सल काउन्टर की व्यवस्था है, इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" पैरा 5 को देखें ।

5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन –
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.7 वी0एच0एफ0 सेट –
स्टेशन पर उपलब्ध है ।

5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एमटीआरसी) –
इस स्टेशन पर लागू नहीं है ।

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

6. गाड़ी संचालन –

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01 व 8.03 के अनुसार होगा । आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45, 3.47 व 3.48 (1) के अनुसार आफ किये जायेंगे । इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में डोमिनो टाइप स्टेशन पैनल की व्यवस्था है । स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।

कमशः पृष्ठ 13 पर

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 "डी" में दिया गया है।

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी –

- (अ) स्टेशन अधीक्षक— (प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार) ।
- (ब) सहायक स्टेशन मास्टर—(प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार) ।
- (स) कांटावाला – (प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार) ।
- (द) फाटकवाला— गेट सं० 30''स्पेशल एवं 31''सी''पर (प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार) ।

गाड़ियों के संचालन हेतु कर्तव्य स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "डी" में दिया गया है ।

नोट: समय-समय पर मंडल कार्यालय द्वारा जारी किया गया प्रभावी ड्यूटी रोस्टर के अनुसार कर्मचारी कार्य करेंगे ।

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस, जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है, को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है । यह कार्य पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा । ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा तथा प्राइवेट नं० बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है ।

(विस्तृत विवरण के लिए सामान्य नियम 3.38, 3.40(3) एवं 8.03 तथा ट्रैक सर्किट इंडिकेशन के लिये स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट 'बी' पैरा 6.4.2 पर देखें)

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन –

प्रत्येक गाड़ी पासिंग कर्मचारी जिसकी स्टेशन पर नयी तैनाती हुई है या स्टेशन पर छुट्टी/एवजी कर्मचारी या 15 दिनों से अधिक की नियमित अनुपस्थिति के उपरान्त ड्यूटी पर उपस्थित होने वाले नियमित कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ना चाहिए और निर्धारित आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन दर्ज करना चाहिए । जब कभी कोई शुद्धि पर्ची स्टेशन संचालन नियम में जारी की जाती है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कर्मचारियों का पुनः आश्वासन अवश्य लिया जाए ।

(सामान्य नियम 5.01(19) एवं परिचालन प्रपत्र 15 देखें ।)

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त –

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

- (क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो।
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से “आन” कर दिये गये हैं।
- (ग) लाइन उस एडवांस स्टार्टर सिगनल तक जो कि आनेवाली गाड़ी के निकट है, साफ न हो।

टिप्पणी: उपरोक्त के साथ ही सामान्य नियम 8.03 (2) एवं सहायक नियम 8.03 (i), (ii), (iii) एवं (iv) भी देखें।

6.2.1 गाड़ी के स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली अन्य विशेष शर्त :-**6.2.1.1 ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना**

सहायक नियम 5.19 (2) देखें।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन –

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन –

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी भेजना –

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना –

इस स्टेशन पर लागू नहीं है।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

– कोई नहीं –

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त –

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

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

कमशः पृष्ठ 15 पर

(अ) अप गाड़ियों के लिए –

1. लाइन संख्या 1 पर कांटा सं0 208एक्स नार्मल बनाकर एवं लाइन सं0 3 व 4 पर डेड एण्ड बनाकर ।
2. लाइन संख्या 1, 2, 3 व 4 पर मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस-2 तक ।

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए –

1. लाइन संख्या 1 व 4 पर सैण्ड हम्प बनाकर ।
2. लाइन संख्या 1, 2, 3 व 4 पर पर मेन लाइन बनाकर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस-15 तक ।

(ध) समपार फाटक बंद व लाक न कर दिया हो :(अ) अप गाड़ियों के लिए –

समपार सं0 30 श्रेणी "स्पेशल" तथा 31 श्रेणी "सी" ।

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए –

समपार सं0 31 श्रेणी "सी" तथा लाइन सं0 2 व 3 पर एवं लाइन सं0 1 व 4 पर मेन लाइन बनाकर लेते समय समपार सं0 30 श्रेणी "स्पेशल" ।

नोट :- गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल पुश बटनों के परिचालन के लिये स्टेशन संचालन नियम के साथ संलग्न परिशिष्ट 'बी' पैरा 8 को देखें ।

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

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन –

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

- क. डाउन गाड़ियों के लिए समपार संख्या 31 श्रेणी "सी" पर कार्यरत गेटमैन को प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर सूचित न कर दिया हो ।
- ख. अप गाड़ियों के लिए समपार संख्या 30 श्रेणी "स्पेशल", एवं 31 श्रेणी "सी" पर कार्यरत गेटमैन को प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर सूचित न कर दिया हो ।
- ग. 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 ।
- ध. पैनल कंट्रोल चाभी पैनल लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन की स्थिति में आ जाये ।
- ड . आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट बनाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' पैरा 8 के अनुसार सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबायें ।
- च . सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा ।

कमशः पृष्ठ 16 पर

- छ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ जल जायेंगी।
- ज. स्टेशन पैनल पर देख लें कि प्वाइंटस 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।
- झ. स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी होम सिगनल पार कर गई हो तथा आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो गये हैं।
- ञ. स्टेशन पैनल को देख लें कि आने वाली गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियाँ बुझकर लाल बत्तियाँ जल जाती है। और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियाँ बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियाँ फिर जल जाती हैं।
- त. 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।
- थ. 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।

6.3.2 सिगनल को पुनः "आन" करने के लिए 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 को पुनः "आन" हो गये हैं।

6.4 एक साथ दो गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान, गाड़ियों की कासिंग तथा गाड़ियों को प्राथमिकता देना – (परिशिष्ट 'बी' पैरा 6.8 देखें)

- 6.4.1 इस स्टेशन पर गाड़ियों की प्राथमिकता के आधार पर आगमन एवं प्रस्थान स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" पैरा 6.8 के अनुसार किया जायेगा।
- 6.4.2 गाड़ियों की कासिंग के समय सबसे बाहरी काँटो को जिन पर से गाड़ी गुजरेगी इस प्रकार सेट व लाक होना चाहिये कि किसी भी परिस्थिति में दोनो गाड़ियाँ एक ही लाइन में आकर न मिल सकें।
- 6.4.2 यात्री गाड़ियों की कासिंग सहायक नियम 5.01(14) के अनुसार की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

नोट: सामान्यतया अप/डाउन गाड़ियों में लाइन सं० 2 से रन थू जा सकती है । यदि किसी कारणवश अप/डाउन गाड़ियों में लाइन सं० 2 से रन थू पास करना सम्भव न हो तो लूप लाइन सं० 1/3/4 से रन थू निर्धारित गति 15 कि०मी० प्रति घंटा से जा सकती है ।

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

क. कार्यरत स्टेशन मास्टर पर बिना रूके पास होने वाली गाड़ियों के अन्तिम वाहन के पीछे टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लैम्प लाइट को स्वयं देखकर गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा ।

ख. स्टेशन पर 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 क्लियर देगा और न ही उस स्टेशन से लाइन क्लियर 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 ।

[देखें सा० एवं स० नियम 4.17 (iv)]

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

- (क) लाइन क्लियर स्टेशन मास्टर अहिमनपुर/कटका स्टेशन से प्राप्त कर लिया गया हो ।
- (ख) स्टेशन पैनल पर अप/डाउन ट्रेन के लिये सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेंन्सी बत्ती न प्रकाशित हो ।
- (ग) अप/डाउन ट्रेन के लिये स्टेशन पैनल पर सम्बन्धित रूट सेट करने के लिए स्टेशन संचालन नियमावली के परिशिष्ट "बी" के पैरा 8 के अनुसार सिगनल एवं रूट बटन एक साथ दबाया जायेगा । रूट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे एवं सिगनल "आफ" हो जायेगा । सिगनल आफ होने पर पूरा रूट सफेद प्रकाशित हो जायेगा ।
- (घ) पैनल पर सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडिकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा ।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

- (ड.) प्रस्थान होने वाली गाड़ी के प्रस्थान सिगनल का आस्पेक्ट पैनल पर सुनिश्चित करेगा जो कि प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट का सूचक हो।
- (च) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपन्सी प्रकाश "लाल" गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा।
- (छ) अप गाड़ी के प्रस्थान से पूर्व समपार सं० 31 श्रेणी सी तथा डाउन गाड़ी के प्रस्थान से पूर्व समपार सं० 30' श्रेणी "स्पेशल" को बन्द होना प्रा०स० के आदान-प्रदान के साथ सुनिश्चित कर लिया गया हो।

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

इस स्टेशन पर लागू नहीं है।

6.6.3 काशन आर्डर (सतर्कता आदेश) का जारी किया जाना :

जब कभी लाइन की मरम्मत हो रही हो या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता हो तो डाइवर और गार्ड (यदि हो) को एक सतर्कता आदेश (टी-409) दिया जायेगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किस किलोमीटर में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलाई जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन से या अन्य स्टेशनों से और ऐसी पद्धति से दिया जायेगा जैसे विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

(सा० एवं सहा० नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से 15 कि०मी० प्रति घंटा की गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। सम्बन्धित कांटा व सिगनल पुश बटन को स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट बी' के अनुसार संचालित किया जायेगा। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी वर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है।

6.7.2 बिना रुके जाने वाली गाड़ियों को दोनों तरफ से देखना चाहिये। कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन भवन के सामने खड़े होकर आल राइट सिगनल स्वयं देगा और आफ साइड से एक कार्यरत स्टेशन कर्मचारी देगा। आल राइट सिगनल का आदान-प्रदान स्टेशन स्टाफ ट्रेन कू व गार्ड के बीच दिन में हरी झण्डी तथा रात में हरी बत्ती द्वारा किया जायेगा।

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

कमश: पृष्ठ 19 पर

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

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

6.8 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :

6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

ट्रैक सर्किट 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 जाये। गाड़ी के आगमन/प्रस्थान के लिए 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(1), 3.40(2), 8.03, 14.13 (1)(2) देखें)

6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, कैंक हैंडिल के उपयोग से की जायेगी। कैंक हैंडिल चाभी को के0एल0सी0आर0 से निकालने की पद्धति एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-1 में दिया गया है।

6.8.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिये सामान्य नियम 3.68(1);2), सहायक नियम 3.68 सामान्य नियम 3.69, सामान्य एवं सहायक नियम 3.70 देखें।

6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

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

इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" पैरा 5.6 देखें।

6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :

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

कमशः पृष्ठ 20 पर

- 6.8.7** अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :
सामान्य नियम 5.09(1)(2)(3), एवं सहायक नियम 5.09(i) देखें ।
- 6.8.8** बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :
सामान्य नियम 5.10(1)(2) एवं सहायक नियम 5.10(i), (ii), (iii) देखें ।
- 6.9** ट्रालियों/मोटर ट्रालियों /सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध :
सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 देखें ।
- 7.** लाइन अवरुद्ध होना :
सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरोध करने की अनुमति नहीं है । परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर साधारण एवं सहायक नियम 5.19 का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से प्राइवेट नं0 का आदान प्रदान अवश्य करें ।
- 8.** शंटिंग :
बिना सिगनल के शंटिंग की स्थिति में मोटर परिचालित कांटे, चाहे वे सम्मुख हो या अनमुख क्लैम्प एवं पैड लाक अवश्य किये जाये ।
- 8.1** सामान्य सावधानियों :
सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) एवं आपरेटिंग सरकुलर नं03 का भाग "ए" देखें ।
- 8.2** आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :
(I) जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल आन रखे जाये । ऐसी शंटिंग गाड़ी आने के संभावित समय के 10 मिनट पहले बंद कर दी जायगी ।
(II) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है , आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल "आफ" किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है ।
[सामान्य नियम 8.05 (2) (3) देखें]
- 8.3** (I) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :
(क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जायेगी ।
[सामान्य नियम 8.06(1) देखें]
(ख) धुन्ध या कोहरा या किसी भी कारण यदि दृश्यता बाधित हो तो किसी भी गाड़ी का लाइन क्लीयर देने के पश्चात उसके सामने उन लाइनों पर शंटिंग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है ।
- (II) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें : कुछ नहीं

कमशः पृष्ठ 21 पर

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग :

साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12, 8.13 व 8.15 की ओर विशेष रूप से ध्यान आकर्षित किया जाता है।

8.4.1 **ब्लाक खण्ड साफ होने पर शंटिंग (आगमन अनुमति देने से पूर्व) :-**
होम सिगनल 'आन' रहने पर साधारणतया: अग्रिम प्रस्थान सिगनल के मध्य शंटिंग मेमो देकर शंटिंग करने की अनुमति है, परन्तु ब्लाक खण्ड साफ होने पर स्टेशन मास्टर द्वारा प्रदत्त सक्षम रेल कर्मचारी की निगरानी में होम सिगनल तक ऐसी शंटिंग की जा सकती है बशर्ते रास्ते में पड़ने वाले फाटक बन्द व लाक हो और खण्ड का ब्लाक बैक किया जा चुका हो तथा सम्बन्धित शन्टिंग चाभी व शंटिंग आदेश ड्राइवर को देकर इसकी स्वीकृति दी जा चुकी हो।

8.4.2 **आती हुई गाड़ी की दिशा में शंटिंग (आगमन अनुमति देने से बाद) -**
होम सिगनल के 'आन' स्थिति में रहने पर स्टेशन मास्टर द्वारा नियुक्त सक्षम कर्मचारी के निगरानी में लाइन क्लीयर देने के बाद उस दिशा में अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ऐसी शंटिंग की जा सकती है बशर्ते :-
(1) सम्भावित आगमन से दस मिनट पूर्व शंटिंग बन्द हो जाये।
(2) रात्रि में धुंध, कुहरा या तूफानी मौसम में ऐसी शंटिंग वर्जित है।
(3) मार्ग में पड़ने वाले फाटक बन्द एवं लाक हो।

8.4.3 **जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग :-**
इस स्टेशन पर जाती हुई गाड़ी के पीछे प्रथम रोक सिगनल तक शंटिंग की अनुमति है वशर्ते जाने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल को पार कर गयी हो और इसकी यात्रा चालू है। होम सिगनल के बाहर लाइन अवरुद्ध नहीं की जायेगी जब तक कि सामान्य नियम 8.12 एवं 8.13 के अनुरूप लाइन "ब्लाक बैक" नहीं कर दी जाती है तथा नियानुसार दिये गये पूर्ण विवरण के अनुसार चालक को शंटिंग आदेश नहीं दिया जाता है।

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

टिप्पणी:-शंटिंग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक सड़क यातायात के विरुद्ध प्राइवेट नं0 का आदान-प्रदान करने के बाद बंद एवं लाक कर दिये जायेंगे।

8.4.5 **इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :-**
नियमानुसार किया जायेगा।

कमश: पृष्ठ 22 पर

- 8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :
इस स्टेशन पर लागू नहीं है।
- 8.6 साइडिंग में शंटिंग :
साइडिंग लाइन सं0 5/6/7 में शंटिंग शंट सिगनल पर किया जायेगा । शंट सिगनल के परिचालन हेतु परिशिष्ट "बी" का पैरा 8 देखें ।
9. असामान्य परिस्थितियों :
- (क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :
- (i) किसी स्टेशन पर दिये हुए स्थावर सिगनलों में से किसी के विफल होने की दशा में साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70 व 3.71 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा ।
ब्लाक उपकरणों के विफल हो जाने पर लाइन क्लीयर संदेश ब्लाक यंत्र टेलीफोन/कंट्रोल टेलीफोन के माध्यम से निश्चित रूप से प्रेषित किया जाये ।
(विस्तृत विवरण के लिये साधारण एवं सहायक नियम का अध्याय—14 एवं परिशिष्ट "घ " देखें)

- टिप्पणी : (अ) ब्लाक यंत्र के टेलीफोन से लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की संभावना रहती है ।
- (ब) कंट्रोल टेलीफोन से लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय इस बात को सुनिश्चित करने के लिए कि सही स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा वार्तालाप किया जा रहा है, नियंत्रक टेलीफोन से लाइन क्लीयर पूछने वाले स्टेशन मास्टर को चाहिए कि जिस स्टेशन से लाइन क्लीयर मांगा जा रहा है उस स्टेशन से आने वाली या वहाँ जाने वाली अंतिम दो गाड़ियों का अपने स्टेशन पर/से आगमन/प्रस्थान पर का समय बतलाये इसी प्रकार दूसरे ओर के स्टेशन मास्टर को भी अपने स्टेशन पर/से आने वाली/जाने वाली अंतिम दो गाड़ियों के आगमन/ प्रस्थान समय को लाइन क्लीयर पूछने वाले स्टेशन मास्टर को बतलाना चाहिए ।
- (स) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्ध होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और पूर्वोत्तर रेलवे के दुर्घटना मैनुअल 1987 एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें ।

कमशः पृष्ठ 23 पर

- (द) सम्मुख और अनुमुख दिशा में जब मोटर चालित कांटें ट्रेल थ्रू हो जायें और बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इस जांच को रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।
- (ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :
दुर्घटना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लीयर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी।
(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें ।)
- (iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियों :
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 लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए ।
(सामान्य नियम 6.04 देखें ।)
- (iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :
इस स्टेशन पर लागू नहीं है ।
- (v) एक्सल काउन्टर ब्लाक/बी पी ए सी की खराबी :
इस स्टेशन पर लागू नहीं है ।
- (vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :
इस स्टेशन पर लागू नहीं है ।
- (ख) कैंक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकास्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :
- (i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को कैंक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-1 में दिया गया है ।
- (ii) ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रुट रिलीज कराने हेतु सामान्य नियम 3.39 एवं 3.77 देखें ।

कमशः पृष्ठ 24 पर

- (ग) **कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन :**
ट्रैक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधारहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है।
- (घ) **कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अर्न्तपाशन की खराबी की रिपोर्ट करना:**
- (i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर 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 को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को रिपोर्ट की जाये तथा उस खराबी के ठीक होने के बाद सिगनल अनुरक्षक से लिखित मेमो प्राप्त होने पर ही स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा कार्य प्रणाली को पुनः सामान्य स्थिति में लाया जाये।
- (ii) खण्ड के नियंत्रक को संदेश देने के साथ इस खराबी को सिगनल विफलता रजिस्टर में भी दर्ज किया जाये।

9.1 **संचार साधनों की पूर्ण विफलता –**

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये है उदाहरणार्थ

-
- (i) ब्लाक उपकरण / एक्सल काउन्टर
(ii) ब्लाक उपकरण से सम्बन्धित टेलीफोन
(iii) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
(iv) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन एवं बी.एस.एन.एल.टेलीफोन।
(v) कंट्रोल टेलीफोन
(vi) वी0एच0एफ0 सेट विशेष अनुदेशों के अधीन।
- (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा।
- (ख) वी0एच0एफ0सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय निम्नलिखित निर्देशों का पालन करना आवश्यक है:—
- (i) पिछली तीन गाड़ियों का विवरण लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय लिया जायेगा जिसमें लाइन क्लियर प्राप्त करने, प्राइवेट नम्बर के साथ ब्लाक सेक्शन आकुपाई करने एवं लाइन क्लियर करने का समय भी शामिल रहेगा।

कमशः पृष्ठ 25 पर

- (ii) वी0एच0एफ सेट पर लाइन क्लियर का आदान-प्रदान केवल तब किया जाये जब वी0एच0एफ सेट पर ध्वनि पूर्णतः स्पष्ट हो, वी0एच0एफ सेट का उपयोग इस कार्य के लिये उस स्थिति में नहीं किया जाना चाहिये जब वी0एच0एफ सेट की ध्वनि में कोई इन्डक्शन, व्यवधान या अस्पष्ट/टूटी हुई ध्वनि मिलती है।
- (iii) वी0एच0एफ सेट पर लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय यदि कोई संदेह हो तो इसका उपयोग तुरन्त बन्द कर देना है। इस स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ियों को सुरक्षित परिचालन हेतु नियमानुसार कार्यवाही हेतु उत्तरदायी है।
- (iv) वी0एच0एफ सेट पर केवल तीन गाड़ियों का लाइन क्लियर प्राप्त किया जा सकता है। इसके बाद अन्य गाड़ियों के लाइन क्लियर का आदान-प्रदान खण्ड के यातायात निरीक्षक/पर्यवेक्षक स्टेशन मास्टर अथवा बगल के पर्यवेक्षकीय स्टेशन मास्टर की उपस्थिति में किया जायेगा।

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

ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन को गाड़ियों को भेजने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइट इंजन/ट्रेन इंजन/मोटर ट्राली/ट्राली साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली के चलाने के पहले संचार साधन चालू करने के लिये भेजे जाने वाले चालक/गार्ड/स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म टी/बी 602 पर सम्पूर्ण संचार साधन विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार को सुपुर्द करेगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा :-

- (अ) लाइन क्लियर के बिना प्रस्थान प्राधिकार ।
- (ब) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।
- (स) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार।
- (द) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लियर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिये भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लियर के लिये कहा जाये।

क्रमशः पृष्ठ 26 पर

(य) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लीयर संदेश जिसमें निम्नलिखित के लिये अनुमति दी गयी हो :-

(i) खाली इंजन/ गाड़ी इंजन खाली अथवा उनके स्टेशन से भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़ कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिये, अथवा

(ii) टावर वैगन/ डीजल कार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रोक के वापस आने के लिये, अथवा

(iii) मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर या उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिये।

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

9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :
इस स्टेशन पर लागू नहीं है।

9.3 बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुधर्टनाग्रस्त गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान :
सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 के अनुसार कार्य किया जायेगा।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

क. अहिमनपुर छोर : प्लेटफार्म के मध्य से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल संख्या एस-4 की बत्ती।
ख. कटका छोर : प्लेटफार्म के मध्य से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल संख्या एस-5 की बत्ती।

(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

स्टेशन संचालन नियम परिशिष्ट 'ई.' देखें।

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

(i) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे हैं इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे सभी स्टेशनो के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात् बाहर की 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 धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो, वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो ड्यूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैग मैनों को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनल मैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी।

कमशः पृष्ठ 27 पर

- (ii) स्टेशन में निम्नलिखित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है । जिसमें ड्यूटी पर तैनात फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टॉक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का व्योरा देना होगा ।
- (iii) ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनल मैन और या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनल मैन प्रतिनियुक्त किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है । जिससे ज्ञात होगा कि वे गाड़ी के लिए फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं ।

(दृश्यता परीक्षण स्थल, पटाखा लगाने का स्थान, स्टेशन पटाखा रजिस्टर एवं फाग सिगनल मैन हेतु विस्तृत निर्देशों हेतु सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 एवं परिशिष्ट "क" देखें)

13. परिशिष्ट की सूची :

परिशिष्ट	'ए'	समपार फाटकों के संचालन हेतु परिशिष्ट 'ए' का भाग-1 एवं भाग-2 देखें ।
परिशिष्ट	'बी'	सिगनल और अन्तर्पार्शन की पद्धति ।
अनुलग्नक-I		मोटर प्वाइंट मशीन का क्रैक हैण्डिल द्वारा संचालन ।
अनुलग्नक-II		कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था ।
अनुलग्नक-III		इकहरी लाइन पर डायडो टाइप टोकेनलेस विद्युत ब्लाक उपकरण का विवरण ।
परिशिष्ट	'सी'	टक्कर रोधी उपकरण
परिशिष्ट	'डी'	कर्मचारियों के कर्तव्य ।
परिशिष्ट	'ई'	स्टेशन के आवश्यक उपस्कर ।
परिशिष्ट	'एफ'	डी के स्टेशन , हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम ।
परिशिष्ट	'जी'	विद्युतीकृत खडों पर गाड़ियों के परिचालन के लिये नियम ।

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

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