पूर्वोत्तर रेलवे

वाराणसी मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या–वाराणसी /355

जारी होने की तिथि 09.07.09
लागू होने की तिथि. 26.02.10

सैदाबाद

बड़ी लाइन

टिप्पणी : i) दिनांक 23.06.95 से लागू स्टेशन संचालन नियम संख्या/355 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है ।
स्टेशन संचालन नियमावली सैदाबाद श्रेणी ''बी'', इकहरी लाइन, बड़ी लाइन स्टेशन, अन्तपार्शित मानक–।।।, बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती से सुसज्जित तथा पूर्ण ब्लाक पद्वति पर संचालित (सामान्य एवं सहायक नियम 8.01, 8.03(।), 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 रुप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख

मंसिदूई/नि./वाराणसी/2009 (आर0डी0)/14 दिनांकः 08.07.2009 संशोधन ''ए'' दिनांक 20.10.2010 तथा पैनल डायग्राम मंसिदूई/नि./ वाराणसी/2009 (पी0डी0)/9 दिनांकः 04.03.2009 संलग्न है जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्धटना 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 ।

2. स्टेशन का विवरण

2.1 सामान्य स्थिति

सैदाबाद स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी – इलाहाबाद मार्ग पर इकहरी लाइन का ''बी'' श्रेणी का अविद्युतीयकृत स्टेशन है। यह छपरा जं0 स्टेशन से कि0मी0 298/3–4 की दूरी पर स्थित है।

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

2.2.1 ब्लाक स्टेशन

पूर्व दिशा में **हण्डियाखास**	:	7.54 कि0मी0 की दूरी पर स्थित है ।
पश्चिम दिशा में **रामनाथपुर**	:	10.86 कि0मी0 की दूरी पर स्थित है ।

क्रमशः पृष्ट सं0 2 पर

(आशुतोष कु0 पाण्डेय)
मंसि0दू0इं0/वाराणसी

(धीरेन्द्र कुमार)
वमंपचाप्र/सा0/वाराणसी

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन : कोई नहीं

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

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से ''ब्लाक खंड'' **शुरु** होता है ।	वह स्थान जहां से ''ब्लाक खंड '' समाप्त होता है ।
सैदाबाद – रामनाथपुर	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल संख्या एस–2 से ।	रामनाथपुर स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
सैदाबाद– हंडियाखास	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल संख्या एस–11 से	हंडियाखास स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो – समतल ।

2.5 ले आउट –
इस स्टेशन का ले आउट तीन लाइनों का है, जिसमें सभी रनिंग लाइनें हैं । सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है ।

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

लाइन संख्या	स्पष्ट स्टैंडिंग लम्बाई (मीटर में) (सी0एस0एल0)	अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
1	769.00 मी0	लूप लाइन संख्या 1 एवं रेल लेवल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	अविद्युतीकृत
2	715.00 मी0	मेन लाइन है ।	
3	755.00 मी0	लूप लाइन संख्या 3 है ।	

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी0एस0एल0 :– कोई नहीं

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता – कोई नहीं

2.6 समपार –

2.6.1 स्टेशन सीमा के भीतर स्थित समपारः–
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
56 ट्राफिक	सी	कांटा संख्या 201 एवं डाउन शंट सिगनल संख्या एसएच–31 के मध्य कि0मी0298/9–10 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर से मैगनेटो टेलीफोनद्वारा सम्बद्ध है ।	नहीं

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

(आशुतोष कु0 पाण्डेय) (धीरेन्द्र कुमार)
मंसि0दू0इं0/वाराणसी वमंपचाप्र/सा0/वाराणसी

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
56 ए	सी	डाउन डिस्टेंट सिगनल संख्या ए–1एवं डाउन होम सिगनल संख्या एस–1 के मध्य कि0मी0299/9–10 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	अरक्षित	अरक्षित	अरक्षित	अरक्षित

2.6.2 स्टेशन सीमा के बाहर स्थित समपार :– स्टेशन सीमा के बाहर स्थित समपार फाटकों की स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी :-

57	सी	रामनाथपुर - सैदाबाद के मध्य किमी. 300/ 4–5 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	फाटक वाला इंजी0	नही	कार्यरत स्टेशन मास्टर से मैगनेटो टेलीफोन द्वारासम्बद्ध है ।	नहीं

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु इस स्टेशन के स्टेश न संचालन नियम के परिशिष्ट''ए' भाग 1 तथा भाग 2 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 **रामनाथपुर** 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 **हंडियाखास** 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	–

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

टिप्पणी : कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जायेगा कि उसके अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति उपर्युक्त विद्युत ब्लाक यंत्र को परिचालित नहीं कर रहा है, विशेष रूप से सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक का अध्याय 14 तथा स्टेशन संचालन नियम 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 रहेगें । इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट''बी'' का अनुलग्नक –।। 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 –
सैदाबाद – रामनाथपुर एवं **सैदाबाद–हंडियाखास** खंड में एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है । सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. –

क0सं0	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं0 सी–3	यह डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं0 1, 2 व 3 में आने के लिए है।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं0 सी–10	यह अप होम सिगनल सं0 एस–12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं0 1, 2 व 3 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 रुप से लाक किये गये कांटे – कोई नहीं

(vii) यांत्रिक रुप सें संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे –
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है।

(viii) आपात/क्रैंक हैण्डिल चाभियॉ और उनकी अभिरक्षा –
आपात/क्रैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है ।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

(ix) <u>कांटे/ट्रैप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत **(इलेक्ट्रिक/बैनर किस्म के)**</u> –

(अ) पैनल पर प्रत्येक सिगनल के लिये स्थल पर लगे सिगनल सूचक द्वारा दर्शाये गये है । ये सूचक फील्ड पर लगे सिगनलों द्वारा दर्शाये जाने वाले आस्पेक्ट के अनुरुप लाल/हरे/पीले रंग की लघु प्रकाशk इंडीकेशन (सूचक बत्ती) का प्रावधान 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 होतें है, उनके इंडीकेशन के लिए एक लघु सफेद प्रकाश पट्टी ''आफ' स्थिति में प्रकाशित होगी।सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है। अनाश्रित शंट सिगनल (स्वतंत्र खम्भे पर स्थित) की आन स्थिति में एक सीधी लघु प्रकाश पट्टी तथा आफ स्थिति में 45 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 रुप में दिया गया है । सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है । यह तभी प्रकाशित होता है जब कालिंग आन सिगनल **आफ** किया जाता है ।

(ब) <u>ट्रैक सर्किट इंडीकेशन</u> –

पैनल पर ट्रैक सर्किटो 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 पट्टिया प्रकाशित हो जाती है।जब गाड़ी ट्रैक सर्किट पर आती है तब प्रकाश पट्टियों का सफेद प्रंकाश 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 है ।

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 रुप 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।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

(स) <u>कांटो का संकेत</u> –
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 है 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 ।

टिप्पणीः 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) <u>कांटे / सिगनल / गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम / नियंत्रण पैनल वीडियो डिसप्ले यूनिट</u> –
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है ।

(xi) <u>कांटों का पृथक परिचालन</u> –
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है ।

(xii) <u>स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन</u> –
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ''ए' में दिया गया है ।

(xiii) <u>क्रैंक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग</u> –
क्रैंक हैंडिल स्टेशन मास्टर कार्यालय में सील्ड एंव लाक केस में रहता है जब भी कॉटों को क्रैंक हैंण्डिल से सेट करना हो तो केस से निकाल कर क्रैक हैंण्डिल दिया जायेगा पुन क्रैंक हैंण्डिल को वापस इसी केस में रखकर सील्ड एवं लाक कर दिया जायेगा। क्रैक हैंण्डिल चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय में उपलब्ध के0एल0सी0आर0 असेम्बली में लाक रहता है। क्रैंक हैंण्डिल द्वारा मोटर कांटों की विफलता या टेस्टिंग के उद्देश्य से संचालन हेतु, कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर क्रैंक हैंण्डिल चाभी निम्न पद्धति से निकालेगा –

(अ) कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर सम्बन्धित क्रैंक 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 शर्ते पूर्ण होने पर क्रैन्क हैण्डिल कंट्रोल चाभी के ऊपर लाल इंडीकेशन प्रकाशित हो जायेगा। इसके बाद सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर धीरे से क्रैंन्क हैंण्डिल चाभी को धुमा कर निकाल लेगें। क्रैंन्क हैंण्डिल केवल तब निकाला जाये जब क्रैन्क हैंण्डिल चाभी असेम्बली में लाक फ्री इंडिकेशन के रुप में एक सफेद इंडीकेशन प्रकाशित हो जाये ।

(स) कांटों का संचालन परिशिष्ट ''बी'' के अनुलग्नक–I के अनुसार किया जाये और कार्य पूरा हो जाने पर क्रैंन्क हैण्डिल चाभी को पुनः के0एल0सी0आर0 असेम्बली में पूर्ववत स्थिति में लगा दिया जाये ।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

(द) के0एल0सी0आर0 में कैंन्क हैंण्डिल चाभी को पूर्ववत स्थिति में विद्युतीय लाक करने के लिए पैनल पर सम्बन्धित एल एन एवं जी बी एन बटन दबायेगें । कैन्क हैण्डिल चाभी के विद्युतीय लाक होने पर एक सफेद इंडिकेशन एल एन बटन के उपर प्रकाशित हो जायेगा ।
(कैंन्क हैंण्डिल द्वारा विद्वुत कांटा मशीन से कांटों के संचालन हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ''बी'' का अनुलग्नक –I देखें)

टिप्पणी –

(i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो के हाथ द्वारा संचालन के लिए कैंन्क हैंण्डिल चाभी निकाला जाये अथवा टेस्टिंग हेतु, इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर के परिशिष्ट ''बी'' अनुलग्नक– **I** में दिये गये प्रोफार्मा में किया जायेगा ।

(ii) जब भी कैंन्क हैंण्डिल चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारुप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये ।

(iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रीकनेक्शन मेमों के साथ कैन्क 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 (ईयूयूवाईएन) ।
2. आपातकालीन रुट कैन्सीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर ।
4. सिगनल को **आफ**' से ''**आन**'' स्थिति में रिप्लेस करने हेतु वीडर गणक (ईजीजीएन) ।
5. कैन्क हैण्डिल वीडर गणक ।

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

(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'' में दिया गया है ।

(xvii) कांटो का आपात संचालन –
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है ।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(xviii) आपातकालीन मार्ग निरस्तीकरण –
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है ।

(xix) ब्लाक की क्लियरिंग –
कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन पर उपलब्ध **रामनाथपुर एवं हंडियाखास** हेतु **एक्सिल काउन्टर** की लघु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा ब्लाक क्लीयर होना सुनिश्चित करेगा एवं **एक्सिल काउन्टर** की विफलता की स्थिति में सम्बन्धित गाड़ी के गार्ड से पूर्ण आगमन प्राप्त करेगें।

4.1.1 अप आगमन सिगनल –

(क) अप डिस्टेंट सिगनल सं0 ए–12 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं0 एस–12 के स्थिति पर निर्भर है।

(ख) अप होम सिगनल सं0 एस–12 दो जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये –
लाइन संख्या 1 के लिए दांयी ओर जंक्शन इंडीकेटर के साथ ।
लाइन संख्या 2 के लिए जंक्शन इंडीकेटर रहित ।
लाइन संख्या 3 के लिए बांयी ओर जंक्शन इंडीकेटर के साथ ।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल

(क) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 मेन लाइन संख्या 2 से ।
(ख) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 लूप लाइन संख्या 1 से ।
(ग) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–8 लूप लाइन संख्या 3 से ।
(घ) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र साथ में एक्सिल काउन्टर द्वारा नियंत्रित ।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल –

(क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं0 ए–1 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के स्थिति पर निर्भर है।

(ख) डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 दो जंक्शन इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय –
लाइन संख्या 1 के लिए बांयी ओर जंक्शन इंडीकेटर सहित ।
लाइन संख्या 2 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन संख्या 3 के लिए दांयी ओर जंक्शन इंडीकेटर सहित ।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल –

(क) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 मेन लाइन संख्या 2 से ।
(ख) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7 लूप लाइन संख्या 1 से ।
(ग) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–9 लूप लाइन संख्या 3 से ।
(घ) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 इकहरी लाइन टोकन लेस विद्‌युत ब्लाक यंत्र साथ में एक्सिल काउण्टर द्वारा नियंत्रित ।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

नोट –(अ) डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 एवं डाउन शंट सिगनल संख्या एसएच 31 समपार सं0 56 ''सी'' श्रेणी के बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(ब) अप प्रस्थान सिगनल संख्या एस–4, एस–6, एस–8 एवं अप शंट सिगनल संख्या एसएच 24,एसएच26,एचएच28, समपार संख्या 56 ''सी'' 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 एक्सिल काउन्टर से नियन्त्रित है।

(द) अग्रिम प्रस्थान सिगनल का मेन लाइन के प्रस्थान सिगनल के हरे आस्पेक्ट पर नियंत्रण है, 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 सं0	विवरण
एसएच–31	**रामनाथपुर** छोर से लाइन संख्या 1/2/3 में शंटिंग हेतु आने के लिए।
एसएच–32	**हंडियाखास** छोर से लाइन संख्या 1/2/3 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 स0 एस–4	लाइन सं0 2 से **रामनाथपुर** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु।
एसएच–25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5	लाइन सं0 2 से **हंडियाखास** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक शंटिग हेतु
एसएच–26	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6	लाइन सं0 1 से **रामनाथपुर** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–2 तक शंटिग हेतु।
एसएच–27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7	लाइन सं0 1 से **हंडियाखास** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–11 तक शंटिग हेतु ।
एसएच–28	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–8	लाइन सं0 3 से **रामनाथपुर** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु।
एसएच–29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–9	लाइन सं0 3 से **हंडियाखास** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक शंटिग हेतु ।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

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

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियॉ 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 ब्यक्तिगत 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 <u>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</u> –

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 करेगें तथा कार्य समाप्त होने के पश्चात रिले रुम की चाभी ई0एस0एम0 द्वारा स्टेशन मास्टर को वापस कर दिया जायेगा ।

कमशः पृष्ठ 11 पर

4.3 पावर सप्लाई –
इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु, कार्मशियल सप्लाई के अतिरिक्त दो डी0जी0 सेट का प्रावधान है । जिनके द्वारा इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई को चार्ज किया जाता है । कार्मशियल 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 परि0 ''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' देखें।

5.1 सेक्शन कंट्रोल/डिप्टी कंट्रोल/कर्षण पावर कंट्रोल –
सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर से कन्ट्रोल 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 **56 श्रेणी सी 57 श्रेणी 'सी'** से मैगनेटो टेलीफोन द्वारा जुड़ा है ।

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

5.5 एक्सिल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :–
सैदाबाद– रामनाथपुर एवं **सैदाबाद–हंडियाखास** ब्लाक खंड में एक्सिल काउन्टर की व्यवस्था है, इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ''**बी**'' को देंखें ।

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 8.03के 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, जिसका पैनल डायग्राम संख्या मंसिदूई/निर्माण/वाराणसी/2009/पी0डी0/9 दिनांक 04.03.09 संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य –
गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर, कांटावाला, फाटकवाला कें गाड़ी संचालन कें कर्तव्यों का विवरण परिशिष्ट ''डी'' में दिया गया है।

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी –
(अ) स्टेशन अधीक्षक–1 (प्रभावी रोस्टर के अनुसार)
(ब) सहायक स्टेशन मास्टर–2 (प्रभावी रोस्टर के अनुसार)
(स) कांटावाला –1 (प्रभावी रोस्टर के अनुसार)
(द) फाटकवाला–1 (गेट सं0 56'सी' पर प्रभावी रोस्टर के अनुसार)
गाड़ियों के संचालन हेतु कर्तव्य स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''डी'' में दिया गया है ।

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेन्स 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 फयूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा तथा प्राइवेट नं0 बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए 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 देंखें।)

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 । डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर तब तक नहीं देगा जब तक कि –

(क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुॅच गयी हो ।
(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से ''आन'' न कर दिये गये है
(ग) लाइन उस एडवांस स्टार्टर सिगनल तक जो कि आनेवाली गाड़ी के निकट है, साफ न हो।
(घ) सम्बन्धित ब्लाक खण्ड मे पड़ने वाले सभी समपारों के गेट मैन से प्राइवेट संख्या के आदान-प्रदान के साथ समपार के बंद तथा लाक होना सुनिश्चित न कर लिया गया हो ।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

(आशुतोष कु0 पाण्डेय) (धीरेन्द्र कुमार)
मंसि0दू0इं0/वाराणसी वमंपचाप्र/सा0/वाराणसी

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 विरुद्व प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना
सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 अवरुद्व लाइन पर गाड़ी का आगमन –
सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन –
इस स्टेशन पर लागू नहीं है ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी भेजना –

इस स्टेशन पर लागू नहीं है ।

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 शर्ते –
किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक ''आफ'' नहीं किये जायेगे 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 ट्रेलिग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें।

(ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो –

(घ) डाउन गाडियो के आगमन हेतु आगमन सिगनल के आफ करने से पूर्व समपार सं0 56 श्रेणी ''**सी**'' को सड़क यातायात के विरुद्व बंद तथा लाक होना प्राइवेट संख्या के आदान प्रदान के साथ सुनिश्चित कर लिया गया हो ।

(अ) अप गाड़ियों के लिए –
1. लाइन संख्या 1 व 3 पर सैण्ड हम्प बनाकर ।
2. लाइन संख्या 1, 2 व 3 पर मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–2 तक।

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए –
1. लाइन संख्या 1 व 3 पर सैण्ड हम्प/डेड एण्ड बनाकर ।
2. लाइन संख्या 1, 2 व 3 पर पर मेन लाइन बनाकर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक ।

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

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

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

6.3.1 <u>चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन</u> –

<u>नोट</u> –

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. 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।

ख. पैनल कंट्रोल चाभी पैनल लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन की स्थिति में आ जाये।

ग . आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबायें।

घ . सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।

ड. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियॉ जल जायेंगी।

च . 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।

छ स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी होम सिगनल पार कर गई हो तथा आगमन सिगनल ''आन'' स्थिति में हो गये हैं।

ज स्टेशन पैनल को देख लें कि आने वाली गाड़ी जैसे–जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती–जाती है वैसे–वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियां बुझकर लाल बत्तियां जल जाती है। और जैसे–जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे–वैसे लाल बत्तियां बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियां फिर जल जाती हैं।

झ. 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 ।

ञ. 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 <u>सिगनल को पुनः ''आन'' करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व</u> –

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 है।

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

(आशुतोष कु0 पाण्डेय) (धीरेन्द्र कुमार)
मंसि0दू0इं0/वाराणसी वमंपचाप्र/सा0/वाराणसी

6.4 <u>एक साथ दो गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान, गाड़ियों की क्रासिंग तथा गाड़ियों को प्राथमिकता देना</u> –

6.4.1 इस स्टेशन पर गाड़ियों की प्राथमिकता के आधार पर आगमन एवं प्रस्थान स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' के अनुसार किया जायेगा।

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

6.4.2 यात्री गाड़ियों की क्रासिंग सहायक नियम 5.01(14) के अनुसार की जायेगी।

नोटः सामान्यतया अप/डाउन गाड़ियॉ मेन लाइन सं0 2 से रन थ्रू जा सकती है । यदि किसी कारणवश अप/डाउन गाड़ियॉ मेन लाइन सं0 2 से रन थ्रू पास करना सम्भव न हो तो लूप लाइन सं0 1/3 से रन थ्रू निर्धारित गति 15 कि0मी0 प्रति धंटा से जा सकती है ।

6.5 <u>गाड़ियों का पूर्ण आगमन</u> :

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 दिनॉक 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 हीं उस स्टेशन से लाइन क्लीयर लेगा जबतक कि सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी–1410 वापस न मिल जाये और अपने आप को यह आश्वस्त न कर ले कि गार्ड द्वारा गाड़ी का सम्पूर्ण आने का प्रमाण पत्र दे दिया गया है।

[देखें सा0 एवं स0 नियम 4.17 (iv)]

6.6 <u>गाड़ियों का प्रस्थान</u> :

6.6.1 <u>चालू लाइनों से गाड़ियो का प्रस्थान</u> :

(क) लाइन क्लीयर स्टेशन मास्टर **रामनाथपुर/हंडियाखास** स्टेशन से प्राप्त कर लिया गया हो ।

(ख) स्टेशन पैनल पर अप/डाउन ट्रेन के लिये सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेंन्सी बत्ती न प्रकाशित हो ।

(ग) अप/डाउन ट्रेन के लिये स्टेशन पैनल पर सम्बन्धित रुट सेट करने के लिए स्टेशन संचालन नियमावली के परिशिष्ट''बी''के अनुसार सिगनल एवं रुट बटन एक साथ दबाया जायेगा । रुट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेगें एवं सिगनल''आफ''हो जायेगा । सिगनल आफ होने पर पूरा रुट सफेद प्रकाशित हो जायेगा ।

कमशः पृष्ठ 16 पर

(घ) पैनल पर सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडिकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा ।

(ड.) अप गाड़ी के प्रस्थान करने के लिए प्रस्थान सिगनल को आफ करने के पूर्व समपार सं0 56 श्रेणी 'सी' तथा 57 श्रेणी 'सी' को सड़क यातायात के विरुद्व बंद तथा लाक होना प्राइवेट सं0 के आदान – प्रदान के साथ सुनिश्चित किया जायेगा ।

(च) प्रस्थान होने वाली गाड़ी के प्रस्थान सिगनल का आस्पेक्ट पैनल पर सुनिश्चित करेगा जो कि प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट का सूचक हो ।

(छ.) 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 ।

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 ड्राइवर 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 है और गाड़ी किस गति से चलायी जायेगी । यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहॉ 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 ।

(सा0 एवं सहा0 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 रूके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से **15 कि0मी0 प्रति धंटा** की गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। सम्बंधित 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 रूके 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 क्रू व गार्ड के बीच दिन में हरी झण्डी तथा रात मे हरी बत्ती द्वारा किया जायेगा।

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

कमशः पृष्ठ 17 पर

6.7.3 लूप लाइन पर स्थित वाहनो द्वारा स्टेशन की दृश्यता अवरूद्व 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 सत्त दृष्टि रखेगें ।

(साधारण एवं सहायक नियम 5..01(5)(vii) देखे)

6.8 <u>विफलता के दौरान कार्य पद्धति</u> :

6.8.1 <u>ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
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 रुप 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 <u>कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिग, क्रैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी । क्रैंक हैंण्डिल चाभी को के0एल0सी0आर0 से निकालने की पद्धति एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट ''बी'' के अनुलग्नक–। में दिया गया है ।

6.8.3 <u>सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
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 <u>ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
ब्लाक यंत्रों की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का परिचालन सामान्य एवं सहायक नियम 14.13 के अनुसार किया जायेगा ।

6.8.5 <u>एक्सिल काउन्टर/एक्सिल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' देखें ।

6.8.6 <u>क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति</u> :
सामान्य नियम 3.77(1)(2)एवं सहायक नियम 3.77(i) देखें ।

6.8.7 <u>अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति</u> :
सामान्य नियम 5.09(1)(2)(3)एवं सहायक नियम 5.09(i)देखें ।

6.8.8 <u>बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति</u> :
इस स्टेशन पर लागू नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

(आशुतोष कु0 पाण्डेय) (धीरेन्द्र कुमार)
मंसि0दू0इं0/वाराणसी वमंपचाप्र/सा0/वाराणसी

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. <u>लाइन अवरुद्ध होना</u> :
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. <u>शंटिंग</u> :
बिना सिगनल के शंटिग की स्थिति में मोटर परिचालित कांटे, चाहे वे सम्मुख हो या अनमुख क्लैम्प एवं पैड लाक अवश्य किये जाये ।

8.1 <u>सामान्य सावधानियॉ</u> :
सहायक नियम 5.14(1)(2)(3)एवं आपरेटिंग सर्कुलर नं03 का भाग''ए'' देखें।

8.2 <u>आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग</u> :

(I) जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल **आन** रखे जाये ।

(II) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है , आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल ''आफ'' किये जा चुके है तो शंटिगं 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) <u>शंटिग पर प्रतिबन्ध</u> :

(क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नही दी जायेगी ।

[सामान्य नियम 8.06(1) देखें]

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

(II) <u>कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें</u> : कुछ नहीं

8.4 <u>इकहरी लाइन पर शंटिंग</u> :
साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12, 8.13 व 8.15 और परिचालन परिपत्र सं0 21 का अनुच्छेद 15 एवं परिचालन परिपत्र सं0 3 के खण्ड ''क'' अनुच्छेद 2 (**i**) की ओर विशेष रूप से ध्यान आकर्षित किया जाता है।

8.4.1 <u>ब्लाक खण्ड साफ होने पर शंटिंग (आगमन अनुमति देने से पूर्व)</u> :–
होम सिगनल **'आन'** रहने पर साधारणतयाः 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।

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

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 शटिंग 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 अवरूद्व नही की जायेगी जब तक कि परिचालन परिपत्र सं0 21 के अनुच्छेद 15 व सामान्य नियम 8.12 एवं 8.13 के अनुरूप लाइन ''ब्लाक बैक'' नही कर दी जाती है तथा परिचालन परिपत्र सं0 3 के खण्ड ''क'' अनुच्छेद 3 में दिये गये पूर्ण विवरण के अनुसार चालक को शंटिंग आदेश नही दिया जाता है। इसी अनुच्छेद के उप अनुच्छेद (ख) एवं (घ) का अनुपालन भी आवश्यक 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 नही किया जायेगा।जब तक कि लाइन जिस पर शंटिंग किया जाना है,आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेटेड नही है।

टिप्पणीः–शंटिग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक सड़क यातायात के विरुद्व प्राइवेट नं0 का आदान–प्रदान करने के बाद बंद एवं लाक कर दिये जायेगें ।

8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :–
परिचालन परिपत्र सं0 3 (संशोधित) का नियम 2 एवं 3(3) को देखें।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :
इस स्टेशन पर लागू नहीं है।

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

9. असामान्य परिस्थितियॉ :

(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 रुप 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 क्योकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की संभावना रहती है ।

क्रमशः पृष्ठ 20 पर

(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 वहॉ 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 बतलना चाहिए ।

(स) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्व 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 दुघर्टना मैनुअल 1987 एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें ।

(द) 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 दुर्धटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :

दुधर्टना 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 गाड़ियॉ :

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) एक्सिल 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 ।

कमशः पृष्ठ 21 पर

(आशुतोष कु0 पाण्डेय) (धीरेन्द्र कुमार)
मंसि0दू0इं0/वाराणसी वमंपचाप्र/सा0/वाराणसी

(ख) <u>कैंक हैंण्डिल द्वारा कांटों के आकास्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि</u> :

(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–। में दिया गया है ।

(ii) ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रुट रिलीज कराने हेतु सामान्य नियम 3.39 एवं 3.77 देखें ।

(ग) <u>कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन</u> :
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 रुप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है।

(घ) <u>कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर और अर्न्तपाशन की खराबी की रिपोर्ट करना</u>:

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर या कोई अन्य अन्तपार्शन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपार्ट आन डियूटी स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को रिर्पोट 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 <u>संचार साधनों की पूर्ण विफलता</u> –
दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के कम में दिये गये है उदाहरणार्थ –

(i) ब्लाक उपकरण /एक्सिल 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 कम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नही किया जायेगा।

(ख) वी0एच0एफ0सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान–प्रदान करते समय निम्नलिखित निर्देशों का पालन करना आवश्यक हैः–

(i) पिछली तीन गाड़ियों का विवरण लाइन क्लीयर का आदान–प्रदान करते समय लिया जायेगा जिसमें लाइन क्लियर प्राप्त करने, प्राइवेट नम्बर के साथ ब्लाक सेक्शन आकुपाई करने एवं लाइन क्लीयर करने का समय भी शामिल रहेगा।

कमशः पृष्ठ 22 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 नही 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।

नोटः– उपरोक्त किसी के भी द्वारा **'आगमन अनुमति'** प्राप्त न हो सके, तो गाड़ियों को पास करने के लिये अधोलिखित क्रियाविधि अपनायी जायेगीः–

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 क्लीयर 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 क्लीयर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिये भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लीयर के लिये कहा जाये।

(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 उक्त स्टेशन से भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़ कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिये, अथवा

क्रमशः पृष्ठ 23 पर

(ii) टावर वैगन/ डीजल कार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रेक 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 रुप 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. रामनाथपुर छोर : प्लेटफार्म के मध्य से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल संख्या एस–4 की बत्ती ।

ख. हडियांखास 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 स्वंय तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खंम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे सभी स्टेशनो के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात बाहर की ओर गड़े रहते है । 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 डयूटी 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 ।

(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 स्टाक 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 पटाखो के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का व्योरा देना होगा ।

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

(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 प्रतिनियुक्ति किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है । जिससे ज्ञात होगा कि वे गाड़ी के लिए फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं ।

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

13. <u>परिशिष्ट की सूची :</u>

परिशिष्ट	**'ए'**	समपार फाटकों के संचालन हेतु परिशिष्ट'ए' का भाग–1, भाग-2 देखें ।
परिशिष्ट	**'बी'**	सिगनल और अन्तर्पाशन 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 साइडिगों के संचालन नियम ।
परिशिष्ट	**'जी'**	विद्युतीकृत खडों पर गाड़ियो 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।

(आशुतोष कु0 पाण्डेय)
मंसि0दू0इं0/वाराणसी

(धीरेन्द्र कुमार)
वमंपचाप्र/सा0/वाराणसी