

इसमें शुद्धि पर्ची सं0 2 दिनांक

समाहित है ।

उनौला

1

पूर्वोत्तर रेलवे

वाराणसी मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं. वाराणसी / 485

जारी होने की तिथि : 04.01.10

लागू होने की तिथि : 14.05.10

उनौला स्टेशन

टिप्पणी : स्टेशन संचालन नियमावली सं. वाराणसी / 485, दिनांक 05.10.98 निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित नियमों द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है :-

उनौला स्टेशन 'बी' श्रेणी, जो इकहरी लाइन, पैनल अन्तर्पाशित मानक -III, बहुसंकेती रंगीन बत्ती सिगनलों से सज्जित एवं एक्सोल्सूट / पूर्ण ब्लॉक पद्धति पर संचालित है, के संचालन हेतु नियमावली । (सामान्य तथा सहायक नियम 5.01, 8.03(2), 8.09, 8.10, 8.12 से 8.15 को देखें)

- टिप्पणी :** (1) इन नियमावलियों को पूर्वोत्तर रेलवे पर प्रचलित सामान्य एवं सहायक नियम, जिसकी एक प्रति सदैव कार्यरत स्टेशन मास्टर के पास उपलब्ध रहनी चाहिए, को सम्मिलित कर अध्ययन करना चाहिए । इस नियमावली में अंकित नियम, सामान्य एवं सहायक नियमों को किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते ।
- (2) सन्दर्भ हेतु इस संचालन नियमावली की एक प्रति स्टेशन मास्टर तथा कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर के कार्यालय में सदैव उपलब्ध रहेगी ।

1. स्टेशन नियमारेख

स्टेशन नियमारेख सं. जि0सि0दू0इं0 / निर्माण / गोरखपुर / 2000 (आर.डी.)/ 37, दिनांक 20.11.2000 संशोधन "सी" दिनांक 13.04.2012 तथा पैनल डायग्राम सं. जिसिदूइं / निर्माण / गोरखपुर / 2000 / पी.डी./ 54, दिनांक 20.11.2000 संशोधन "सी" दिनांक 13.04.2012 संलग्न है, जिनमें कांटों, सिगनलों तथा लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है । दुर्घटना आदि का विवरण रिपोर्ट करते समय इसमें प्रदर्शित कांटों, सिगनलों तथा लाइनों आदि की संख्या का उल्लेख करना आवश्यक है ।

क्रमशः पृष्ठ सं. 2 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूइं / वाराणसी

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

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

यह बडी लाइन का 'बी' श्रेणी इकहरी लाईन का स्टेशन है, जो गोरखपुर-नरकटियागंज खण्ड पर गोरखपुर जं0 (नामित स्थल) से 10.64 कि.मी.पर तथा नरकटियागंज से 139.29 कि.मी.की दूरी पर स्थित है ।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर के आई. बी. एच., आई. बी. एस. तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंग**2.2.1 स्टेशन के दोनों दिशाओं में स्थित ब्लॉक स्टेशन तथा उनकी दूरियाँ :-**

(क) **अप दिशा में** : गोरखपुर छावनी स्टेशन 7.64 कि.मी. की दूरी पर स्थित है ।

(ख) **डाउन दिशा में** : पिपराईच स्टेशन 8.45 कि.मी. की दूरी पर स्थित है ।

2.2.2 'डी' तथा 'डी.के.' श्रेणी का स्टेशन :-

अप दिशा : कुछ नहीं ।

डाउन दिशा : कुछ नहीं ।

2.2.3 बाहरी साइडिंग :- कुछ नहीं ।**2.3 स्टेशन के दोनों दिशाओं में ब्लॉक सेक्शन की सीमाएँ एवं विस्तार :-** निम्नवत है :-

स्टेशनो के बीच	वह स्थान जहाँ से ब्लाक खण्ड शुरू होता है ।	वह स्थान जहाँ ब्लाक खण्ड समाप्त होता है ।
उनौला - गोरखपुर छावनी	उनौला स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं. 2 से ।	गोरखपुर छावनी स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
उनौला - पिपराईच	उनौला स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं. 11 से ।	पिपराईच स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

क्रमशः पृष्ठ सं. 3 पर

2.4 ढलान यदि कोई हो :-

डाउन होम सिगनल सं. 1 से गोरखपुर छावनी स्टेशन की तरफ 2000 में 1 का चढाव है ।

2.5 यार्ड ले - आउट

इस स्टेशन के यार्ड में तीन ट्रैक सर्किटेड परिचालित (रनिंग) लाइनें सं.1, 2 एवं 3 हैं । परिचालित लाइनों का साफ होना ट्रैक सर्किट, जिसका संकेत स्टेशन मास्टर कार्यालय में प्रदत्त पैनल पर आता है, के माध्यम से सुनिश्चित किया जायेगा ।

ट्रैक सर्किट संकेत की विस्तृत जानकारी हेतु इस नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "ख" के अनुच्छेद 4.6 को देखें ।

2.5.1 परिचालित लाइनें तथा उनकी ग्राह्य क्षमता :-

(क)

परिचालित लाइन संख्या	मीटर में ग्राह्य क्षमता (सी.एस.एल.)	अभ्युक्तियाँ
1	710 मीटर	यात्री प्लेटफार्म सुविधा से सुसज्जित
2	686 मीटर	मेन लाइन
3	700 मीटर	लूप लाइन ।

(ख) परिचालित लाइन सं.2 सीधी लाइन है जिस पर अप / डाउन गाड़ियां पूर्ण निर्धारित गति से जा सकती हैं ।

(ग) सभी परिचालित लाइनें ट्रैक सर्किटेड हैं ।

(घ) अप / डाउन गाड़ियों को किसी लाइन पर / से किसी दिशा में लिया / भेजा जा सकता है ।

2.5.2 अपरिचालित / नॉन-रनिंग लाइन तथा उनकी ग्राह्य क्षमता :- कुछ नहीं ।**2.5.3 ले - आउट की कोई मुख्य विशेषता :- कुछ नहीं ।****क्रमशः पृष्ठ सं. 4 पर**

2.6 समपार फाटक :-

(क) **स्टेशन की सीमा में स्थित समपार** फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण नीचे दिया गया है :-

फाटक संख्या	श्रेणी	विवरण	सामान्य स्थिति	संचालन हेतु उत्तरदायी कर्मचारी	अन्तर्पाशित है या नहीं ?	संचार-व्यवस्था
1	2	3	4	5	6	7
3	सी	कांटा सं. 24 ए तथा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं. 11 के मध्य कि०मी० 383 /10-11 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला है	फाटकवाला (ट्राफिक)	अन्तर्पाशित है ।	स्टेशन मास्टर के कार्यालय से मैग्नेटो टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है ।
3एक्स	सी	पुल सं. 3ए-1 नहर तथा डा० अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं. 11 के मध्य किमी 383 /8-9 पर स्थित है ।	अरक्षित है	अरक्षित है	अरक्षित है	अरक्षित है
2ए	सी	डा० डिस्टेन्ट सिगनल व डा० होम सिगनल के मध्य कि०मी० 385 /6-7 पर स्थित है ।	अरक्षित है	अरक्षित है	अरक्षित है	अरक्षित है

(ख) **स्टेशन की सीमा के बाहर स्थित समपार** :- फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण नीचे दिया गया है :-

--- कुछ नहीं ---

टिप्पणी :-

समपार फाटकों के संचालन हेतु विस्तृत जानकारी के लिये इस स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट 'क' को देखें ।

3. संचालन की पद्धति एवं साधन :

इस स्टेशन पर गोरखपुर छावनी तथा पिपराईच स्टेशनों के बीच "पूर्ण ब्लाक पद्धति" प्रचालित है तथा लाइन क्लीयर लेने एवं देने के लिये निम्नलिखित ब्लाक यंत्र प्रदत्त / स्थापित है ।

प्रदत्त ब्लॉक यंत्रों के प्रकार	सहकारी / असहकारी	संचालन हेतु उत्तरदायी कर्मचारी	चाभियाँ जिन कर्मचारी के पास रखी जायेंगी	अभ्युक्तियाँ
1	2	3	4	5

क्रमशः पृष्ठ सं. 5 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूड़ / वाराणसी

(एन. एन. दास)
वमपचाप्र / सा० / वाराणसी

कार्यरत स्टेशन मास्टर के कार्यालय में इकहरी लाइन हेतु पुश बटन वाला टेलीफोन सुविधा से युक्त डायडो टाईप टोकेनलेस विद्युत ब्लॉक यंत्र तथा इसी तरह के विद्युत ब्लॉक यंत्र जो स्टेशन मास्टर/पिपरार्च के कार्यालय में हैं, से सम्बद्ध है ।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-
कार्यरत स्टेशन मास्टर के कार्यालय में इकहरी लाइन हेतु पुश बटन वाला टेलीफोन सुविधा से युक्त डायडो टाईप टोकेनलेस विद्युत ब्लॉक यंत्र साथ में एक्सल काउण्टर तथा इसी प्रकार का ब्लॉक यंत्र जो स्टेशन मास्टर, गोरखपुर छावनी के कार्यालय में हैं, से सम्बद्ध है ।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	-

टिप्पणी :

कार्यरत स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी होंगे कि अन्य कोई नहीं, बल्कि स्वयं निर्धारित विधि के अनुसार विद्युत ब्लॉक यंत्र संचालित करते हैं । विशेष रूप से सामान्य एवं सहायक नियम 14 तथा स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'ख' का अनुलग्नक - III देखें ।

4. संकेतन एवं अन्तर्प्राशन पद्धति :

यह स्टेशन बहुसंकेतीय रंगीन सिगनल (एम.ए.सी.एल.) एवं पैनल इण्टरलॉक्ड मानक - III से सुसज्जित है । मोटर युक्त कांटों एवं सिगनलों को कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा उनके कार्यालय में लगे स्टेशन पैनल पर प्रदत्त स्विचों के माध्यम से संचालित किया जाता है ।

(सामान्य नियम 3.01 से 3.03, 3.07(4) तथा 3.08(4) को देखें)

4.1 आगमन सिगनल के प्रकार :-**4.1.1 अप आगमन सिगनल :-****(1) अप डिस्टेण्ट सिगनल :-**

अप होम सिगनल संख्या 12 की स्थिति पर निर्भर है ।

(2) जंक्शन टाइप रूट इण्डिकेटर युक्त अप होम सिगनल संख्या 12 :

स्टेशन पैनल से संचालित है एवं निम्नलिखित स्थिति इंगित करता है :-

क्रमशः पृष्ठ सं. 6 पर

रुट `ए`	:	लाइन संख्या 2 हेतु ।
रुट `बी`	:	लाइन संख्या 1 हेतु ।
रुट `सी`	:	लाइन संख्या 3 हेतु ।

4.1.2 डाउन आगमन सिगनल :-

- (1) **डाउन डिस्टेण्ट सिगनल** :- डाउन होम सिगनल संख्या 1 की स्थिति पर निर्भर है ।
- (2) **जंक्शन टाइप रुट इण्डिकेटर युक्त डाउन होम सिगनल संख्या 1** : स्टेशन पैनल से संचालित है एवं निम्नलिखित स्थिति इंगित करता है :-

रुट `ए`	:	लाइन संख्या 2 हेतु ।
रुट `बी`	:	लाइन संख्या 1 हेतु ।
रुट `सी`	:	लाइन संख्या 3 हेतु ।

4.2 प्रस्थान सिगनल :-**4.2.1 अप प्रस्थान सिगनल** : स्टेशन पैनल से संचालित ।

अप स्टार्टर सिगनल संख्या 6	:	लाइन संख्या 1 से ।
अप स्टार्टर सिगनल संख्या 4	:	लाइन संख्या 2 से ।
अप स्टार्टर सिगनल संख्या 8	:	लाइन संख्या 3 से ।

अप एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल संख्या 2 गोरखपुर छावनी स्टेशन की ओर स्थित 'टोकेनलेस डायडो टाइप' विद्युत "ब्लाक यंत्र" की "टी0जी0टी0" स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।

4.2.2 डाउन प्रस्थान सिगनल : स्टेशन पैनल से संचालित ।

अप स्टार्टर सिगनल संख्या 7	:	लाइन संख्या 1 से ।
अप स्टार्टर सिगनल संख्या 5	:	लाइन संख्या 2 से ।
अप स्टार्टर सिगनल संख्या 9	:	लाइन संख्या 3 से ।

डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल संख्या 11

पिपराईच स्टेशन की ओर स्थित 'टोकेनलेस डायडो' विद्युत ब्लाक यंत्र के टी.जी.टी. स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।

4.3 सहायक सिगनल :(1) **अप कॉलिंग ऑन सिगनल संख्या सी -10 -**

जंक्शन टाइप रुट इण्डिकेटर युक्त अप होम सिगनल संख्या 12 के नीचे उसी खम्भे पर स्थित है ।

क्रमशः पृष्ठ सं. 7 पर

- (2) **डाउन कॉलिंग ऑन सिगनल संख्या सी -3** - जंक्शन टाइप रुट इण्डिकेटर युक्त डाउन होम सिगनल संख्या 1 के नीचे उसी खम्भे पर स्थित है ।

टिप्पणी :-

- (1) अप / डाउन होम सिगनलों पर जंक्शन टाइप रुट इण्डिकेटर लगे हैं । सहायक नियम 3.19 (1) को देखें ।
- (2) सिगनलों की विफलता के समय गाड़ियों को सामान्य तथा सहायक नियम सं. 3.38, 3.69, 3.70, 3.71, 3.73, 3.74, 3.80, 3.81 एवं सहायक नियम सं.3.39(i) एवं (ii) के अनुसार संचालित किया जायेगा । डिफेक्टिव सिगनल एडवाइस / टी -369 (3बी) जारी करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी होगा । सभी सिगनल विफलताओं की प्रविष्टि सिगनल विफलता पंजिका (एस.ई.-32) में की जायेगी ।
- (3) सिगनलों, कांटों, ब्लॉक यंत्रों से सम्बन्धित उपकरणों एवं कण्ट्रोल फोन आदि की विफलता की समय से मरम्मत हेतु सम्बन्धित कर्मचारियों को सूचित करना चाहिये जिनकी सूची उनके मुख्यालय सहित स्टेशन संचालन नियमावली के परिशिष्ट 'ख' के अनुच्छेद 15.3 में दी गयी है ।

4.4 परिचालित लाइनों को एक - दूसरे से पृथक करने वाले स्नैग डेड एण्ड / सैण्ड हम्प :

लाइन संख्या	विवरण	टिप्पणी
लाइन सं.1 का अप डेड एण्ड	डेड एण्ड	अप छोर पर मुख्य लाइन से लाइन सं.1 को पृथक करने के लिये
लाइन सं.3 का अप सैण्ड हम्प	सैण्ड हम्प	अप छोर पर मुख्य लाइन से लाइन सं.3 को पृथक करने के लिये
लाइन सं.3 का डाउन डेड एण्ड	डेड एण्ड	डाउन छोर पर मुख्य लाइन से लाइन सं.3 को पृथक करने के लिये
लाइन सं.1 का डाउन डेड एण्ड	डेड एण्ड	डाउन छोर पर मुख्य लाइन से लाइन सं.1 को पृथक करने के लिये

4.5 स्थाई रूप से ताला बन्द कांटे :- कुछ नहीं ।

4.6 कैंक हैण्डल :-

क्रमशः पृष्ठ सं. 8 पर

परिचालित लाइनों पर प्रदत्त कांटा सं.21ए - 21बी, 23ए - 23बी, 22ए - 22बी एवं 24ए - 24बी, मोटर संचालित कांटे हैं । ये कांटे स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन पैनल पर प्रदत्त स्विचों द्वारा संचालित किये जायेंगे । इनकी विफलता के समय क्रैंक हैण्डिल 'जेड-1' से कांटा 21ए-21बी, 23ए - 23बी तथा क्रैंक हैण्डिल 'जेड-2' से कांटा सं. 22ए - 22बी, 24ए - 24बी, जो स्टेशन मास्टर कार्यालय में प्रदत्त हैं, के द्वारा बनाये जायेंगे । इन कांटों को कार्यरत कांटावाला, कार्यरत स्टेशन मास्टर के पर्यवेक्षण में बनायेगा तथा क्लैम्प एवं ताला लगायेगा । जब भी क्रैंक हैण्डिल का प्रयोग किया जायेगा, इसकी प्रविष्टि 'क्रैंक हैण्डिल' पंजिका में निम्नलिखित प्रोफार्मा में की जायेगी (सहायक नियम 3.38 तथा 3.39(i) एवं (ii) को देखें):-

क्रम सं0	क्रैंक हैण्डिल लेने वाले कर्मचारी का नाम एवं पद	क्रैंक हैण्डिल लेने की तिथि और समय	क्रैंक हैण्डिल लेने का उद्देश्य - विफलता/जाँच	क्रैंक हैण्डिल लेने वाले कर्मचारी का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5

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

टिप्पणी

- (1) कांटों की विफलता की स्थिति में क्रैंक हैण्डिल जेड -1, मोटर कांटा सं. 21ए - 21बी, 23ए -23बी के लिये तथा 'जेड -2' से कांटा सं. 22ए - 22बी, 24ए - 24बी के लिये स्टेशन मास्टर के कार्यालय में प्रदत्त लीवर लॉक-सह-सर्किट कण्ट्रोलर एसेम्बली के ताले में बन्द रहता है ।
- (2) क्रैंक हैण्डिल द्वारा कांटे के पूर्ण संचालन के लिये स्टेशन संचालन नियमावली की परिशिष्ट 'ख' के अनुच्छेद 7 तथा 8 को देखें ।

4.7 क्रैंक हैण्डिल स्विच :-

यह दो स्थितियों वाली 'जेड -1' एवं 'जेड -2' स्विच है, जो पैनल में नीचे की ओर लगी है, जिसका एक छोर 'एल' की ओर घुमा रहता है और 'एल' के पास एक छोटा 'सेफेद' प्रकाश द्वारा लॉक का संकेत भी मिलता रहता है । जब क्रैंक हैण्डिल को निकालने की आवश्यकता पडती है तो स्विच

क्रमशः पृष्ठ सं. 9 पर

को 'आर' की ओर घुमाया जाता है जिससे पैनल पर छोटा 'लाल' प्रकाश 'आर' की ओर मिलता है । साथ ही इलेक्ट्रिक लीवर लॉक पर भी लॉक का संकेत छोटा प्रकाश द्वारा संकेत मिलता है। जिससे यह विदित होता है कि क्रैंक हैण्डल विद्युतीय परिपथ द्वारा मुक्त है । अतः क्रैंक हैण्डल विद्युतीय लीवर लॉक में से घुमाकर निकाला जा सकता है । यह विद्युतीय लॉक, स्टेशन मास्टर के कमरे में लगा है । इसका विवरण स्टेशन संचालन नियमावली के सिगनलिंग परिशिष्ट 'ख' के अनुच्छेद - 7 में वर्णित है ।

4.8 यार्ड में प्रदत्त प्वाइण्ट्स इण्डिकेटर / ट्रैप इण्डिकेटर :-

प्वाइण्ट्स इण्डिकेटर : कुछ नहीं ।

ट्रैप इण्डिकेटर : कुछ नहीं ।

4.9 कांटा तथा सिगनल थम्ब स्विच :-

कांटों तथा सिगनल स्विचों के सम्बन्ध में, उनके इण्डिकेशन और स्टेशन मास्टर नियंत्रण चाभियों के पूर्ण संचालन हेतु, सिगनलिंग परिशिष्ट 'ख' के अनुच्छेद 4 को देखें ।

4.10 वीडर काउण्टर :-

स्टेशन मास्टर कार्यालय में स्टेशन पैनल के ऊपरी भाग में छः वीडर काउण्टर प्रदत्त हैं, जो क्रमशः क्रैंक हैण्डल, अप कॉलिंग ऑन सिगनल, डाउन कॉलिंग ऑन सिगनल एवं आपात स्थिति में अप तथा डाउन दिशाओं के आगमन सिगनलों के निरस्त करने हेतु हैं । कॉलिंग ऑन सिगनल के रुट रिलीज होने पर वीडर काउण्टर की एक संख्या आगे बढ़ जाती है । परिशिष्ट 'ख' के अनुच्छेद 11 को देखें ।

4.11 पावर सप्लाई :- परिशिष्ट 'ख' के अनुलग्नक । को देखें ।

4.12. रिले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हें लेने - देने की कार्यविधि :-

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

क्रमशः पृष्ठ सं. 10 पर

5. दूरसंचार व्यवस्था :-

गाड़ियों के संचालन के लिये दूरसंचार व्यवस्था हेतु इस स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न सिगनलिंग परिशिष्ट 'ख' के अनुच्छेद 14 को देखें ।

6. गाड़ी संचालन :-

- 1- गाड़ी का आगमन एवं प्रस्थान साधारण एवं सहायक नियम सं. 3.38, 3.39, 3.40, 3.42, 3.44, 3.45, 3.50, 3.69, 4.17, 5.01, 5.09, 8.01, 8.03(2), 8.09, 8.10, 8.12 से 8.15, सहायक नियम और स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट 'ख' में दिये गये निर्देशों के अनुसार होगा ।
- 2- सिगनल एवं अन्तर्पाशन के सभी विफलताओं को सिगनल विफलता पंजिका (एस.ई.-32) में अंकित करना तथा सम्बन्धित विभाग को सूचित करना आवश्यक है ।
- 3- गाड़ी का संचालन कार्यरत गाड़ी नियंत्रक द्वारा किया जायेगा, जिसके आदेश का पालन अनिवार्य होगा । यदि वे सामान्य एवं सहायक नियमों तथा स्टेशन संचालन नियमावली में अंकित निर्देशों के विरुद्ध न हों ।
- 4- पैनल का संचालन कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा किया जायेगा । पिपराईच तथा गोरखपुर छावनी स्टेशनों से गाड़ी आने तथा जाने के लिये लाइन क्लियर स्वयं कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा लिया और दिया जायेगा ।
- 5- कार्यरत स्टेशन मास्टर अन्तर्पाशन, ट्रैक सर्किट की विफलता तथा ट्रैक सर्किट बल्ब फ्यूज हो जाने पर व्यक्तिगत रूप से परिचालित लाइनों को देखकर सुनिश्चित करेगा कि लाइन बाधरहित है ।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के नियम :-

गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्यों का पूर्ण विवरण परिशिष्ट 'घ' में उल्लिखित है ।

6.1.1 प्रत्येक पाली में गाड़ियों के संचालन हेतु कार्यरत कर्मचारी :

स्टेशन मास्टर	01	08 घंटे पाली में 08.00 बजे से 16.00 बजे तक ।
सहायक स्टेशन मास्टर	02	प्रत्येक 08घंटे पाली में 16.00 बजे से 24.00 बजे तक तथा 00.00 बजे से 08.00 बजे तक ।
कांटावाला	02	प्रत्येक 12 घंटे की पाली में ।
फाटकवाला	02	प्रत्येक 12 घंटे की पाली में ।

क्रमशः पृष्ठ सं. 11 पर

(वी. के. सिंह)
मसिदूइं / वाराणसी

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

6.1.2 परिचालित लाइनों का बाधा रहित होना सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व :

कार्यरत स्टेशन मास्टर का दायित्व है कि वह स्टेशन पैनल पर ट्रैक सर्किट इन्डिकेशन द्वारा सुनिश्चित करें कि सिगनलों के मध्य लाइन बाधा रहित है । ट्रैक सर्किट की विफलता या सर्किट इन्डिकेशन बल्ब के फ्यूज कर जाने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण करके यह सुनिश्चित करेगा कि लाइन बाधारहित है ।(साधारण नियम 8.03(2) को देखें)।

ट्रैक सर्किट इन्डिकेशन की पूर्ण जानकारी हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में लगे परिशिष्ट "ख" का अनुच्छेद 4.6 को देखें ।

6.1.3 आश्वासन प्रमाण-पत्र :

वे सभी कर्मचारी जो किसी भी प्रकार से गाडी संचालन से सम्बन्धित हैं, अपना कार्यभार स्वतंत्र रूप से ग्रहण करने के पूर्व आश्वासन पंजिका में अनुमोदित प्रारूप में एक प्रमाण-पत्र आवश्यक रूप से देंगे । ऐसा आश्वासन नया स्टेशन संचालन नियमावली लागू होने पर अथवा इसमें नयी शुद्धि पर्ची लागू होने पर, कर्मचारी की नयी तैनाती होने पर एवं कर्मचारी के लगातार 15 दिन या उससे अधिक दिनों तक छुट्टी, अनुपस्थित रहने के बाद इस स्टेशन पर काम करने के आने के पूर्व प्रचलित स्टेशन संचालन नियमावली को अवश्य पढ़ना चाहिये और आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन दर्ज करना चाहिये । (सामान्य नियम 5.01(19) देखें ।)

6.2 लाइन क्लियर देने की शर्तें :-

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

- (1) ठीक पहले आने वाली गाडी पूर्णरूपेण न आ गयी हो ।
- (2) कथित गाडी के पीछे सभी 'होम' सिगनल और 'डिस्टेण्ट' सिगनल 'ऑन' स्थिति में न कर दिये गये हो ।
- (3) आने वाले छोर की लाइन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक बाधारहित हो ।
- (4) समपार फाटक स. 3 श्रेणी 'सी' के फाटक वाले को अप गाडी के आने की सूचना प्राइवेट संख्या के आदान-प्रदान के साथ लाइन क्लियर देने के पूर्व सुनिश्चित किया जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ सं. 12 पर

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

6.2.1.1 ब्लाक लाइन के विरुद्ध कांटो को अन्य लाइन के लिए सेट करना :- सहायक नियम 5.19 (1) एवं 5.23 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 का प्रस्थान :- सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.3 गाड़ियों के आगमन हेतु सिगनलों को 'ऑफ' करने की शर्तें :

आगमन सिगनलों को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जायेगा जब तक कि जिस लाइन पर गाड़ी ली जाने वाली है, वह लाइन अनुमुख कांटे तक ही नहीं, बल्कि उसके पर्याप्त दूरी तक साफ है । पर्याप्त दूरी का विवरण निम्नलिखित है :-

(1) अप गाड़ी के लिये :-

लाइन सं. 1 के लिये डेड एण्ड या अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 2 तक ।

लाइन सं. 2 के लिये अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 2 तक ।

लाइन सं. 3 के लिये सैण्ड हम्प या अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 2 तक ।

(2) डाउन गाड़ी के लिये :-

लाइन सं. 1 के लिये डेड एण्ड या डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 11 तक ।

लाइन सं. 2 के लिये डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 11 तक ।

लाइन सं. 3 के लिये डेड एण्ड या डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 11 तक ।

(3) जिस लाइन पर गाड़ी ली जाने वाली है उसके सभी सम्मुख तथा अनुमुख कांटे पैनल द्वारा सेट एवं लॉक कर दिये गये हैं तथा पैनल पर उसका इण्डिकेशन स्पष्ट दिखायी दे रहा है ।

(4) आने वाली अप / डाउन गाड़ी के लिये समपार फाटक सं. 3 श्रेणी 'सी' (जैसी भी स्थिति हो) सडक यातायात के लिये बन्द है तथा उसमें ताले लगा दिये गये हैं । यह प्राइवेट सं. के आदान प्रदान के साथ सुनिश्चित किया जायेगा । (समपार फाटकों की कार्यविधि इस संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "क" के भाग 1 को देखें ।)

क्रमशः पृष्ठ सं. 13 पर

(5) **विचलन :**

सामान्य नियम 3.40(I) 'बी' के अनुसार गाड़ियों के आगमन की स्थिति में पर्याप्त दूरी सामान्यतः रुकने के स्थान से नापी गयी है, जैसा कि :-

- (i) लाइन सं.1 एवं 3 के लिये क्रमशः अप प्रस्थान सिगनल सं. 6 व 8 से ।
- (ii) लाइन सं. 1 एवं 3 के लिये क्रमशः डाउन प्रस्थान सिगनल सं. 7 व 9 से ।

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

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

6.4 गाड़ियों का आगमन

गाड़ियों के आगमन के लिये ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :-

1. स्टेशन पैनल पर देख ले कि जिन ट्रैक सर्किटों पर आने वाली गाडी को आना है, उन ट्रैक सर्किटों पर 'लाल' बत्तियाँ तो नहीं जल रही हैं ।
2. कार्यरत स्टेशन मास्टर पैनल कण्ट्रोल चाभी लॉक में लगाकर घुमायें, जिससे पैनल संचलन की स्थिति में आ जाय तथा फाटक सं. 3 श्रेणी 'सी' के फाटकवाले को आने वाली अप / डाउन गाडी (जैसी भी स्थिति हो) के पूर्ण विवरण सहित टेलीफोन से प्राइवेट संख्या के आदान-प्रदान करके सडक यातायात के विरुद्ध फाटक बन्द तथा लॉक करने की सूचना देगा । सडक यातायात के विरुद्ध बन्द तथा लॉक होने का संकेत पैनल पर सफेद बत्ती के द्वारा मिलेगा तब स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच 'पी' को लॉक स्थिति में घुमा देगा ।
3. आने वाली गाडी के लिये वांछित रुट बनाने हेतु परिशिष्ट 'ख' के अनुलग्नक - II के अनुसार प्वाइण्ट्स, सिगनल थम्ब स्विचों को घुमायें तथा ग्रुप बटन दबायें ।
4. स्टेशन पैनल पर देख लें कि प्वाइण्ट्स थम्ब स्विच 'नॉर्मल' स्थिति में हैं, उनके ऊपर लघु 'सफेद' प्रकाश है जो यह इंगित करता है कि प्वाइण्ट्स 'नॉर्मल' स्थिति में हैं । जब रिवर्स स्थिति में सेट एवं लॉक होंगे, तो उनके ऊपर लघु 'हरा' प्रकाश उपलब्ध होना चाहिये ।
5. स्टेशन पैनल पर देख ले कि सम्बन्धित प्वाइण्ट्स थम्ब स्विचों के बीच 'लाल' बत्ती जल रही है, जो इंगित करती है कि प्वाइण्ट्स सेट स्थिति में विद्युत द्वारा लॉक है । उसके साथ यह भी देख ले कि सम्बन्धित आगमन सिगनलों की 'ऑफ' स्थिति भी पैनल पर आ गयी है, जो आगमन सिगनलों के 'ऑफ' होने की सूचक है ।

क्रमशः पृष्ठ सं. 14 पर

6. स्टेशन पैनल पर देख ले कि आने वाली गाड़ियाँ जैसे-जैसे ट्रैक सर्किट पर आती हैं, वैसे-वैसे सर्किटों की 'लाल' बलियाँ जल जाती हैं और जैसे-जैसे गाड़ियाँ ट्रैक सर्किटों को पार करती जाती हैं, वैसे-वैसे 'लाल' बलियाँ बुझती जाती हैं ।
7. गाड़ियों के आने के पश्चात् एवं सिगनलों को पार करने के बाद सम्बन्धित सभी समपार फाटकों एवं सिगनलों को उनकी सामान्य स्थिति में कर दिया जायेगा । सिगनलों तथा कांटों के परिचालन हेतु इस नियमावली में संलग्न परिशिष्ट 'ख' के अनुलग्नक -II को देखें)

6.4.1 गाड़ियों का साथ साथ आगमन तथा क्रासिंग :

इस स्टेशन पर अप तथा डाउन गाड़ी के साथ - साथ आने की अनुमति है । (स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट 'ख' का अनुच्छेद 13 को देखें)

गाड़ियों के क्रासिंग के समय सबसे बाहरी कांटों को इस प्रकार से सेट व लाक होना चाहिये कि किसी भी परिस्थिति में दोनो गाड़ियां एक ही लाइन में आ कर नहीं मिल सके ।

6.4.2 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

1. कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रारूप में आगमन प्रमाण-पत्र पुस्तिका 'टी -1410', स्टेशन कर्मचारी द्वारा गार्ड के पास भेजकर पूर्ण आगमन प्रमाण-पत्र अवश्य लेगा । जब तक पूर्ण आगमन प्रमाण-पत्र पुस्तिका गार्ड के हस्ताक्षर के पश्चात् स्टेशन मास्टर के पास वापस नहीं आ जाती, कार्यरत स्टेशन मास्टर किसी अन्य गाड़ी हेतु 'लाइन क्लियर' नहीं देगा । (सामान्य एवं सहायक नियम 4.17 विशेष रूप से देखें ।)
2. गाड़ियों के पूर्ण रूप से आ जाने पर कांटे एवं सिगनलों को उनकी सामान्य स्थिति में कर दिया जायेगा । पैनल कण्ट्रोल चाभी को पैनल से निकाल कर कार्यरत स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा ।
3. रन थ्रू गाड़ियों के लिये यह कार्यरत स्टेशन मास्टर का उत्तरदायित्व है कि वह स्वयं निरीक्षण करें कि गाड़ी का टेल बोर्ड / टेल लैम्प लगा है एवं प्रकाशित है । (यह सुनिश्चित करने के लिये कि ट्रेन का पूर्ण रूप से आगमन हो चुका है ।)

6.5 गाड़ियों का प्रस्थान :- परिचालित लाइनो से गाड़ियों के प्रस्थान की पद्धति :-

कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :-

- (1) गोरखपुर छावनी / पिपराइच (जैसी भी स्थिति हो) के स्टेशन मास्टर से टोकेन रहित विद्युत ब्लॉक यंत्र द्वारा 'लाइन क्लियर' प्राप्त करेगा ।
- (2) अप / डाउन गाड़ियों के लिये ट्रैक आकुपेन्सी लाइन सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का बल्ब 'लाल' स्टेशन पैनल पर देखेगा कि वह प्रज्वलित तो नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ सं. 15 पर

- (3) अप / डाउन गाडियों के संचालन हेतु, जैसी भी स्थिति हो, समपार फाटक सं 3 श्रेणी 'सी', के फाटकवाले को गाडी का सम्पूर्ण विवरण देते हुए सडक यातायात के विरुद्ध बन्द तथा लॉक करने की सूचना मैगनेटो टेलीफोन पर प्राइवेट संख्या के आदान-प्रदान के साथ देकर, फाटक बन्द एवं लॉक होने की पुष्टि करेगा । इंटरलाक समपारों का संकेत पैनल पर सफेद बत्ती के रूप में आयेगा और तब स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच को लॉक स्थिति में कर देगा ।
- (4) अप / डाउन गाडियों के लिये सम्बन्धित कांटों, स्विचों को आवश्यक स्थिति में घुमाकर ग्रुप बटन दबायेगा । जब एडवांस स्टार्टर सिगनल / स्टार्टर सिगनल 'ऑफ' स्थिति में आ जायेगा, जाने वाली गाडियों के अप / डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल का हरा ऑस्पेक्ट चालक के लिये प्रस्थान प्राधिकार का कार्य करेगा । यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि पूरी गाडी चली गयी है एवं एडवांस स्टार्टर सिगनल को पार कर गयी है, कार्यरत स्टेशन मास्टर कांटों तथा सिगनल स्विचों को सामान्य स्थिति में वापस करेगा तथा स्टेशन मास्टर पैनल नियंत्रण चाभी को पैनल से निकाल कर व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा । (कांटों तथा स्विचों के संचालन हेतु सिगनल परिशिष्ट 'ख' को देखें)

6.5.1 सतर्कता आदेश का जारी किया जाना :

जब कभी लाइन की मरम्मत करने के लिये या अन्य किसी कारणवश विशेष सावधानी / सतर्कता की आवश्यक हो तो ड्राइवर और गार्ड (यदि हो)को एक सतर्कता आदेश (टी-409 पर) दिया जायेगा जिसमे इस बात का वर्णन होगा कि किस कि0मी0 में सावधानी की आवश्यकता है, सावधानी रखने के क्या कारण है और गाड़ी किस गति से चलाई जायेगी । यह सतर्कता आदेश उस स्थान से जहाँ सावधानी आवश्यक है गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर या ऐसे अन्य स्टेशनों पर और ऐसी रीति से दिया जायेगा जैसा कि विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है । सामान्य एवं सहायक नियम 4.09 का विशेष रूप से अवलोकन करें ।

6.6 गाडियों के बिना रुके रन थू पास करना :

- 1- सामान्यतया गाडियाँ सीधी लाइन सं.2 से बिना रुके पास करने के लिये स्वीकृत है । और ऐसी स्थिति में अप / डाउन गाडी के लिये, जैसी भी स्थिति हो, अग्रिम प्रस्थान सिगनल के हरा ऑस्पेक्ट चालक के लिये प्रस्थान प्राधिकार का कार्य करेगा । जब किसी कारण गाडी को बिना रुके सीधी लाइन सं. 2 से पास करना सम्भव न हो, तो लूप लाइन सं.1 अथवा 3 से बिना रुके प्रतिबन्धित गति से पास किया जा सकता है ।
- 2- लूप लाइन से बिना रुके गुजरते समय सम्मुखी या अनुमुखी दोनों ही दशाओं में टर्न आउट पर गाडी की गति 30 कि.मी.प्रति घण्टा से अधिक नहीं होगी ।

क्रमशः पृष्ठ सं. 16 पर

- 3- इस परिस्थिति में अप / डाउन गाडी के लिये 'प्रस्थान प्राधिकार' अग्रिम प्रस्थान सिगनल का हरा ऑस्पेक्ट होगा। जब कोई यात्री गाडी लाइन सं.2 पर खडी हो, तो कोई गाडी लाइन सं.1 अथवा 3 से बिना रुके पास नहीं की जायेगी ।(सामान्य एवं सहायक नियम 4.11(1) 'क' एवं 'ख' तथा सहायक नियम 5.01(14)(11) को देखें ।)

6.7 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :-

- (1) इस स्टेशन पर दिये गये स्थावर सिगनलों में से किसी भी सिगनल के विफल हो जाने की स्थिति में सामान्य एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70 तथा 3.71 में निहित निर्देशों के अनुसार गाडी संचालन किया जायेगा ।
- (2) ब्लाक यन्त्रों की विफलता हो जाने पर लाइन विलयर संदेशों का आदान प्रदान ब्लाक यन्त्र टेलीफोन / कन्ट्रोल टेलीफोन / वी0 एच0 एफ0 सेट के माध्यम से निश्चित रूप से भेज देना चाहिये । (सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक का अध्याय 14 और परिशिष्ट - घ देखें)
- (3) पेपर लाइन क्लियर चलाने से पहले और ठीक हो जाने पर पुनः सामान्य ब्लाक यन्त्र से लाइन क्लियर लेंने / देने से पहले सम्बद्ध स्टेशनो के मध्य इस निमित्त गुप्तांक के आदान प्रदान के साथ एक संदेश अवश्य ही प्रेषित होना चाहिये ।
- (4) ब्लाक यन्त्र टेलीफोन से लाइन क्लियर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की आशंका रहती है ।
- (5) इस बात को सुनिश्चित करने के लिये कि सही स्टेशन मास्टर द्वारा वार्तालाप किया जा रहा है, नियंत्रण टेलीफोन से लाइन क्लियर पूछने वाले स्टेशन मास्टर को चाहिए कि जिस स्टेशन से लाइन क्लियर मांगा जा रहा है उस स्टेशन से आने वाली या वहां जाने वाली अंतिम दो गाडी को अपने स्टेशन पर / से आगमन / प्रस्थान का समय बतालाये । इसी प्रकार दूसरे ओर के स्टेशन मास्टर को भी अपने स्टेशन पर / से आने / जाने वाली अंतिम दो गाड़ियों के आगमन / प्रस्थान समय को लाइन क्लियर पूछने वाले स्टेशन मास्टर को बतलाना चाहिए ।
- (6) बिना सिगनल के किसी गाडी का आगमन विद्युत चालित कांटो पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा में चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें । जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर ले कि स्टेशन पैनल पर सामान्य और 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 चाहिये । (परिशिष्ट 'ख' का पैरा 15 देखें)

क्रमशः पृष्ठ सं. 17 पर

6.8 लॉरियाँ/ ट्रॉलियों और मोटर ट्रॉलियों के संचालन के लिए अनुदेश :

1. मोटर ट्रॉली सदैव गाडी के संचालन के लिये लागू पद्धति के अनुसार ब्लॉक संरक्षण में चलायी जानी चाहिये ।
2. पेपर 'लाइन क्लियर टिकट' पर जाने वाली ट्रॉली के प्रभारी अधिकारी को 'लाइन क्लियर' इन्क्वायरी पुस्तिका के भीतरी पृष्ठ में 'लाइन क्लियर' टिकट पाने के उपलक्ष्य में हस्ताक्षर करना चाहिये ।
3. दिन के समय, बशर्ते मौसम साफ हो, मोटर ट्रॉली को किसी पूर्ण वैकुअम गाडी या दूसरी मोटर ट्रॉली के पीछे उसी ब्लॉक सेक्शन में जाने की अनुमति दी जा सकती है । जब मोटर ट्रॉली किसी गाडी या दूसरी मोटर ट्रॉली के पीछे जाती है, तो उसके प्रभारी को ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के पहले सम्बन्धित स्टेशन मास्टर से ट्रॉली परमिट प्राप्त कर लेना चाहिये । ट्रॉली परमिट कार्बन द्वारा दो प्रतियों में बनाया जायेगा । एक प्रति परमिट जारी करने वाले स्टेशन मास्टर के पास रखी जायेगी और दूसरी प्रति मोटर ट्रॉली के प्रभारी के पास रहेगी और इसे अगले ब्लॉक स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दिया जाना चाहिये ।
4. ट्रॉली परमिट जारी करने के पूर्व सम्बन्धित दोनों स्टेशन मास्टरों के बीच निर्धारित प्रारूप में प्राइवेट नम्बर के साथ नियमित संदेशों का आदान-प्रदान होना चाहिये और ट्रेन सिगनल रजिस्टर में 'लाल' स्याही से उपरोक्त संख्या दर्ज की जानी चाहिये । जारी किये गये संदेशों की कार्यालय प्रतियों को ट्रेन सिगनल रजिस्टर के सम्बन्धित पृष्ठों पर चिपका देना चाहिये । जिस ब्लॉक सेक्शन में मोटर ट्रॉली को किसी गाडी या दूसरी मोटर ट्रॉली के अनुगमन की अनुमति दी गयी है, उसे 'पूर्ण आगमन पुस्तिका' में अंकित मोटर ट्रॉली के प्रभारी व्यक्ति के हस्ताक्षर के बिना बन्द नहीं करना चाहिये और गाडी लेने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा मोटर ट्रॉली के पहले आने वाली गाडी की आगमन सूचना / 'इन रिपोर्ट' नहीं दी जानी चाहिये । ब्लॉक टेलीफोन / नियंत्रण 'कण्ट्रोल' टेलीफोन पर अलग-अलग पहले वाली गाडी तथा मोटर ट्रॉली / मोटर ट्रॉलियों के प्रस्थान व आगमन का समय बताया जायेगा तथा ट्रेन सिगनल रजिस्टर पर सम्बन्धित स्थान में दर्ज किया जायेगा । सहायक नियम 15.25 (i) से (xi) तक (xv) तथा (xviii) (क) (ख) देखे ।

7. लाइनों का अवरोध :

स्टेबल लोड, वाहन, सवारी, डिब्बा या किसी गाडी की क्रासिंग अथवा किसी अन्य गाडी को वरीयता देने के लिये अवरुद्ध किया जाता है तो अवरोधित लाइन पर गाडी आ जाने के पश्चात् कांटो को अवरोधित लाइन की विपरीत दशा में सेट कर देना चाहिये बशर्ते उसी लाइन पर शंटिंग या अन्य संचालन आवश्यक न हो । जब किसी रनिंग लाइन को स्टेबल लोड या अन्य किसी वाहन से अवरोधित

क्रमशः पृष्ठ सं. 18 पर

किया जाता है तो कांटो को क्लैम्प पर ताला लगा देना चाहिये तथा चाभी कार्यरत पैनल केबिन मैन के स्वयं के अधिकार में होनी चाहिये । परिचालित लाइन पर खड़े वाहनो को समुचित ढग से अवश्य सुरक्षित कर लेना चाहिये ।

(विशेषतः साधारण एवं सहायक नियम 5.19 तथा 5.23 देखे)

8.0 शण्टिंग

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

8.1 ब्लॉक खण्ड साफ होने पर शण्टिंग (आगमन अनुमति देने से पूर्व) :

`आगमन अनुमति देने के पूर्व` साधारणतया शण्टिंग स्टेशन सेक्शन के अन्तर्गत ही स्वीकृत है । स्टेशन सेक्शन के बाहर शण्टिंग करने के लिये लाइन अवश्य ब्लॉक बैक कर शण्टिंग आदेश जारी किया जायेगा तथा समपार फाटक सं. 3 श्रेणी `सी` (जैसी भी स्थिति हो) को सडक यातायात के विरुद्ध बन्द तथा लॉक होना चाहिये ।

8.2 आती हुई गाडी की दिशा में शण्टिंग, आगमन अनुमति देने के बाद :

आती हुई गाडी की दिशा में शण्टिंग निम्नलिखित शर्तों के अनुसार होगी :-

1. स्टेशन सेक्शन के अन्दर शण्टिंग स्वीकृत है, बशर्ते सिगनल `ऑन` स्थिति में हो तथा ऐसी शण्टिंग गाडी आने के सम्भावित समय के 10 मिनट पहले बन्द कर दी जायेगी ।
2. जब आने वाली गाडी हेतु सिगनल `ऑफ` स्थिति में कर दिये गये हों, तो ऐसी दशा में शण्टिंग उस लाइन पर बन्द कर दी जानी चाहिये, जो आने वाली गाडी की लाइन से अलग न हो ।
3. सामान्यतया आने वाली गाडी के सम्मुख गाडी को प्रथम रोक सिगनल पर रोक कर शण्टिंग करना स्वीकृत नहीं है ।
4. धुन्ध, कोहरे और तूफान में इस प्रकार की शण्टिंग करना स्वीकृत नहीं है ।

8.3 जाती हुई गाडी के पीछे शण्टिंग करना :-

जाती हुई गाडी के पीछे शण्टिंग साधारणतया `अग्रिम प्रस्थान सिगनल` तक स्वीकृत है, बशर्ते जाने वाली गाडी `अग्रिम प्रस्थान सिगनल` को पार कर गयी हो और गाडी का संचलन जारी हो ।

क्रमशः पृष्ठ सं.19 पर

8.4 होम सिगनल के बाहर शण्टिंग करने की परिस्थिति :

होम सिगनल के बाहर लाइन अवरुद्ध नहीं की जायेगी जब तक कि लाइन ``ब्लॉक बैक`` नहीं कर दी जाती है तथा परिचालन नियमावली के अनुसार चालक को शण्टिंग आदेश नहीं दे दिया जाता ।

8.5 शण्टिंग पर प्रतिबन्ध

किसी भी आने वाली गाडी के लिये यदि सिगनल `ऑफ` कर दिया गया है, तो शण्टिंग नहीं किया जायेगा, जब तक कि जिस लाइन पर गाडी ली जा रही है, उससे पृथक न हो ।

8.6 शण्टिंग के लिए उत्तरदायी कर्मचारी

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

(क) स्टेशन मास्टर :

1. कर्मचारियों को सामान्य एवं पूर्ण अनुदेश देना ।
2. पैनल चालित कांटों को सेट एवं लॉक करना ।
3. पैनल से नियंत्रित समपार फाटक के स्विचों को रिलीज करना ।
4. गाडी का प्रस्थान, शण्टिंग के उपरान्त गार्ड द्वारा वाहनों के सही एवं सुरक्षित होने तथा वैकुअम की उपलब्धता का प्रमाण-पत्र दिये जाने के पश्चात् ही दिया जाना सुनिश्चित करना ।
5. शण्टिंग के पश्चात् यह सुनिश्चित करना कि मालगाडी के वैगनों के दरवाजे बन्द हैं । विशेष रूप से सामान्य एवं सहायक नियम 5.01(5)(iii)(बी) देखें ।

(ख) गार्ड :

1. सामान्य पर्यवेक्षण ।
2. सही वाहनों / वैगनों को जोडना / काटना तथा सही मार्शलिंग सुनिश्चित करना कि शण्टिंग पूर्ण हो जाने के पश्चात् वाहनों/वैगनों की कपलिंग सही एवं सुरक्षित हैं तथा गाडी में निर्धारित वैकुअम की उपलब्धता है तथा वैगनों के दरवाजे बन्द हैं । विशेष रूप से सामान्य एवं सहायक नियम 5.01(5)(iii)(बी) देखें ।

क्रमशः पृष्ठ सं.20 पर

3. शण्टिंगरत गाडी के हिस्से के साथ-साथ रहना तथा आवश्यकता पडने पर कांटों को बनाने तथा ताला लगाने को सुनिश्चित करना ।
4. शण्टिंग के लिये मार्ग में पडने वाले सभी समपार फाटकों का बन्द एवं लॉक होना, सुनिश्चित करने के पश्चात् हैण्ड सिगनल देना ।

(ग) कांटावाला :

1. पैनल चालित कांटों को शण्टिंग के समय वांछित लाइन के सम्मुख तथा अनुमुख कांटों के सही सेट होने के पश्चात् उनको क्लैम्प एवं पैडलॉक करने के पश्चात् हैण्ड सिगनल देगा ।
2. पैनल की विफलता की दशा में, जहाँ आवश्यक हो, शण्टिंग से सम्बन्धित सभी कांटों को सही सेट करना तथा उनको क्लैम्प करना एवं ताला लगाना ।
3. कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा शण्टिंग संचालन के लिये दिये जाने वाले हैण्ड सिगनल को देख कर तथा रास्ते के लिये मोटर संचालित कांटों का सही बन होना सुनिश्चित करने के पश्चात् हैण्ड सिगनल देगा ।
4. समपार फाटक सं. 3, श्रेणी `सी`, की छोर पर शण्टिंग के समय समपार फाटक सडक यातायात के लिये बन्द होना सुनिश्चित करना ।
5. गार्ड की देख-रेख में वैगनों / वाहनों की कपलिंग और अनकपलिंग करना ।
6. शण्टिंग संचालन में गार्ड की सहायता करना और गार्ड द्वारा दिये गये हैण्ड सिगनलों को दोहराना ।

8.7 वाहनों की सुरक्षा :

परिचालित लाइन पर खडे वाहनों को समुचित ढंग से अवश्य ही सुरक्षित कर लेना चाहिए ।(विशेष रूप से सामान्य नियम 5.23 देखें ।)

9. असामान्य परिस्थितियों में गाड़ी संचालन के लिए अपनायी जाने वाली प्रक्रिया :-

(क) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले मे अवरोधित ब्लाक खण्ड में प्रस्थान आदेश :

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

क्रमशः पृष्ठ सं.21 पर

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

(ख) ब्लाक खण्ड में रुकी हुयी गाडियां :-

- (i) अगर ब्लॉक सेक्शन में रुकावट मेडिकल रिलीफ गाडी / ब्रेक डाउन गाडी / मेटेरियल गाडी / लाइट इंजन के प्रस्थान के बाद दुर्घटना के कारण हुई हो तो घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी दुर्घटना स्थल पर दूसरी मेडिकल रिलीफ गाडी / ब्रेक डाउन गाडी / मेटेरियल गाडी / लाइट इंजन की आवश्यकता महसूस करें तो कार्यरत नियंत्रक घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी से परामर्श कर उपर्युक्त दूसरी गाडी के प्रस्थान की अनुमति देंगे ।
- (ii) अगर ब्लॉक सेक्शन में पहुँची पहली गाडी के 'बिना लाइन क्लियर' प्रस्थान आदेश 'पर अनुवर्ती गाडी' की प्रविष्टि से सम्बन्धित सूचना नहीं लिखी हुई हो तो दुर्घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी कार्यरत नियंत्रक से परामर्श कर अनुवर्ती गाडी के प्रस्थान का तभी आदेश देगा जब पहली गाडी सुस्थिर कर दी गयी हो और सामान्य नियम 6.03 के अनुसार सुरक्षित कर दिया गया हो ।

(ग) ट्रैक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्य विधि :-

परिशिष्ट "ख" का मद सं.9.2 देखें ।

(घ) सिगनल, कांटों / ट्रैक सर्किट, एक्सल काउंटर और अर्न्तपाशन की खराबी का रिपोर्ट करना :-

परिशिष्ट "ख" का मद सं.15.3 देखें ।

(ङ) ब्लाक यंत्र की विफलता :-

- (i) पेपर लाइन क्लियर चलाने से पहले और ठीक हो जाने पर सामान्य ब्लॉक उपकरण से लाइन क्लियर लेने / देने से पहले सम्बद्ध स्टेशनों के मध्य इस निमित्त गुप्तांक के आदान-प्रदान के साथ एक संदेश अवश्य ही प्रेषित होना चाहिए
- (ii) कण्ट्रोल फोन के माध्यम से लाइन क्लियर मांगने वाला स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिये कि अभीष्ट स्टेशन मास्टर ही बोल रहा है, अपने स्टेशन पर आने / जाने वाली दो पिछली गाडियों का समय उस स्टेशन मास्टर को बतायेगा जहाँ से आगमन अनुमति / लाइन क्लियर की मांग की जा रही है । इसी प्रकार दूसरी ओर का स्टेशन मास्टर भी आगमन अनुमति मांगने

क्रमशः पृष्ठ सं.22 पर

वाले स्टेशन मास्टर को अपने स्टेशन पर आने / जाने वाली पिछली दो गाडियों का समय बतायेगा ।

- (iii) दुर्घटनाओं या लाइनों अथवा किसी गाडी के साथ हुई असामान्य घटनाओं या संचार साधनों की विफलता या किसी आपात स्थिति में स्टेशनों के बीच गाडियों का संचलन विशेष अनुदेशों के अनुसार होगा ।

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता:

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों के पूर्णरूप से विफल हो जाने पर अर्थात् जब निम्नलिखित क्रम में से किसी भी एक साधन से लाइन क्लियर न प्राप्त किया जा सके :-

- (I) ब्लाक उपकरण
- (II) ब्लाक उपकरण से सम्बद्ध टेलीफोन
- (III) स्टेशन से स्टेशन तक फिक्सड टेलीफोन
- (IV) रेलवे आटो टेलीफोन, बी0 एस0 एन0 एल0 टेलीफोन (यदि उपलब्ध हो)
- (V) कंट्रोल टेलीफोन
- (VI) 25 वाट वी0 एच0 एफ0 सेट ।

कार्यरत स्टेशन मास्टर जिन्हें प्रभावित ब्लाक खण्ड में गाडी भेजनी है, लाइट इंजन, ट्रेन इंजन, मोटर ट्राली, ट्राली साइकिल, ट्राली / मोपेड ट्राली, डीजन कार, रेल मोटर कार, ई.एस.यू. रेक से यात्रियों को उतारकर उपर्युक्त क्रमानुसार उपलब्ध वाहन में से कोई एक ही भेजेगा । कार्यरत स्टेशन मास्टर को छोड़कर अन्य किसी गाई या स्टेशन मास्टर के साथ उपर्युक्त में एक भेजकर प्रभावित ब्लाक खण्ड के अगले स्टेशन से सम्पर्क करके संचार आरम्भ करेगा और वाहक को सारी स्थिति से भलीभाँति अवगत करायेगा साथ ही निम्न प्रपत्र भी सौंपेगा :-

- (क) निर्धारित प्रारूप पर अप / डाउन छोर हेतु टी / बी 602 बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान करने का प्राधिकार
- (ख) एक सतर्कता आदेश (टी-/409)जिसमें दिन में साफ दिखाई देता हो तो 15 किमी0/घण्टा तथा रात में कुहासे के समय जब दृश्यता स्पष्ट न हो तो 10 किमी0 / घण्टा की सीमित गति एवं तूफान, कोहरा, इत्यादि के मौसम में दृश्यता बाधित हो तो पैदल गति से जिसमें पर्याप्त दूरी दो व्यक्ति इंजन के आगे पैदल चलेगें जिनमें से एक व्यक्ति लाल बत्ती दिखाता हुआ तथा दुसरस व्यक्ति साथ में पटाखा लिये हुऐ जिसे आवश्यकता पड़ने पर तुरंत प्रयोग किया जा सके, अंकित करते हुए जारी किया जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ सं.23 पर

- (ग) अग्रिम प्रस्थान सिगनल के ऑन स्थिति में पार करने का खराब सिगनल प्राधिकार टी / 369 (3बी)
- (घ) इस स्टेशन पर प्रतिक्षारत गाडी के निमित्त लाइन क्लियर पूछ-ताछ संदेश जो अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सम्बोधित होगा ।
- (ङ) प्रभावित ब्लॉक खण्ड के दूसरे सिरे पर स्थित स्टेशन मास्टर के लिए एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश निम्न अनुमति के साथ :-
- (i) लाईट इंजन / गाडी इंजन को अकेले या वहाँ प्रतीक्षारत गाडी इंजन के साथ लौटने हेतु ।
- (ii) टावर वैगन / डीजन इंजन / रेल मोटर कार को स्वयं चलाकर आने हेतु ।
- (iii) मोटर ट्रॉली, ट्रॉली / साइकिल ट्रॉली / मोटर ट्राली को स्वयं चलाकर वहाँ प्रतीक्षारत गाडी में लादकर आने के हेतु ।
- गाड़ियों का संचलन सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक की परिशिष्ट 'ख' भाग - II के अनुसार होगा ।

9.2 दोहरी लाइन पर अस्थाई रूप में इकहरी लाइन कार्य पद्धति : सम्बन्धित नहीं है ।

9.3 बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पर या ब्लॉक टिकट देकर दुर्घटनाग्रस्त गाडी के सहायतार्थ गाडी का प्रस्थान :-

- (1) जब तक ब्लॉक सेक्शन से रुकावट दूर न हो जाये और यदि आवश्यकता हो तो गाडी रुकावट के स्थान तक 'बिना लाइन क्लियर प्रस्थान आदेश' (अथॉरिटी टू प्रोसीड विदाउट लाइन क्लियर) टी / ए 602 पर भेजी जायेगी तथा इसमें स्पष्ट रूप से यह लिखा जायेगा कि गाडी शीघ्र वापस आयेगी अथवा रुकावट के स्थान पर उसी दिशा से दूसरी आने वाली गाडी, जिसे भेजने की आवश्यकता हो, उसके पहुँचने और वापस लौट जाने तक प्रतीक्षा करनी होगी ।
- (2) यदि पहली गाडी 'बिना लाइन क्लियर प्रस्थान आदेश' पर ऐसा लिखा न गया हो कि दूसरी गाडी पीछे जायेगी तो इस नियम के अन्तर्गत दूसरी गाडी नहीं भेजनी चाहिए । रुकावट तक भेजी गयी गाडी को सामान्य नियम 6.03 और 3.62 में दी गयी विधि के अनुसार सुरक्षित होनी चाहिए ।
- (3) अगर ब्लॉक सेक्शन में रुकावट मेडिकल रिलीफ गाडी / ब्रेक डाउन गाडी / मेटेरियल गाडी / लाइट इंजन के प्रस्थान के बाद दुर्घटना के कारण हुई हो तो घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी दुर्घटना स्थल पर दूसरी मेडिकल रिलीफ गाडी / ब्रेक डाउन गाडी / मेटेरियल गाडी / लाइट इंजन की आवश्यकता महसूस करें तो कार्यरत नियंत्रक घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी से परामर्श कर उपर्युक्त दूसरी गाडी के प्रस्थान की अनुमति देंगे ।

क्रमशः पृष्ठ सं.24 पर

- (4) अगर ब्लॉक सेक्शन में पहुँची पहली गाड़ी के 'बिना लाइन क्लियर' प्रस्थान आदेश ' पर अनुवर्ती गाड़ी ' की प्रविष्टि से सम्बन्धित सूचना नहीं लिखी हुई हो तो दुर्घटना स्थल के प्रभारी अधिकारी कार्यरत नियंत्रक से परामर्श कर अनुवर्ती गाड़ी के प्रस्थान का तभी आदेश देगा जब पहली गाड़ी सुस्थिर कर दी गयी हो और सामान्य नियम 6.03 के अनुसार सुरक्षित कर दिया गया हो ।
- (5) इसके अतिरिक्त प्रथम गाड़ी के गार्ड अथवा इसके बदले में कोई अन्य सक्षम रेल अधिकारी गाड़ी के पीछे प्रयाप्त दूरी से ली जाने वाली दुसरी गाड़ी को आने वाली दिशा की ओर निरन्तर खतरे का सिगनल प्रदर्शित करता रहेगा ।
- (6) अगर ड्राइवर अनपढ़ हो तो बिना लाइन क्लियर प्रस्थान आदेश पर अंकित नियमों को गार्ड के समक्ष उसे समझा देना चाहिये । इस आशय का रिकार्ड फार्म टी/ए 602 पर पृष्ठांकित किया जायेगा । सहायक नियम 6.02 देखें ।

9.4 बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पर रनिंग समय :

इंजन या ठेलकर बढ़ाने वाले वाहन या अन्य वाहन जो बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार पर चल रहे हों, जिनमें 15 कि.मी. प्रति घण्टा की चाल से जब दृश्यता स्पष्ट हो तथा रात्रि में जब दृश्यता अवरोधित हो, 10 कि.मी. प्रति घण्टा से अधिक की चाल पर नहीं चलेगी तथा इंजन द्वारा सीटी का निर्बाध रूप से व्यवहार किया जाना चाहिए ।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

अप छोर - दिन एवं रात्रि दोनों समय में लाइन सं.1 का अप स्टार्टर सिगनल सं. 6 का प्रकाश, स्टेशन प्लेटफार्म के मध्य से देखने पर ।

डाउन छोर- दिन एवं रात्रि दोनों समय में लाइन सं.1 का डाउन स्टार्टर सिगनल सं. 7 का प्रकाश, स्टेशन प्लेटफार्म के मध्य से देखने पर ।

(विशेष रूप से सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन के आवश्यक संरक्षा उपकरण :-

इस स्टेशन की कार्य-प्रणाली का परिशिष्ट 'ड.' देखें ।

12. पटाखे वाले (फाग सिगनल मैन) को कोहरा या तुफानी मौसम या धूल भरी आंधी में कार्य करने के लिये अनुदेश :-

क्रमशः पृष्ठ सं.25 पर

- 1 कोहरा, धुन्ध या आंधी के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई नहीं दें तब डियूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल ला रहे हैं । इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखा लगाने के लिये कोहासा सिगनल खम्भों के पास भेजा जायेगा । यह खम्भे स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर की दूरी (बाहर की ओर) गड़े रहते हैं । प्रत्येक स्टेशन पर फाग सिगनल मेन का नाम फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मेन को ही धुन्ध या कोहरे में के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा ।
- 2 इसमें से प्रत्येक व्यक्ति को 10 पटाखे दिये जायेंगे । ये दो पटाखो को लाइन के उपर बीच में फाग सिगनल पोस्ट से 10 मीटर के फासले पर उनके लेबिल या छाप को उपर रख कर और पत्तियों को मोड़ कर मजबूती से फसां देगा ।
- 3 इस प्रकार लाइन पर लगाये गये पटाखों पर से गाड़ी के चले जाने के बाद फाग सिगनल मेन उन पटाखों की जगह दो पटाखे लगा देगा ।
- 4 इससे पहले कि यह पटाखे किसी आने वाली गाड़ी के इंजन नीचे आकर दगे फाग सिगनल मेन पटाखों से सुरक्षा परिधि 45 मीटर की दूरी पर चला जायेगा । जँहा तक परिस्थितियों द्वारा साध्य हो वह इस बात की चेतावनी देने के लिए उत्तरदायी होगा कि कोई भी व्यक्ति जो वहाँ हो इस सुरक्षा परिधि के बाहर रहे ।
- 5 फाग सिगनल मेन को देखना चाहिये कि प्रथम रोक सिगनल जो गाड़ी गुजरने के लिए आफ किया गया है, गाड़ी गुजर जाने के बाद फिर आन की स्थिति में कर दिया गया है । यदि 5 मिनट के बाद भी सिगनल आन की स्थिति में नहीं हो जाता है, तो उसे शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करना चाहिये ।
- 6 प्रत्येक प्रशिक्षित व्यक्ति जो पटाखों के साथ भेजा जायेगा, अपने साथ जलती हुयी बत्ती ले जायेगा ।
- 7 पटाखों को रखने के लिये प्रतिनियुक्त फाग सिगनलमेन , गाड़ी को स्टेशन यार्ड छोड़ते देखकर ड्राइवर को आगे बढ़ने को हाथ सिगनल दिखायेगा ।
- 8 कार्यरत स्टेशन मास्टर को उपयुक्त अनुदेशों के अनुसार जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता होगी, वह तुरंत स्टेशन के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो कार्य पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखण्ड के रेलपथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैंगमैनो को फाग सिगनल मेन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा । फाग सिगनल मेन रेलवे का स्थाई कर्मचारी होना चाहिये न कि एवजी कर्मचारी ।

क्रमशः पृष्ठ सं.26 पर

- 9 कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो फाग सिगनल मैन या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनल मैन प्रतिनियुक्त किये गये हो, के हस्ताक्षर या अंगूठे का निशान अवश्य ले ले , जिससे ज्ञात होगा कि ये गाड़ी के लिये फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं
- 10 स्टेशन में पटाखा रजिस्टर रखना अवश्यक है । जिसमें फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टाक, प्रत्येक फाग सिगनल मैन के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखें प्रयोग किये गये, बचे हुये पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखे नहीं फटे हों) कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का व्योरा देना होगा ।

13. इस नियमावली से संलग्न परिशिष्टों एवं अनुलग्नकों की सूची :

- (1) परिशिष्ट - 'क' .. समपार फाटकों के संचालन के लिये अनुदेश ।
भाग - I .. समपार फाटक संख्या 3 श्रेणी सी हेतु कार्य अनुदेश ।
- (2) परिशिष्ट - 'ख' : .. संकेतन और अन्तर्पार्शन की पद्धति ।
अनुलग्नक - I .. कामर्शियल सप्लाय की विफलताओं पर अपनायी जाने वाली कार्यविधि ।
अनुलग्नक - II .. सिगनल तथा कांटा स्विच परिचालन तालिका ।
अनुलग्नक - III .. ब्लाक यंत्र की कार्य विधि ।
अनुलग्नक - IV .. डिजिटल एक्सल काउन्टर की कार्यविधि एवं विवरण ।
- (3) परिशिष्ट - 'ग' .. टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच) ।
- (4) परिशिष्ट - 'घ' .. गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य ।
- (5) परिशिष्ट - 'ङ0' .. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।
- (6) परिशिष्ट - 'च' .. डी0 के0 स्टेशन, हाल्ट स्टेशन, आई0 बी0 एच0, आई0 बी0 एस0 एवं बाहरी साइडिंगो के संचालन नियम ।
- (7) परिशिष्ट - 'छ' .. विद्युतीकृत खण्डों में गाड़ी के परिचालन के नियम ।

टिप्पणी :

- (क) इस नियमावली में अंकित किसी भी नियम का अध्ययन सामान्य एवं सहायक नियमों को रद्द, संशोधित या परिवर्तित करने के परिप्रेक्ष्य में नहीं किया जायेगा ।
- (ख) उर्पयुक्त अनुच्छेद में कुछ सामान्य एवं सहायक नियमों की तरफ ध्यान आकर्षित किया गया है । नियम सम्पूर्ण नहीं है । सभी अन्य सामान्य एवं सहायक नियमों का या अन्य विशेष आदेशों या प्रशासन द्वारा समय - समय पर जारी किये गये अनुदेशों का पालन दृढ़ता से किया जाये ।
