

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

कार्यालय

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक

रायपुर दिनांक : 28.08.2025

संख्या:- वरि.मं.परि./रा.भा./स्टेशन संचालन नियम प्रतिलिपि/2025
प्रति,

मुख्य प्रबंधक/सूचना प्रौद्योगिकी

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, रायपुर

विशय :- स्टेशन संचालन नियमों के अनुवाद, कंप्यूटरीकरण, द्विभाषी मुद्रण एवं वेबसाइट पर अपलोड किये जाने हेतु ।

संदर्भ :- 1. सहायक निदेशक (राजभाषा) रेलवे बोर्ड, नई दिल्ली का पत्र सं. 2021/हिंदी (विशेष) /5/1, दिनांक 28.05.2025

2 वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी एवं वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक- I, प्रधान कार्यालय, द.पू.म. रेलवे, बिलासपुर का पत्र सं. प्रका/हिंदी/स्टे.संचा.नि./09 दिनांक 30.05.2025

3 राजभाषा अधिकारी/रायपुर मंडल का पत्र क्रमांक- मं.रे.प्र./रायपुर/हिंदी/स्टे.सं. नि./37/200 दि. 08.07.2024

उपरोक्त संदर्भित पत्रों (प्रतिलिपि संलग्न) में दिये गये निर्देशों के आलोक में रायपुर मंडल से संबंधित स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों के (Station Working Rules) हिंदी-अंग्रेजी द्विभाषी मुद्रण प्रारूप को रायपुर मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किया जाना है। अतः इसके अनुपालन में प्रथम चरण में रायपुर मंडल के निम्नांकित स्टेशनों के हिंदी-अंग्रेजी द्विभाषी स्कैन्ड कॉपी (पीडीएफ प्रति) संलग्न कर आपकी ओर रायपुर मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किये जाने हेतु प्रेषित किया जा रहा है।

क्रमांक	स्टेशन का नाम	स्टेशन संचालन नियम हिंदी	स्टेशन संचालन नियम अंग्रेजी	स्टेशन Appendix प्रति (द्विभाषी हिंदी-अंग्रेजी)
1	तिल्दा स्टेशन	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
2	अंतागढ़ स्टेशन	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
3	कुसुमकसा	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
4	बालोद	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
5	गुदुम	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
6	दल्लीराजहरा	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति

अन्य स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों की हिंदी-अंग्रेजी द्विभाषी स्कैन्ड कॉपी (पीडीएफ प्रति) जैसे-जैसे तैयार होगी वैसे ही आपकी ओर रायपुर मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किये जाने हेतु प्रेषित किया जायेगा।

संलग्न : संदर्भाधीन पत्रों की प्रतिलिपि।

(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक

दक्षिण पूर्व मध्य रेल, रायपुर

प्रतिलिपि:- 1 वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी एवं वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक- I, प्रधान कार्यालय, द.पू.म.रेलवे, बिलासपुर के कृपया सूचनार्थ ।

2 राजभाषा अधिकारी/रायपुर के कृपया सूचनार्थ ।

दक्षिणपूर्वमध्यरेलवे

स्टेशन कार्य प्रणाली

दल्लीराजहरा(बड़ी लाइन)

रायपुर मंडल

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
रायपुर मंडल

सं- एस डी ओ एम/आर/एस डब्ल्यू आर/डी आर जेड /

दल्लीराजहरा का स्टेशन संचालन नियम (बड़ी लाइन)

जारी करने की तिथि...08-06-2024

लागू होने की तिथि.....

टिप्पणी :

स्टेशन संचालन नियम को सामान्य एवं सहायक नियमों और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल आदि के साथ पढ़ा जाएगा। ये नियम किसी भी तरह से उपर्युक्त पुस्तकों में दिए गए किसी भी नियम का उल्लंघन नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियम आरेख:

मु.सि. एवं दू.सं.इं. / द.पू.म.रे. के अल्टरेशन - 'जी' सहित एस.आई.पी. सं.- एस.आई./आर/डी.आर.जेड./16 पर आधारित स्टेशन संचालन नियम आरेख (एस डब्ल्यू आर डी) अल्टरेशन - 'जी' सहित संख्या सं. एस.आई./आर/डी.आर.जेड./16 इन संचालन नियमों से सम्बद्ध है तथा यह स्टेशन यार्ड की सम्पूर्ण बनावट, ग्रेडिएंट, सिगनलों एवं इंटरलाकिंग व्यवस्था, लाइनों की वहन क्षमता एवं स्टेशन के समीपवर्ती स्टेशनों के नाम आदि दर्शाता है।

2. स्टेशन का विवरण :

2.1 सामान्य स्थिति :

दल्लीराजहरा (कोड: डी.आर.जेड.) मानक - IIIआर इंटरलॉकड एक 'बी' श्रेणी, केंद्रीय पैनल इंटरलाकिंग युक्त स्टेशन है। यह हावड़ा से 955.143 कि.मी. की दूरी पर मरोदा-दल्लीराजहरा एकल लाइन विद्युतिकृत सेक्शन पर स्थित है तथा इसका निकटवर्ती स्टेशन 7.607 कि.मी. की दूरी पर मरोदा छोर पर कुसुमकसा (कोड: के.वाय.एस.) तथा रावघाट छोर पर 17.02 कि.मी. की दूरी पर दल्लीराजहरा-रावघाट एकल लाइन गैर-विद्युतिकृत नया सेक्शन पर गुदुम स्थित है। स्टेशन पर तथा इससे होकर संचालन को स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात एस एम/ए एस एम के द्वारा केंद्रीय नियंत्रण सह इंडिकेशन पैनल (सी.सी.आई.पी.) के माध्यम से किया जाएगा। दल्लीराजहरा-कुसुमकसा तथा दल्लीराजहरा-गुदुम ब्लॉक सेक्शन पर गाड़ियों का परिचालन सामान्य नियम के अध्याय VIII एवं VIX के नियम सं. 8.01 (ए) तथा (बी), 8.02 (बी), 8.03(1)(ए), (बी) तथा (सी)(ii), 8.05(2) तथा (3) एवं 8.06(1) के अनुसार एक्सोल्यूट ब्लॉक प्रणाली के अधीन कार्यचालन किया जाता है।

रविशंकर

रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुष्पकित सिंघल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

4.1.5. सभी नियंत्रण एवं सांकेतिक अवयवों को ग्रुप कर भौगोलिक स्थिति के अनुरूप कंट्रोल पैनल में चित्रित आरेख में संबंधित पथ में लगाए गए हैं। सभी प्वाइंट तथा सिगनल बटन आरेख में दर्शाए गए उनकी स्थिति के करीब लगाए गए हैं। इनके परिचालन से संबंधित विस्तृत विवरण दल्लीराजहरा स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट -'बी' में दिया गया है।

4.1.5.1 मोटर प्रचालित प्वाइंट:

सभी प्वाइंट्स मोटर प्रचालित प्वाइंट्स हैं, प्रत्येक प्वाइंट, पैनल बोर्ड पर लगे पुश बटन द्वारा विद्युतीय रूप से प्रचालित होता है। विद्युत ऊर्जा की विफलता ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में इसे मानवीय रूप से (मैनुअली) प्रचालित किया जाएगा। सभी मोटर प्रचालित प्वाइंट्स, विद्युतीय ऊर्जा की विफलता की स्थिति में आपातकालीन स्थिति में आपातकालीन प्रचालन के दौरान सी.एच.-1 से सी.एच.-10 के अंतर्गत निम्न श्रेणियों में नियंत्रित की जाती है।

क्र.सं.	क्रैंक हैंडल ग्रुप	नियंत्रण प्वाइंट	स्थान
1.	सी.एच.1	41 ए/बी	पैनल रूम
2.	सी.एच.2	42 ए/बी, 44ए/बी	
3.	सी.एच.3	43	
4.	सी.एच.4	45, 46 ए/बी, 47 ए/बी एवं 48	
5.	सी.एच.5	51, 52	
6.	सी.एच.6	53 ए/बी	
7.	सी.एच.7	54 ए/बी	
8.	सी.एच.8	55 ए/बी	पैनल रूम
9.	सी.एच.9	57 ए/बी एवं 58 ए/बी	
10.	सी.एच.10	59, 60, 61 एवं 62 ए/बी	

(क्रैंक हैंडल के मानवीय प्रचालन एवं अत्यावश्यक प्रचालन के विस्तृत जानकारी के लिए परिशिष्ट - 'बी' का अध्ययन करें)।

4.1.6 एक्सल काउंटर :

1. दल्लीराजहरा-कुसुमकसा तथा दल्लीराजहरा-गुदुम ब्लॉक सेक्शन में बी.पी.ए.सी. के कार्यचालन के लिए डिजिटल एक्सल काउंटर लगाए गए हैं।
2. रनिंग लाइनों के बर्थिंग हिस्सों एवं कंट्रोल पॉइंट -66 में मल्टी सेक्शन डिजिटल एनालॉग एक्सल काउंटर लगाए गए हैं।
एक्सल काउंटर्स की कार्य प्रणाली तथा री-सेटिंग के बारे में विस्तृत अनुदेशों के लिए परिशिष्ट 'बी' का अवलोकन करें।

रविशंकर

रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित सिंह

पुलकित सिंहल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
रायपुर मंडल

सं- एस डी ओ एम/आर/एस डब्ल्यू आर/डी आर जेड /

दल्लीराजहरा का स्टेशन संचालन नियम (बड़ी लाइन)

जारी करने की तिथि... 08-06-2024

लागू होने की तिथि.....

टिप्पणी :

स्टेशन संचालन नियम को सामान्य एवं सहायक नियमों और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल आदि के साथ पढ़ा जाएगा। ये नियम किसी भी तरह से उपर्युक्त पुस्तकों में दिए गए किसी भी नियम का उल्लंघन नहीं करते हैं।

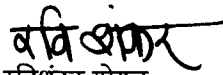
1. स्टेशन संचालन नियम आरेख:

मु.सि. एवं दू.सं.इं. / द.पू.म.रे. के अल्टरेशन - 'जी' सहित एस.आई.पी. सं.- एस.आई./आर/डी.आर.जेड./16 पर आधारित स्टेशन संचालन नियम आरेख (एस डब्ल्यू आर डी) अल्टरेशन - 'जी' सहित संख्या सं. एस.आई./आर/डी.आर.जेड./16 इन संचालन नियमों से सम्बद्ध है तथा यह स्टेशन यार्ड की सम्पूर्ण बनावट, ग्रेडिएंट, सिगनलों एवं इंटरलाकिंग व्यवस्था, लाइनों की वहन क्षमता एवं स्टेशन के समीपवर्ती स्टेशनों के नाम आदि दर्शाता है।

2. स्टेशन का विवरण :

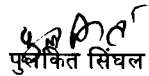
2.1 सामान्य स्थिति :

दल्लीराजहरा (कोड: डी.आर.जेड.) मानक - IIIआर इंटरलॉकड एक 'बी' श्रेणी, केंद्रीय पैनल इंटरलाकिंग युक्त स्टेशन है। यह हावड़ा से 955.143 कि.मी. की दूरी पर मरोदा-दल्लीराजहरा एकल लाइन विद्युतिकृत सेक्शन पर स्थित है तथा इसका निकटवर्ती स्टेशन 7.607 कि.मी. की दूरी पर मरोदा छोर पर कुसुमकसा (कोड: के.वाय.एस.) तथा रावघाट छोर पर 17.02 कि.मी. की दूरी पर दल्लीराजहरा-रावघाट एकल लाइन गैर-विद्युतिकृत नया सेक्शन पर गुदुम स्थित है। स्टेशन पर तथा इससे होकर संचालन को स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात एस एम/ए एस एम के द्वारा केंद्रीय नियंत्रण सह इंडिकेशन पैनल (सी.सी.आई.पी.) के माध्यम से किया जाएगा। दल्लीराजहरा-कुसुमकसा तथा दल्लीराजहरा-गुदुम ब्लॉक सेक्शन पर गाड़ियों का परिचालन सामान्य नियम के अध्याय VIII एवं VIX के नियम सं. 8.01 (ए) तथा (बी), 8.02 (बी), 8.03(1)(ए), (बी) तथा (सी)(ii), 8.05(2) तथा (3) एवं 8.06(1) के अनुसार एब्सोल्यूट ब्लॉक प्रणाली के अधीन कार्यचालन किया जाता है।



रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुष्पकित सिंघल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- 2.) डाउन इनर डिस्टेंट सिगनल
- 3.) लाइन सं.1 से 7 में गाड़ियों को लेने के लिए, जंक्शन टाइप रूट इंडिकेटर सहित डाउन होम सिगनल एस.-2
- 4.) डाउन होम सिगनल एस.-2 के नीचे कॉलिंग-ऑन सिगनल

(iv) डाउन डिस्पैच के लिए :-

- (i) लाइन सं. 1, 2, 3, 4, 5, 6 तथा 7 के लिए क्रमशः स्टार्टर सिगनल एस.-6, एस.-8, एस.-10, एस.-12, एस.-14, एस.-16 तथा एस.-18
- (ii) एडवांस स्टार्टर सिगनल एस.-28

इसके अलावा यार्ड में शंटिंग के लिए शंट सिगनल लगाए गए हैं।

बी) यार्ड के पश्चिमी छोर पर :

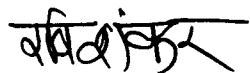
- (i) राजहरा साइडिंग, कुंडे साइडिंग एवं क्रिपल साइडिंग में प्रवेश स्थल पर स्थाई "ऑन" शंट सिगनल एस.एच.29, एस.एच.31 एवं एस.एच.32 लगाए गए हैं जहां से इन साइडिंग में प्रभारी द्वारा गाड़ियों को पायलट इन किया जाएगा।
- (ii) राजहरा साइडिंग, कुंडे साइडिंग एवं क्रिपल साइडिंग में प्रवेश स्थल पर स्थाई "ऑन" शंट सिगनल तक गाड़ियों को भेजने के लिए शंट सिगनल लगाए गए हैं।

4.1 रेल पथ परिपथ:

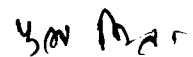
स्टेशन यार्ड पूरी तरह ट्रैक सर्किटेड/एक्सेल काउंटर से युक्त है। कुसुमकसा एवं गुदुम छोर पर कॉलिंग ऑन सिगनल के प्रचालन के लिए एप्रोच ट्रैक सर्किट सहित होम सिगनल लगाए गए हैं। जैसे ही आगे की ट्रैक सर्किट आक्यूपाई हो जाती है, वैसे ही एडवांस स्टार्टर सिगनल अपने आप "ऑन" स्थिति में आ जाएंगे। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संस्थापित पैनल बोर्ड में दृश्यात्मक इंडिकेटर लगाए गए हैं, जो प्रत्येक लाइन की स्थिति, अर्थात् वे खाली हैं या उन पर गाड़ी है, की जानकारी निम्नवत देते हैं -

- 1) कोई संकेत नहीं देने पर :- लाइन क्लियर है।
- 2) जब रूट सेट तथा लॉकड सहित सिगनल क्लियर हो तथा जिस मार्ग पर ट्रेन को गुजरना है, वह आक्यूपाइड नहीं है तब संपूर्ण रूट सेट में "सफेद रंग की" बत्ती जलती है। जैसे-जैसे ट्रेन आगे बढ़ती है तथा प्रत्येक मार्ग (रूट) को आक्यूपाइड करती जाती है वैसे ही सफेद रंग की बत्ती 'लाल' होती जाती है और सेट किए गए रूट से पूरी ट्रेन गुजर जाने के बाद 'कोई संकेत नहीं' मिलता है। कथित गाड़ी के पीछे का रूट अपने आप रिलीज होता जाता है।
- 3) लाल संकेत :- लाइन आक्यूपाइड/फेल है।

ट्रैक सर्किट के विफल होने की दशा में संबंधित होम सिगनल/स्टार्टर/एडवांस स्टार्टर अप्रचालित हो जाते हैं तब सामान्य नियम 3.69, 3.70, 3.71 तथा सहायक नियमों के अनुसार ट्रेन को होम सिगनल के लिए पायलट इन तथा स्टार्टर सिगनल के लिए पायलट आउट किया जाएगा।



रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

सं- एस डी ओ एम/आर/एस डब्ल्यू आर/डी आर जेड /

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
रायपुर मंडल

दल्लीराजहरा का स्टेशन संचालन नियम (बडी लाइन)

जारी करने की तिथि. 08-06-2024

लागू होने की तिथि.....

टिप्पणी :

स्टेशन संचालन नियम को सामान्य एवं सहायक नियमों और ब्लॉक वर्किंग मैनुअल आदि के साथ पढा जाएगा। ये नियम किसी भी तरह से उपर्युक्त पुस्तकों में दिए गए किसी भी नियम का उल्लंघन नहीं करते हैं।

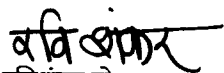
1. स्टेशन संचालन नियम आरेख:

मु.सि. एवं दू.सं.इं. / द.पू.म.रे. के अल्टरेशन - 'जी' सहित एस.आई.पी. सं.- एस.आई./आर/डी.आर.जेड./16 पर आधारित स्टेशन संचालन नियम आरेख (एस डब्ल्यू आर डी) अल्टरेशन - 'जी' सहित संख्या सं. एस.आई./आर/डी.आर.जेड./16 इन संचालन नियमों से सम्बद्ध है तथा यह स्टेशन यार्ड की सम्पूर्ण बनावट, ग्रेडिएंट, सिगनलों एवं इंटरलाकिंग व्यवस्था, लाइनों की वहन क्षमता एवं स्टेशन के समीपवर्ती स्टेशनों के नाम आदि दर्शाता है।

2. स्टेशन का विवरण :

2.1 सामान्य स्थिति :

दल्लीराजहरा (कोड: डी.आर.जेड.) मानक - IIIआर इंटरलॉकड एक 'बी' श्रेणी, केंद्रीय पैनल इंटरलाकिंग युक्त स्टेशन है। यह हावड़ा से 955.143 कि.मी. की दूरी पर मरोदा-दल्लीराजहरा एकल लाइन विद्युतिकृत सेक्शन पर स्थित है तथा इसका निकटवर्ती स्टेशन 7.607 कि.मी. की दूरी पर मरोदा छोर पर कुसुमकसा (कोड: के.वाय.एस.) तथा रावघाट छोर पर 17.02 कि.मी. की दूरी पर दल्लीराजहरा-रावघाट एकल लाइन गैर-विद्युतिकृत नया सेक्शन पर गुदुम स्थित है। स्टेशन पर तथा इससे होकर संचालन को स्टेशन पर झूटी पर तैनात एस एम/ए एस एम के द्वारा केंद्रीय नियंत्रण सह इंडिकेशन पैनल (सी.सी.आई.पी) के माध्यम से किया जाएगा। दल्लीराजहरा-कुसुमकसा तथा दल्लीराजहरा-गुदुम ब्लॉक सेक्शन पर गाड़ियों का परिचालन सामान्य नियम के अध्याय VIII एवं VIX के नियम सं. 8.01 (ए) तथा (बी), 8.02 (बी), 8.03(1)(ए), (बी) तथा (सी)(ii), 8.05(2) तथा (3) एवं 8.06(1) के अनुसार एब्सोल्यूट ब्लॉक प्रणाली के अधीन कार्यचालन किया जाता है।



रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुष्पक सिंघल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

2.2 दोनों दिशाओं में ब्लॉक स्टेशन, आई.बी.एच.,आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी एवं बाहरी साइडिंगें :

- i) दुर्ग छोर पर 7.607 कि.मी. की दूरी पर समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशन कुसुमकसा (कोड: के.वाय.एस.) स्थित है।
- ii) रावघाट छोर पर 17.02 कि.मी. की दूरी पर समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशन गुदुम (कोड: जी.यू.डी.एम.) स्थित है।
- iii) यार्ड के पश्चिमी छोर पर 1.32 कि.मी. की दूरी पर बीएसपी साइडिंग (राजहरा निजी साइडिंग) स्थित है।
- iv) 'कुंडे साइडिंग (दल्ली प्लांट साइडिंग)' यार्ड से डी.एस. प्वाइंट सं. 51 द्वारा पृथक्कृत है तथा यार्ड के पश्चिम छोर पर ही 12.52 कि.मी. की दूरी पर स्थित है।
- v) 3 शंटिंग नेक।
- vi) एक क्रिपल साइडिंग।
- vii) इस स्टेशन पर कोई आईबीएच या आईबीएस नहीं है।
- viii) एक पार्सल साइडिंग।

2.3 ए) विभिन्न दिशाओं में स्टेशन के दोनों ओर ब्लॉक सेक्शन सीमाएं :

क्र.सं.	स्टेशनों के मध्य	प्वाइंट जहां से ब्लॉक सेक्शन प्रारंभ होता है	प्वाइंट जहां से ब्लॉक सेक्शन समाप्त होता है
1.	दल्लीराजहरा - कुसुमकसा	दल्लीराजहरा का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नं 28	कुसुमकसा का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नं 27
2.	दल्लीराजहरा - गुदुम	दल्लीराजहरा का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नं 27	गुदुम का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नं 28

बी) स्टेशन सेक्शन :

- I. दल्लीराजहरा के डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल नं 28 तथा पश्चिम छोर पर अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नं 27 के मध्य स्टेशन सेक्शन स्थित है।
- II. दल्लीराजहरा तथा गुदुम के मध्य कि.मी.964.10(ढ/हावड़ा) पर सलैहटोला पैसेंजर हॉल्ट है।

रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित सिंघल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

2.4 ग्रेडिएंट यदि कोई हो :

कुसुमकसा छोर पर ग्रेडिएंट -

कुसुमकसा छोर पर ग्रेडिएंट सी.एच. 685.97 मीटर तक 400 में 1 की ढलान, इसके पश्चात सी.एच. 2776.85 मीटर तक 150 में 1 की ढलान ।

गुदुम छोर पर ग्रेडिएंट -

गुदुम छोर पर ग्रेडिएंट सी.एच. 815.90 मीटर तक 400 में 1 की चढ़ान, इसके पश्चात सी.एच. 1200.00 मीटर तक 833.33 में 1 की चढ़ान इसके पश्चात सी.एच. 1260.00 मीटर तक समतल एवं इसके पश्चात सी.एच. 2424.00 मीटर तक 150 में 1 की ढलान है ।

2.5 ले-आउट (स्टेशन विन्यास):

स्टेशन यार्ड में 7 रनिंग लाइन हैं जिसमें लाइन क्रमांक 1 को पैसेंजर लाइन कहा जाता है, लाइन नं 2 से 7 का उपयोग अप रिसेप्शन सह डाउन डिस्पैच के लिए किया जाता है ।

ए) इसके अलावा निम्नलिखित साइडिंग भी हैं -

- (i) दुर्ग छोर में लाइन नं 1 से प्रारंभ होने वाली एक शंटिंग नेक ।
- (ii) शंटिंग नेक के विस्तार में पार्सल साइडिंग है ।
- (iii) यार्ड की पश्चिमी छोर पर एक शंटिंग नेक है जो स्टेशन यार्ड को कुंडे साइडिंग से यार्ड के गुदुम छोर पर डी एस प्वाइंट सं. - 51 द्वारा पृथक करता है ।
- (iv) इस साइडिंग से क्रमशः लाइन नंबर 5, 6 और 7 तक शंटिंग करने के लिए यार्ड के पूर्व छोर में शंटिंग नेक है ।
(उपरोक्त साइडिंग के विस्तृत कार्यचालन के लिए परिशिष्ट - एफ देखें)
- (v) यार्ड की पश्चिमी छोर पर एक क्रिपल साइडिंग है जो लाइन नं 4 से प्रारंभ होती है ।
- (vi) क्रिपल साइडिंग से प्रारंभ होने वाली तीन सिक लाइनें हैं ।

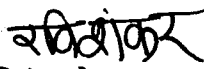
बी) निजी साइडिंगें -

1. राजहरा साइडिंग :

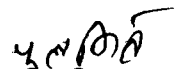
यार्ड की पश्चिमी छोर पर यह साइडिंग लाइन सं. 3 से प्रारंभ होती है । साइडिंग के विस्तृत कार्यचालन के लिए परिशिष्ट - एफ देखें ।

2. दल्ली प्लांट स्टेशन (कुंडे) साइडिंग :

यार्ड की पश्चिमी छोर पर यह साइडिंग लाइन सं. 4 से प्रारंभ होती है । साइडिंग के विस्तृत कार्यचालन के लिए परिशिष्ट - एफ देखें ।



रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

2.5.1 रनिंग लाइनों का संचलन दिशा एवं धारण क्षमता :

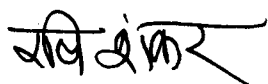
क्र.सं.	लाइन सं./ लाइन का नाम	मीटर में सीएसएल	लाइन का उद्देश्य
1.	लाइन नं 1 : लूप लाइन नं 1 (पैसेंजर लाइन)	803.3 (स्टार्टर से स्टार्टर)	अप एवं डाउन गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान हेतु
2.	लाइन नं 2 : लूप लाइन नं 2	707.6 (स्टार्टर से स्टार्टर)	
3.	लाइन नं 3 : मेन लाइन	707.6 (स्टार्टर से स्टार्टर)	
4.	लाइन नं 4 : लूप लाइन नं 3 : (गुड्स)	741.15 (स्टार्टर से स्टार्टर)	
5.	लाइन नं 5 : लूप लाइन नं 4 : (गुड्स)	738.35 (स्टार्टर से स्टार्टर)	
6.	लाइन नं 6 : लूप लाइन नं 5 : (गुड्स)	687 (स्टार्टर से स्टार्टर)	
7.	लाइन नं 7 : लूप लाइन नं 6 : (गुड्स)	659 (स्टार्टर से स्टार्टर)	

2.5.2 नॉन-रनिंग लाइनें तथा सी.ए.एल. में उनकी धारण क्षमता:

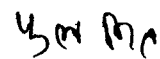
क्र.सं.	लाइन सं./ लाइन का नाम	मीटर में सीएसएल
1.	गुड्स प्लेटफॉर्म में शंटिंग नेक	265.91 (डी ई से प्वाइंट)
2.	पार्सल साइडिंग	102.551 (डी ई से एफ बी)
3.	लाइन सं.-6 के विस्तार में शंटिंग नेक	35.74 (सीएसएल) (एस.एच. से डी. ई.)
4.	क्रिपल साइडिंग	245.251(डी ई से एफ बी)
5.	सिक लाइन नं 1	178.851(डी ई से एफ बी)
6.	सिक लाइन नं 2	138.301(डी ई से एफ बी)
7.	सिक लाइन नं 3	161.601(डी ई से एफ बी)
8.	यार्ड के पश्चिमी छोर पर दल्लीराजहरा यार्ड को कुंडे साइडिंग से पृथक करने वाला शंटिंग नेक	सीएसएल 512.00 (डी ई से एस एच)
9.	राजहरा साइडिंग के विस्तार में ओवर रन लाइन (स्टेब्लिंग निषेध)	120 (पी.टी. से डी.ई.)
10.	यार्ड के पश्चिमी छोर पर लाइन नं 1 के विस्तार में ओवर रन लाइन (स्टेब्लिंग निषेध)	120 (पी.टी. से डी.ई.)
11.	यार्ड के पूर्वी छोर पर लाइन नं 1 के विस्तार में ओवर रन लाइन (स्टेब्लिंग निषेध)	120 (डी.ई. से पी.टी.)

2.5.3 ले-आउट में कोई अन्य विशेषता :

क्रिपल साइडिंग एवं सिक लाइनों के सभी प्वाइंट हस्त प्रचालित हैं। इन प्वाइंटों पर संचलन की अनुमति देने से पूर्व इन्हें सेट, क्लैप तथा पैडलॉक किया जाए।



रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.ईजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

2.6 समपार फाटक :

इस सेक्शन में दल्लीराजहरा - गुदुम के मध्य नॉन इंटरलॉकड तथा मानवयुक्त समपार फाटक डी डी-62 हैं जो कि.मी. 970.063 पर स्थित है। इस फाटक तथा दल्लीराजहरा स्टेशन के बीच संचार हेतु टेलिफोन की सुविधा उपलब्ध है। विस्तृत जानकारी के लिए परिशिष्ट ए देखें।

3.0 संचलन प्रणाली एवं माध्यम :

- i) सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV एवं ब्लॉक कार्यचालन संहिता के अध्याय III भाग-V के अनुसार दल्लीराजहरा एवं कुसुमकसा स्टेशनों के मध्य गाड़ियों का संचलन 'पूर्ण ब्लॉक' पद्धति से यू.एफ.एस.बी.आई. सहित सिंगल लाइन ब्लॉक पैनल टाइप नॉन-कोऑपरेटिव ब्लॉक उपकरण, जो ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर से संबद्ध है, से किया जाता है।

दल्लीराजहरा एवं कुसुमकसा स्टेशनों के लिए यू.एफ.एस.बी.आई. के साथ ब्लॉक पैनल स्टेशन मास्टर कार्यालय में स्थापित किया गया है एवं इनका संचालन एवं इनकी चाबियों को सुरक्षित रखना ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

- ii) सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV एवं ब्लॉक कार्यचालन संहिता के अध्याय III भाग-V के अनुसार दल्लीराजहरा एवं गुदुम स्टेशनों के मध्य गाड़ियों का संचलन 'पूर्ण ब्लॉक' पद्धति से यू.एफ.एस.बी.आई. सहित सिंगल लाइन ब्लॉक पैनल टाइप नॉन-कोऑपरेटिव ब्लॉक उपकरण, जो ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर से संबद्ध है, से किया जाता है।

दल्लीराजहरा-कुसुमकसा सेक्शन के लिए यू.एफ.एस.बी.आई. के साथ ब्लॉक पैनल स्टेशन मास्टर कार्यालय में स्थापित किया गया है एवं इनका संचालन एवं इनकी चाबियों को सुरक्षित रखना ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

4. सिगनल प्रणाली एवं इंटरलॉकिंग :

सामान्य नियम 3.07 (4), (5), (6), (7), 3.08 (4)(बी), 3.13(6)(बी), 3.27 (ए), 3.32 (2) के अनुसार यार्ड में गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान संचलन को नियंत्रित करने के लिए बहु आयामी रंगीन एल.ई.डी. सिगनल लगाए गए हैं।

स्टेशन के दोनों छोरों में निम्नलिखित सिगनल लगाए गए हैं:

ए) यार्ड के पूर्वी छोर पर :

(i) अप रिसेप्शन के लिए :-

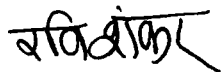
- 1.) अप डिस्टेंट सिगनल
- 2.) अप इनर डिस्टेंट सिगनल
- 3.) लाइन सं.1 से 7 में गाड़ियों को लेने के लिए जंक्शन टाइप रूट इंडिकेटर सहित अप होम सिगनल एस.-1
- 4.) अप होम सिगनल के नीचे कॉलिंग-ऑन सिगनल

(ii) अप डिस्पैच के लिए :-

- 1.) अप स्टार्टर सिगनल, एस.-3, एस.-5, एस.-7, एस.-9, एस.-11, एस.-13 एवं एस.-15
क्रमशः लाइन सं.1, 2, 3, 4, 5, 6 तथा 7 के लिए
- 2.) अप एडवांस स्टार्टर सिगनल एस.-27

(iii) डाउन रिसेप्शन के लिए :-

- 1.) डाउन डिस्टेंट सिगनल



रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- 2.) डाउन इनर डिस्टेंट सिगनल
- 3.) लाइन सं.1 से 7 में गाड़ियों को लेने के लिए, जंक्शन टाइप रूट इंडिकेटर सहित डाउन होम सिगनल एस.-2
- 4.) डाउन होम सिगनल एस.-2 के नीचे कॉलिंग-ऑन सिगनल
- (iv) डाउन डिस्पैच के लिए :-

- (i) लाइन सं. 1, 2, 3, 4, 5, 6 तथा 7 के लिए क्रमशः स्टार्टर सिगनल एस.-6, एस.-8, एस.-10, एस.-12, एस.-14, एस.-16 तथा एस.-18
- (ii) एडवांस स्टार्टर सिगनल एस.-28

इसके अलावा यार्ड में शंटिंग के लिए शंट सिगनल लगाए गए हैं।

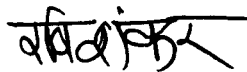
बी) यार्ड के पश्चिमी छोर पर :

- (i) राजहरा साइडिंग, कुंडे साइडिंग एवं क्रिपल साइडिंग में प्रवेश स्थल पर स्थाई "ऑन" शंट सिगनल एस.एच.29, एस.एच.31 एवं एस.एच.32 लगाए गए हैं जहां से इन साइडिंग में प्रभारी द्वारा गाड़ियों को पायलट इन किया जाएगा।
- (ii) राजहरा साइडिंग, कुंडे साइडिंग एवं क्रिपल साइडिंग में प्रवेश स्थल पर स्थाई "ऑन" शंट सिगनल तक गाड़ियों को भेजने के लिए शंट सिगनल लगाए गए हैं।

4.1 रेल पथ परिपथ:

स्टेशन यार्ड पूरी तरह ट्रैक सर्किटेड/एक्सेल काउंटर से युक्त है। कुसुमकसा एवं गुदुम छोर पर कॉलिंग ऑन सिगनल के प्रचालन के लिए एप्रोच ट्रैक सर्किट सहित होम सिगनल लगाए गए हैं। जैसे ही आगे की ट्रैक सर्किट आक्यूपाई हो जाती है, वैसे ही एडवांस स्टार्टर सिगनल अपने आप "ऑन" स्थिति में आ जाएंगे। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संस्थापित पैनल बोर्ड में दृश्यात्मक इंडिकेटर लगाए गए हैं, जो प्रत्येक लाइन की स्थिति, अर्थात् वे खाली हैं या उन पर गाड़ी है, की जानकारी निम्नवत देते हैं -

- 1) कोई संकेत नहीं देने पर :- लाइन क्लियर है।
- 2) जब रूट सेट तथा लॉकड सहित सिगनल क्लियर हो तथा जिस मार्ग पर ट्रेन को गुजरना है, वह आक्यूपाइड नहीं है तब संपूर्ण रूट सेट में "सफेद रंग की" बत्ती जलती है। जैसे-जैसे ट्रेन आगे बढ़ती है तथा प्रत्येक मार्ग (रूट) को आक्यूपाइड करती जाती है वैसे ही सफेद रंग की बत्ती 'लाल' होती जाती है और सेट किए गए रूट से पूरी ट्रेन गुजर जाने के बाद 'कोई संकेत नहीं' मिलता है। कथित गाड़ी के पीछे का रूट अपने आप रिलीज होता जाता है।
- 3) लाल संकेत :- लाइन आक्यूपाइड/फेल है।
ट्रैक सर्किट के विफल होने की दशा में संबंधित होम सिगनल/स्टार्टर/एडवांस स्टार्टर अप्रचालित हो जाते हैं तब सामान्य नियम 3.69, 3.70, 3.71 तथा सहायक नियमों के अनुसार ट्रेन को होम सिगनल के लिए पायलट इन तथा स्टार्टर सिगनल के लिए पायलट आउट किया जाएगा।



रविशंकर गोयल
ब.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
ब.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

यद्यपि रिप्लेसमेंट ट्रैक के अलावा किसी ट्रेन सर्किट की विफलता की स्थिति में, कॉलिंग ऑन देकर ट्रेन को प्रवेश दिया जा सकता है। (कॉलिंग ऑन सिगनल को ऑफ करने के लिए विस्तृत अनुदेशों हेतु परिशिष्ट-‘बी’ देखें)

किसी ट्रेन को पायलट इन करने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं को भौतिक रूप से संतुष्ट करेगा कि जिस लाइन पर गाड़ी को लेना है वह सभी प्रकार के अवरोधों से मुक्त है तथा ट्रेन को भेजने से पहले वह अगले स्टेशन एवं ड्यूटी पर तैनात एस.सी.आर. से ट्रेन का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा।

4.1.1 मल्टी सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर:

लाइन नं.-1 से लाइन नं.-7 तक तथा कंट्रोल प्वाइंट सं.-66 के बर्थिंग रेलपथ परिपथ पर मल्टी सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर लगाए गए हैं। रेलपथ एक्सल काउंटर खराब होने की स्थिति में संबंधित सिगनलों को नहीं दिया जा सकेगा एवं गाड़ियों को कॉलिंग-ऑन सिगनल में लिया जा सकता है। कॉलिंग-ऑन सिगनल भी खराब स्थिति में होने पर गाड़ियों को सामान्य नियम 3.69, 3.70, 3.71 एवं संबंधित सहायक नियमों के अनुसार होम सिगनल पर पायलट-इन अथवा स्टार्टर सिगनल पायलट-आउट किया जाएगा।

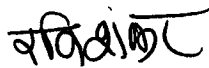
गाड़ियों को पायलट के द्वारा लिए जाने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं जाँच कर यह सुनिश्चित करेंगे कि आगमन किए जाने वाला लाइन सभी प्रकार से अवरोध मुक्त है एवं गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में पायलट कर प्रस्थान किए जाने के पूर्व में सेक्शन कंट्रोलर से यह सुनिश्चित कर लेंगे कि इसके पूर्व में भेजी गई गाड़ी अग्रिम स्टेशन पूर्णतः पहुँच गई है।

4.1.2 दल्लीराजहरा-कुसुमकसा तथा दल्लीराजहरा-गुदुम, स्टेशन के दोनों ओर स्थित ब्लॉक सेक्शन में ब्लॉक सेक्शन अवरोध मुक्त है या नहीं जानने के लिए डिजिटल एक्सल काउंटर लगाए गए हैं (बी.पी.ए.सी.) यह संबंधित ब्लॉक उपकरण के संचालन को भी नियंत्रित करता है।

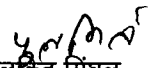
4.1.3 एक्सल काउंटर के विफल हो जाने पर एनलॉग के साथ साथ डिजिटल एक्सल काउंटर (बी.पी.ए.सी.) को री-सेट किया जाना है। (विस्तृत जानकारी के लिए परिशिष्ट - बी का अध्ययन करें)।

4.1.4 इंटरलॉकिंग:

इस स्टेशन में सेंट्रल कंट्रोल पैनल के द्वारा स्टैंडर्ड-IIIIR पैनल इंटरलॉकिंग लगाया गया है। दोनों छोर में स्थित सिगनल एवं प्वाइंट इसी कंट्रोल पैनल से संचालित होते हैं। कंट्रोल पैनल डेस्क टाइप डामिनो प्रकार का है।



रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

4.1.5. सभी नियंत्रण एवं सांकेतिक अवयवों को ग्रुप कर भौगोलिक स्थिति के अनुरूप कंट्रोल पैनल में चित्रित आरेख में संबंधित पथ में लगाए गए हैं। सभी प्वाइंट तथा सिगनल बटन आरेख में दर्शाए गए उनकी स्थिति के करीब लगाए गए हैं। इनके परिचालन से संबंधित विस्तृत विवरण दल्लीराजहरा स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट - 'बी' में दिया गया है।

4.1.5.1 मोटर प्रचालित प्वाइंट:

सभी प्वाइंट्स मोटर प्रचालित प्वाइंट्स हैं, प्रत्येक प्वाइंट, पैनल बोर्ड पर लगे पुश बटन द्वारा विद्युतीय रूप से प्रचालित होता है। विद्युत ऊर्जा की विफलता ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में इसे मानवीय रूप से (मैनुअली) प्रचालित किया जाएगा। सभी मोटर प्रचालित प्वाइंट्स, विद्युतीय ऊर्जा की विफलता की स्थिति में आपातकालीन स्थिति में आपातकालीन प्रचालन के दौरान सी.एच.-1 से सी.एच.-10 के अंतर्गत निम्न श्रेणियों में नियंत्रित की जाती है।

क्र.सं.	क्रैंक हैंडल ग्रुप	नियंत्रण प्वाइंट	स्थान
1.	सी.एच.1	41 ए/बी	पैनल रूम
2.	सी.एच.2	42 ए/बी, 44ए/बी	
3.	सी.एच.3	43	
4.	सी.एच.4	45, 46 ए/बी, 47 ए/बी एवं 48	
5.	सी.एच.5	51, 52	
6.	सी.एच.6	53 ए/बी	
7.	सी.एच.7	54 ए/बी	
8.	सी.एच.8	55 ए/बी	पैनल रूम
9.	सी.एच.9	57 ए/बी एवं 58 ए/बी	
10.	सी.एच.10	59, 60, 61 एवं 62 ए/बी	

(क्रैंक हैंडल के मानवीय प्रचालन एवं अत्यावश्यक प्रचालन के विस्तृत जानकारी के लिए परिशिष्ट - 'बी' का अध्ययन करें)।

4.1.6 एक्सल काउंटर :

1. दल्लीराजहरा-कुसुमकसा तथा दल्लीराजहरा-गुदुम ब्लॉक सेक्शन में बी.पी.ए.सी. के कार्यचालन के लिए डिजिटल एक्सल काउंटर लगाए गए हैं।
2. रनिंग लाइनों के बर्थिंग हिस्सों एवं कंट्रोल पॉइंट -66 में मल्टी सेक्शन डिजिटल एनालॉग एक्सल काउंटर लगाए गए हैं।
एक्सल काउंटरों की कार्य प्रणाली तथा री-सेटिंग के बारे में विस्तृत अनुदेशों के लिए परिशिष्ट 'बी' का अवलोकन करें।

रविशंकर

रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित सिंह

पुलकित सिंहल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

4.2 रिले रूम की चाबी की अभिरक्षा तथा स्टेशन मास्टर एवं एस एंड टी अनुरक्षण कर्मचारियों के मध्य 'हैंडिंग एंड टेकिंग ओवर' की प्रक्रिया:

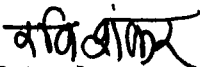
रिले रूम/केबिन बेसमेंट में परिचालन एवं एस एंड टी विभाग के तालों के लिए डबल लॉक प्रणाली है। दोनों ताले (परिचालन एवं एस एंड टी विभाग के ताले) गोदरेज मेक होंगे तथा रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे पर लगे हुए होंगे। परिचालन विभाग के ताले की चाबियों में से एक ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की तथा अतिरिक्त चाबियां सेक्शनल डी.टी.आई. की अभिरक्षा में रहेगी। एस एंड टी विभाग के ताले की चाबियों में से एक संबंधित सिगनल मॉटेनर/पर्यवेक्षक की तथा अतिरिक्त चाबियां सेक्शन के डिपो प्रभारी या एसएसई/सिगनल की अभिरक्षा में रहेगी। जहां प्रायः चोरी की घटनाएं होती हैं वहां रिले हट्स में अतिरिक्त ई-टाइप ताले भी लगाए जाएंगे जिसकी चाबी सिगनल मॉटेनर के पास रखी जाएगी। जब भी अनुरक्षण या फेल्योर या अनुरक्षण गतिविधियों/निर्माण कार्य के लिए रिले रूम को खोलने की आवश्यकता होगी तब संबंधित सिगनल मॉटेनर/पर्यवेक्षक अपने संगत मंडल नियंत्रण कार्यालय के सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/प्रधान कार्यालय से उक्त दिवस को समय सहित क्रम संख्या प्राप्त करेगा। इसके बाद इसे रिले रूम की रजिस्टर में दर्ज करेगा। रिले रूम की रजिस्टर को निम्न प्रपत्र में भरा जाए -

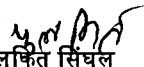
क्र. सं.	दिनांक	लगा समय	हस्ताक्षर		दिनांक	एसएम को हस्तांतरित करने का समय	हस्ताक्षर		उद्देश्य
			ईएसएम/एसई/जेई	ऑन ड्यूटी एसएम			ईएसएम/एसई/जेई	ऑन ड्यूटी एसएम	

जब एस.एम. से सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा चाबी की मांग की जाए - रिले रूम की रजिस्टर तथा लाल स्याही से टी एस आर में प्रविष्टि दर्ज करने के बाद ए एस एम सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को परिचालन विभाग के ताले की चाबी दे देगा। ए एस एम, रिले रूम केबिन बेसमेंट चाबी को सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के किसी भी ग्रुप डी कर्मचारी को नहीं सौंपेगा।

कार्य समाप्ति के बाद संबंधित सिगनल मॉटेनर/पर्यवेक्षक - सर्वप्रथम रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे को भली-भांति बंद कर दोनों ताले लगाए जाएं। इसके बाद परिचालन विभाग के ताले की चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लौटाई जाकर तथा रिले रूम की रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी। मंडल नियंत्रण कार्यालय के सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/प्रधान कार्यालय को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाए।

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा परिचालन ताले को सौंपे जाने पर - सर्वप्रथम वह चाबे को अपनी अभिरक्षा में रखेगा तथा रिले रूम


रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

की रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि करेगा। सेक्शन नियंत्रक को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाएगी जिसे वह अपने कंट्रोल चार्ट में दर्ज करेगा।

चार श्रेणियों में रिले रूम खोलने की प्रक्रिया, आवृत्ति एवं प्राधिकार नीचे संलग्न है-

रिले रूम के भीतर एस एंड टी गियर्स की विफलता अटेंड करने के लिए : आवश्यक होने पर रिले रूम के भीतर विफलता अटेंड करने के लिए रिले रूम को खोलने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जाएं -

एस एम के द्वारा : झूटी पर तैनात एस एम द्वारा एस एंड टी विफलता रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी एवं एस एंड टी कर्मचारियों को विफलता मेमो जारी की जाएगी। जब तक एस एफ आर में विफलता को दर्ज ना कर ली जाए तब तक विफलता की मरम्मत करने हेतु एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा रिले रूम चाबी नहीं ली जाएगी और ना ही रिले रूम को खोला जाएगा।

एस एंड टी कर्मचारियों के द्वारा : यदि डिस्कनेक्शन की आवश्यकता हो तो एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा झूटी पर तैनात एस एम को डिस्कनेक्शन मेमो दी जाएगी।

स्टेशन मास्टर की चाबी प्राप्त करने से पूर्व एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा विफलता मेमो की पावती देकर रिले रूम चाबी रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी।

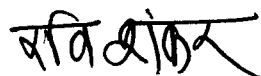
रिले रूम का आवर्ती अनुरक्षण : सेक्शनल पर्यवेक्षक के मासिक निरीक्षण के दौरान अनुसूचित अनुरक्षण हेतु रिले रूम चाबी एक कैलेंडर माह में केवल एक बार ली जाएगी।

विशेष गतिविधियों एवं कार्यों के लिए रिले रूम का खोला जाना : क्रमशः पैरा 2 एवं 3 में वर्णित प्रक्रिया के अनुसार निम्नांकित विशेष गतिविधियों एवं कार्यों के लिए जब आवश्यकता हो तब रिले रूम को खोला एवं बंद किया जा सकता है -

विशेष गतिविधियां जैसे केबल मेगरिंग, ब्लॉक/ डिस्कनेक्शन मेमो सेलेक्शन/ लॉकिंग टेबल टेस्टिंग, विद्युत एवं इंजीनियरिंग कर्मचारियों द्वारा रिले रूम के अंदर अनुरक्षण कार्य, विफलताओं के दौरान, डाटा लॉगर रीसेटिंग तथा मंडल एवं प्रधान कार्यालय के अधिकारियों द्वारा निरीक्षण।

ट्रैक सर्किट का समंजन(एडजस्टमेंट) तथा मानसून एवं वर्षा ऋतु के समय आवश्यकता होने पर वोल्टेज मॉनिटरिंग के लिए।

एस एंड टी निर्माण द्वारा वांछित कार्य एवं ओपन लाइन कर्मचारियों द्वारा प्रिपरेटरी कार्य तथा कमीशनिंग के दौरान। इस प्रकार के प्रत्येक मामले में निर्माण कर्मचारी, ओपन लाइन के प्रभार के अधीन सिगनलिंग गियर्स पर कार्य करने हेतु जारी दिशानिर्देशों का पालन करेंगे।



रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

आपातकालीन परिस्थियों जैसे आग लगना, बाढ़, भूकंप आदि के समय निम्नलिखित कदम उठाए जाएंगे -

- ए) ओपन लाइन सेक्शन इंजीनियर(सिगनल)/ सिगनल अनुरक्षक तथा ए एस एम संयुक्त रूप से रिले रूम को खोले जाने की आवश्यकता का निर्णय करेंगे।
- बी) क्रमशः मंडल नियंत्रण कार्यालय में सेक्शन इंजीनियर/ सिगनल/ प्रधान कार्यालय तथा सेक्शन नियंत्रक को सूचना दी जाएगी।
- सी) इस प्रकार आपातकालीन परिस्थियों में दूरसंचार माध्यमों की विफलता की स्थिति में ओपन लाइन सिगनल अनुरक्षक/ पर्यवेक्षक तथा ड्यूटी पर तैनात ए एस एम संयुक्त रूप से रिले रूम को खोले जाने की आवश्यकता का निर्णय करेंगे एवं बाद में क्रमशः नियंत्रणों को सूचित करेंगे।

चाबी के खो जाने पर -

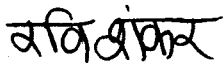
- ए) एस एंड टी नियंत्रण के साथ साथ एस सी ओ आर को इसकी सूचना दी जाएगी।
- बी) सामान्य स्थिति में क्रमशः अभिरक्षकों के पास उपलब्ध अतिरिक्त चाबी का प्रयोग किया जाएगा। आपातकालीन परिस्थियों में एस सी ओ आर के साथ साथ नियंत्रण को सूचित ताले को तोड़ा जा सकेगा।
- सी) नया ताला खरीदकर उपलब्ध कराया जाएगा।

अनाधिकृत रूप से खोला जाना -

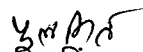
यदि ड्यूटी पर तैनात ए एस एम को इस बात की जानकारी प्राप्त होती है कि अप्राधिकृत साधन से अथवा अप्राधिकृत व्यक्ति द्वारा अथवा किसी गुप ' डी ' कर्मचारी द्वारा रिले रूम/केबिन बेसमेंट को खोला गया है, ऐसी स्थिति में ए एस एम द्वारा सिगनल प्रणाली निलंबित कर दी जाएगी तथा सेक्शन नियंत्रक को तत्काल सूचना दी जाएगी।

रिले रूम को खोले जाने की सूचना एवं दस्तावेजीकरण -

रिले रूम को खोले जाने का रिकार्ड सेक्शन नियंत्रक के द्वारा नियंत्रण चार्ट में दर्ज करेगा। मंडल नियंत्रण कार्यालय में सेक्शन इंजीनियर/ सिगनल/ प्रधान कार्यालय दैनिक विवरण तैयार करेगा तथा साथ ही वरि.मं.सि.दू.सं.इंजी.एवं वरि.मं.परि.प्रबंधक/व.मं.परि.प्रबंधक के दैनंदिन आवधिक अवलोकनार्थ एक 30 दिनों का रिपोर्ट भी संकलित करेगा। संबंधित सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर/ सिगनल एवं डी टी आई अपने निरीक्षणों के दौरान रिले रूम खोले जाने के रिकार्ड की जांच करेंगे तथा डाटा लॉगर / काउंटर रीडिंग से इसकी प्रतिपरीक्षा करेंगे। किसी प्रकार की अनियमितता पाए जाने पर उसकी तत्काल जांच की जाएगी एवं स्टेशन से



रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

तत्काल वरि.मं.सि.दू.सं.इंजी.एवं वरि.मं.परि.प्रबंधक/व.मं.परि.प्रबंधक को संख्यायुक्त नियंत्रण संदेश भेजी जाएगी।

संबंधित सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर/ सिगनल एवं डी टी आई अपने बीट के सभी स्टेशनों के रिले रूम को खोले जाने की मासिक रिपोर्ट क्रमशः मं.सि.दू.सं.इंजी.एवं व.मं.परि.प्रबंधक भेजेंगे। किसी प्रकार की अनियमितता पाए जाने पर स्टेशन से तत्काल वरि.मं.सि.दू.सं.इंजी.एवं वरि.मं.परि.प्रबंधक को संख्यायुक्त नियंत्रण संदेश भेजी जाएगी।

4.3 ऊर्जा आपूर्ति:

स्टेशन में कलर लाइट सिगनलों के लिए आई.पी.एस. उपलब्ध है। आई.पी.एस के लिए इनपुट हेतु ए.टी.सप्लाई एवं स्थानीय सप्लाई के साथ स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे मेनुअल चेंजओवर से विस्तारित किया गया है जिसमें दो ए.टी. सप्लाई एवं स्थानीय सप्लाई विस्तारित किए गए हैं। सामान्यतः एस एम चेंज ओवर को ए.टी. की तरफ सेट करके रखेंगे। ए.टी. सप्लाई की विफलता/पावर ब्लॉक की स्थिति में चेंज ओवर को ए.टी. या लोकल की तरफ बदला जाएगा तथा ए.टी. सप्लाई बहाल हो जाने पर ए.टी. सप्लाई की तरफ सेट करेगा। ए.टी. या लोकल की विफलता की स्थिति में आई.पी.एस., सिगनल प्रणाली तथा सी.एल.एस. को ऊर्जा आपूर्ति जारी रखेगी।

4.3.1 डीज़ल जेनेरेटर का कार्य करने का विधि:

1. आई.पी.एस के माध्यम से स्टेशन के सिगनलिंग व्यवस्था को पावर सप्लाई उपलब्ध किया गया है। आई.पी.एस का बैटरी सी जी एस ई बी सप्लाई के द्वारा चार्ज किया जाता है एवं डीज़ल जेनेरेटर सेट को संबंधित कमरे में संस्थापित किया गया है।
2. सी जी एस ई बी सप्लाई के एक घंटा या अधिक समय के लिए गुल रहने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर डी.जी. सेट रूम की चाबी को कार्यरत प्वाइंट मेन को दे कर डी.जी. सेट चालू करने के लिए निर्देश देता है। डी.जी. सेट चालू करने के पश्चात वह चेंज ओवर स्विच को डी.जी. सेट तरफ कर देता है।
3. इस स्टेशन में लगाए गए डी.जी. सेट लगातार 2 घंटों से अधिक देर तक कार्य करने के लिए सक्षम नहीं है।
4. डी.जी. सेट के द्वारा लगातार आई.पी.एस बैटरी को चार्ज करते रहता है एवं बैटरी की क्षमता घटने से बचाता है।
5. सी जी एस ई बी सप्लाई के पुनः चालू हो जाने पर डी.जी. सेट को बंद किया जाना चाहिए।
6. सी जी एस ई बी सप्लाई के बंद होने से लेकर डी.जी. सेट चालू कर बंद किए जाने तक अवधि निर्धारित रजिस्टर में कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर के द्वारा प्रविशष्टियाँ दर्ज किया जाना चाहिए। डीजी सेट का फेल्योर एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा सूचना देने पर ठीक किया जाएगा।

रविशंकर

रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित सिंहल

पुलकित सिंहल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

7. प्रत्येक पाली में प्वाइंट मेन को डी.जी. सेट की स्थिति को कुछ देर के लिए चालू कर जाँच करना चाहिए।

5. दूरसंचार :

इस स्टेशन में उपलब्ध दूरसंचार सुविधाओं का विवरण इस स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'बी' में दिया गया है।

6. गाड़ी संचालन पद्धति :

- स्टेशन पर गाड़ियों एवं पायलटों का संचालन रायपुर में ड्यूटी पर तैनात सेक्शन (बी.डी.आर.) कंट्रोलर/रायपुर, ब्लॉक संचालन मैनुअल, परिचालन मैनुअल एवं स्टेशन संचालन नियम के अनुसार किया जाना चाहिए।
- कंट्रोल संचालन के निलंबित हो जाने की स्थिति में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वतंत्र रूप से कार्य करेगा और वह निकटवर्ती स्टेशनों के साथ परामर्श करके गाड़ियों का संचालन विधिसम्मत रूप से करने के लिए उत्तरदाई होगा।

6.1 ट्रेन संचालन कर्मचारी के कर्तव्य :-

ट्रेन संचालन कर्मचारियों की ड्यूटी का विवरण परिशिष्ट "डी" में देखें।

6.1.1 प्रत्येक पाली में गाड़ी संचालन कर्मचारी :

स्टेशन पर निम्नलिखित गाड़ी संचालन कर्मचारी उपलब्ध कराए गए हैं -

क्र.सं.	कैबिन में प्रत्येक पाली में नियुक्त कर्मचारियों के पदनाम	व्यक्तियों की संख्या/पाली
1.	स्टेशन अधीक्षक (पर्यवेक्षण)	1
2.	स्टेशन मास्टर	1
3.	प्वाइंट्स मैन/पोर्टर	3

6.1.2 लाइन तथा जोन का क्लियर होना सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व एवं उत्तरदायित्व के क्षेत्र :

- ए) गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए लाइनों का क्लियर होना सुनिश्चित करने हेतु व्यक्तिगत रूप से सत्यापन करने का उत्तरदायित्व पूर्णतः कार्यरत स्टेशन मास्टर का है। यार्ड के दोनों छोर से गाड़ियों के रिसेप्शन की अनुमति देने के पूर्व दोनों छोरों लगे फाउलिंग चिन्ह के मध्य लाइन का क्लियर होना सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व व्यक्तिगत रूप से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का है।

रविशंकर

रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित

पुलकित सिंघल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

6.1.3 एश्योरेंस रजिस्टर में स्टाफ का एश्योरेंस :-

श्रेणी-iii तथा श्रेणी-iv कर्मचारी जो ट्रेन पासिंग से जुड़े हैं के लिए स्टेशन में यह रजिस्टर रखा गया है। इस रजिस्टर में दो प्रकार के प्रपत्र अर्थात् श्रेणी-iii के लिए प्रपत्र -‘ए’ तथा श्रेणी-iv कर्मचारियों के लिए प्रपत्र -‘बी’ हैं। स्टेशन पर नियुक्त प्रत्येक नए ट्रेन पासिंग कर्मचारी या स्टेशन पर उपलब्ध लीव रिजर्व कर्मचारी या स्टेशन पर कार्यरत नियमित कर्मचारी जब भी 15 या उससे अधिक दिनों के लिए स्टेशन से अनुपस्थित रहते हैं स्टेशन संचालन नियम को पूरी तरह पढ़ेंगे तथा इस आशय हेतु बनाए गए आश्वासन रजिस्टर में आश्वासन देंगे।

6.2 लाइन क्लीयर देने की शर्तें :

- (i) दल्लीराजहरा-कुसुमकसा सेक्शन : गाड़ी को ‘लाइन क्लीयर देने के पूर्व सामान्य नियम सं. 8.03(2) (ए), (बी) एवं (सी) (ii) में वर्णित शर्तों को कुसुमकसा सेक्शन लाइन से कोई भी गाड़ी लेने से पहले आवश्यक रूप से पूरा किया जाना चाहिए तथा डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 28 तक लाइन अवश्य क्लीयर होनी चाहिए। उसी प्रकार डाउन दिशा की गाड़ियों के लिए कुसुमकसा के अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 27 तक लाइन अवश्य क्लीयर होनी चाहिए।
- (ii) दल्लीराजहरा-गुदुम सेक्शन : गाड़ी को लाइन क्लीयर देने के पूर्व सामान्य नियम सं. 8.03(2) (ए), (बी) एवं (सी) (ii) में वर्णित शर्तों को गुदुम सेक्शन लाइन से कोई भी गाड़ी लेने से पहले आवश्यक रूप से पूरा किया जाना चाहिए तथा अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 27 तक लाइन अवश्य क्लीयर होनी चाहिए। उसी प्रकार अप दिशा की गाड़ियों के लिए गुदुम के डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 28 तक लाइन अवश्य क्लीयर होनी चाहिए।
- (iii) गाड़ियों को रिसीव या डिस्पैच करते समय देखी जाने वाली कोई विशेष स्थिति:
किसी यात्री ट्रेन को लाइन सं. 1 में लेने के लिए रिसेप्शन सिगनल को ऑफ करने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि ट्रेलिंग छोर के प्वाइंट्स लाइन सं. 1 के विरुद्ध सेट हैं तथा स्टार्टर सिगनल एस-3 एवं एस-6 को इनकी ‘ऑन’ स्थिति में रख दिया गया है।

6.2.1.1 ब्लॉक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को सेट करना :

विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियम 3.38 तथा संबंधित सहायक नियम देखें।

6.2.1.2 ब्लॉकड लाइन पर गाड़ी रिसीव करना :

अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी रिसीव करने के लिए सामान्य नियम 5.09 एवं संबंधित सहायक नियम 5.09.01 वर्णित कार्यविधि का अनुपालन किया जाना चाहिए।

6.2.1.3 नॉन सिगनल लाइन से गाड़ी का रिसेप्शन :

दोनों छोर से किसी भी लाइन पर गाड़ी को प्रवेश देने के पूर्व सामान्य नियम 5.10 एवं उसके सहायक नियम 5.10.01 का कड़ाई से अनुपालन किया जाना चाहिए।

रविशंकर

रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित

पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

6.2.1.4 नॉन सिगनल लाइन से गाड़ी का डिस्पैच :

किसी भी लाइन से रायपुर की ओर गाड़ी को डिस्पैच करने के पूर्व सामान्य नियम 5.11 एवं उसके सहायक नियम 5.11.01 का कड़ाई से अनुपालन किया जाना चाहिए।

6.2.1.5 कॉमन स्टार्टर से युक्त लाइन पर से गाड़ी का डिस्पैच:

इस स्टेशन पर यह लागू नहीं है।

6.2.1.6 सामान्य एवं सहायक नियमों के संदर्भ में अन्य कोई विशेष शर्त :

ऐसी कोई शर्त नहीं है जिसका उल्लेख किया जाए, लेकिन अप गाड़ी को लाइन क्लियर देने के पहले दल्लीराजहरा डाउन एडवांस स्टार्टर सं. 28 तक लाइन क्लियर होनी चाहिए तथा डाउन गाड़ी के लिए दल्लीराजहरा के अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 27 तक लाइन क्लियर हो।

6.2.1.7 गुड्स यार्ड में यात्री ट्रेन का प्रवेश :-

यात्री ट्रेन को गुड्स लाइन में लेते समय सहायक नियम 3.40.03 में दी गई कार्यविधि का पालन अवश्य किया जाना चाहिए।

6.3 "अप्रोच सिगनलों" को 'ऑफ' करने की शर्तें :

ट्रेनों का प्रवेश सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.40 (1) (बी) तथा सहायक नियम 3.36.04 (ए), 3.38.01 (बी) (i), 3.38.01 (सी) (ई), (एफ) तथा (जी), 3.40.02, 3.40.03 के अनुसार नियंत्रित होगा। रिसेशन लाइन, स्टार्टर सिगनल के आगे एडिक्वेट डिस्टेंस तक क्लियर होना चाहिए।

6.3.1 सिगनलों को पुनः "ऑन" करने के लिए स्टेशन मास्टर का उत्तरदायित्व :-

सा.नि. 3.36.02(बी) के अनुसार गाड़ी के गुजर जाने के बाद सिगनल को 'ऑन' स्थिति में लाना, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का उत्तरदायित्व है।

6.4 ट्रेनों को एक साथ लेना/भेजना, क्रॉसिंग एवं अग्रता (Precedence) :

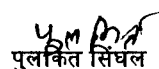
सिगनल एवं इंटरलॉकिंग व्यवस्था के अनुसार निम्नलिखित परस्पर संचालन की सुविधा है:

1. डाउन ट्रेन को लाइन सं. 4, 5, 6 या 7 में प्रवेश कराने के साथ-साथ अप ट्रेन को प्रथम लूप (लाइन क्र.1) में लेने के लिए, दोनों छोर पर ओवर लैप ओवर रन लाइन की तरफ लगाकर गाड़ी लेना।
2. अप ट्रेन को प्रथम लूप (लाइन क्र.1) में लेने के साथ-साथ ओवर लैप ओवर लाइन रन की तरफ लगाकर गाड़ी लेते समय एक अन्य अप गाड़ी लाइन क्र.2 (मेन लाइन) या लाइन क्र. 3 (दूसरी लूप) से रवाना करना।



रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

3. अप ट्रेन को लाइन सं. 4, 5, 6 या 7 में प्रवेश कराने के साथ-साथ डाउन ट्रेन को प्रथम लूप (लाइन क्र.1) में लेने के लिए, दोनों छोर पर ओवर लैप ओवर रन लाइन की तरफ लगाकर गाड़ी लेना।

6.5. गाड़ियों का पूर्ण आगमन:

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ट्रेन के अंतिम छोर पर लगे लास्ट व्हीकल इंडिकेटर को स्वयं देखकर आई हुई ट्रेन के पूर्ण आगमन हेतु स्वयं संतुष्ट होने के लिए उत्तरदायी है। (विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियम 4.16 एवं 4.17 तथा सहायक नियम के बिंदुओं का अवलोकन करें।)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

1. गाड़ियों का प्रस्थान सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.39, 3.70, 8.01 (ए) एवं सहायक नियम 3.36.01, 3.36.02, 3.36.03, 3.36.04(b) (i) एवं (ii), 3.42.01, 3.42.02(ए) (iv), 3.42.04, 3.70.01 एवं 02 सामान्य व सहायक नियम, ब्लॉक संचालन नियम, परिचालन मैनुअल तथा स्टेशन संचालन नियम के अन्य संबंधित प्रावधानों द्वारा शासित किया जाएगा। साइडिंग के लिए पायलट भेजने हेतु परिशिष्ट "एफ" का अवलोकन करें।
2. सिगनल रहित लाइन से ट्रेन को भेजने के लिए सामान्य नियम 5.11 सहायक नियम 5.11.01 में दी गई कार्यविधि का पालन किया जाना चाहिए।

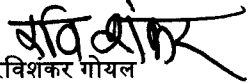
6.7 श्रू रनिंग गाड़ियां :

- ए) मेन लाईन से गाड़ी को श्रू पास करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर को रूट सेट एवं लॉक कर क्रमानुसार, दिए गए निर्देश एवं सहायक नियम 3.42.02 (ए) (iv) के अनुसार, सिगनल देने की व्यवस्था करेंगे।
- बी) गाड़ी के श्रू पास होने के दौरान कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं प्वाइंट-मेन गाड़ी को जाँच करते हुए आवश्यकता पड़ने पर, सामान्य नियम 4.42(2) एवं सहायक नियम 4.42.02 से 4.42.07 तक उल्लेखित नियमों का पालन करते हुए गाड़ी के कू को सचेत करने का प्रयास करेंगे।
- सी) कार्यरत स्टेशन मास्टर यह भी सुनिश्चित करेंगे कि, नॉन-आइसोलेटेड शंटिंग रोक देंगे एवं तत्संबंध में जारी किए गए शंटिंग प्राधिकार भी अपने पास वापस मंगा लेंगे।

6.8 फेल्योर की स्थिति में संचालन :

6.8.1 ट्रैक सर्किट की खराबी :

ट्रैक सर्किट खराब होने की स्थिति में अथवा संबंधित होम सिगनल खराब हो जाने पर, गाड़ी को कॉलिंग-ऑन सिगनल दे कर आगमन की अनुमति दिया जाएगा। यदि कॉलिंग-ऑन सिगनल में भी खराबी आ जाने पर इसे फेल माना जाएगा तथा सामान्य नियम 3.69 के


रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

अनुसार रूट सेट कर रूट में सभी प्वाइंटों को सम्मुख एवं विमुख दिशाओं में क्लैप एवं पैड लॉक कर गाड़ी को पायलट-इन किया जाएगा। गाड़ी को पायलट-आउट करते समय ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा भौतिक रूप से यह सत्यापित किया जाएगा कि सामान्य नियम 3.70 के अनुसार गाड़ी को सही रूट सेट कर तथा क्लैप एवं पैड लगा कर पायलट-आउट किया जा रहा है तथा रूट एडवांस स्टार्टर तक सभी अवरोधों से मुक्त है।

6.8.2 खराब सिगनल :-

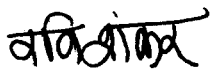
यदि सिगनल 'ऑफ' स्थिति में खराब हो जाता है तब ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तुरंत सिगनल को वापस 'ऑन' स्थिति में लाने की व्यवस्था करेगा। यदि समस्त प्रयासों के बाद भी सिगनल को वापस 'ऑन' स्थिति में न लाया जा सके तब सिगनल के हरे काँच को इस प्रकार से तोड़ दिया जाना चाहिए कि उससे हरा प्रकाश न निकले अथवा किसी सक्षम रेल सेवक को यूनिफार्म सहित रोक सिगनल पोस्ट के फुट पर 'स्टॉप' हाथ सिगनल दिखाने तथा खराब सिगनल के 90 मीटर के बाहर डेटोनेटर लगाने के लिए नियुक्त कर दिया जाना चाहिए तथा ट्रेन का संचालन सामान्य नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 एवं सहायक नियमों के अनुसार किया जाना चाहिए।

6.8.3 प्वाइंटों का आपातकालीन प्रचालन :-

प्वाइंट जोन ट्रैक सर्किट के विफल होने की स्थिति में प्वाइंटों के आपातकालीन प्रचालन का सहारा लिया जाना चाहिए। यह प्रचालन तभी किया जाए जब इस बात की संतुष्टि हो जाए कि प्वाइंट जोन में कोई व्हीकल नहीं है। यह प्रचालन तभी संभव है जब प्वाइंट साफ हो। आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन के लिए ज्यूटी पर तैनात एस.एम. द्वारा आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन का सील तोड़ा जाए तथा पहले आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन को संगत प्वाइंट बटन के साथ दबाया जाए। वीडर काउंटर में दर्ज अगले उच्च नंबर को ऐसे प्रचालन के लिए उपयुक्त टिप्पणियों सहित एक पृथक आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन रजिस्टर में उचित अभ्युक्ति के साथ दर्ज किया जाएगा।

6.8.4 ब्लॉक यंत्र की विफलता :-

जब ब्लॉक यंत्र ठीक प्रकार से कार्य करने में विफल हो जाए जैसा कि बी.डब्ल्यू.एम. पैरा 4.43 में उल्लिखित है, तब ज्यूटी पर तैनात एस.एम. तत्काल, खंड नियंत्रक के द्वारा सभी संबंधित अधिकारियों एवं समीपवर्ती स्टेशनों को इसकी सूचना देगा। ब्लॉक कार्य चालन निलंबित कर दिया जाएगा तथा लाइन क्लियर, विद्युतीय संचार उपकरणों के द्वारा दिया/लिया जाएगा। उचित प्रस्थान प्राधिकार दिया जाएगा। बी.डब्ल्यू.एम. पैरा सं. 2.10, 4.24 व सामान्य नियम 14.03, 14.13, 14.14 के अनुसार, अनधिकृत व्यक्तियों को उपकरणों को खोलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।



रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

6.9 ट्रॉली/मोटर ट्रॉली/मैटीरियल लॉरी के संचलन का प्रावधान :

ट्रॉली, मोटर ट्रॉली/मोटर ट्रॉली के संचलन करने हेतु निम्नलिखित सावधानियों को बरतना चाहिए।

1. जिन अनुभागों में रेलपथ परिपथ के बदले एक्सल काउंटर लगाए गए हैं, उन अनुभागों में वे ट्राली/अथवा मोटर ट्राली/लारी जो विद्युत रोधी नहीं हैं लाइन क्लियर बिना भेजना नहीं चाहिए।
2. मोटर ट्राली/टावर वैगन/मैटीरियल लारी एक्सल काउंटर्स को ठीक ढंग से संचालित नहीं करते हैं एवं जब भी उन्हें, उन अनुभागों में जो अनुभाग एक्सल काउंटर्स के द्वारा विभाजित हैं, भेजना अनिवार्य हो तो उन अनुभागों को एक मानना चाहिए एवं उसी अनुभाग में गाड़ियों का प्रस्थान पूर्व में भेजे गए गाड़ी के पूर्णागमन की सुनिश्चितता करने के बाद ही भेजा जाना चाहिए।
3. लाइट मोटर ट्राली को बिना ब्लॉक संरक्षण के भेजने हेतु साधारण ट्राली के लिए उल्लेखित नियमों को पालन करना चाहिए एवं ब्लॉक संरक्षण के साथ अथवा एक और हल्का मोटर ट्राली के पीछे भेजने हेतु मोटर ट्राली के लिए उल्लेखित नियमों को पालन करना चाहिए।

नोट – उपर्युक्त अनुदेशों के अतिरिक्त विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियम 15.18 से 15.27 एवं उनके सहायक नियमों का संदर्भ लें।

7.0 लाइनों को ब्लॉक किया जाना:

- (ए) जब किसी भी कारण से रनिंग लाइन स्टेबल लोड, वैगन, वाहन या गाड़ी से अवरूद्ध हो तब अप तथा डाउन फेसिंग प्वाइंट विपरीत दिशा में सेट किया जाएगा तथा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.38.05 में वर्णित सावधानी बरतेगा।
- (बी) रनिंग लाइन पर लूज वाहन सामान्य नियम 5.23 एवं उसके सहायक नियमों का अनुपालन किया जाना चाहिए।
- (सी) स्टेशन मास्टर द्वारा अवरूद्ध लाइन के संबंधित बटन पर पुश बटन रिमांडर कॉलर आवश्यक रूप से लगाकर लाइन को रक्षित करना चाहिए। (विस्तृत अनुदेशों के लिए सहायक नियम 3.36.03 (बी) एवं 5.04.01 का संदर्भ लें।)

रविशंकर

रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित सिंह

पुलकित सिंह
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

8.0 शंटिंग:**8.1 सामान्य सावधानियां :**

शंटिंग परिचालन सामान्य नियम 1.02(8) एवं (9), 5.13, 5.18, 5.19, 5.20, 5.8.05(2) एवं (3), 8.06, 8.14, 8.15 एवं सहायक नियमों के अनुसार किया जाना चाहिए।

8.2 अप्रोचिंग गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

स्टेशन के दोनों छोर में स्थित होम सिगनल के बाहर में किसी भी प्रकार का शंटिंग, गाड़ी के सम्मुख करना वर्जित है। सामान्य नियम 8.09 एवं सहायक नियम 8.09.01 का अध्ययन करें।

8.3 शंटिंग पर प्रतिबंध, विशेष तथ्य यदि कोई हो:

- i) स्टेशन के दोनों छोर में स्थित होम सिगनल के बाहर में किसी भी प्रकार का शंटिंग, गाड़ी के सम्मुख करना वर्जित है। सामान्य नियम 8.09 एवं संबंधित सहायक नियमों का अध्ययन करें।
- ii) हैंड एवं लूज शंटिंग करना प्रतिबंधित है।
- iii) जब किसी आती हुई गाड़ी के लिए सिगनल दिया गया हो जो आइसोलेटेड नहीं है तब आने वाली गाड़ी की दिशा में पॉइंट पर शंटिंग करना प्रतिबंधित है।

8.4 एकल लाइन पर शंटिंग :

स्टेशन सेक्शन के अंदर :

स्टेशन पर शंटिंग संचलन सामान्य नियम 8.10 एवं उसके सहायक नियम के तहत की जाएगी।

अंतिम रोक सिगनल एवं विपरीत प्रथम रोक सिगनल :

स्टेशन पर शंटिंग संचलन ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के 4.36 तथा 4.37 एवं सामान्य नियम 8.12 एवं उसके सहायक नियम के अनुदेशों एवं शर्तों के तहत की जाएगी।

विपरीत प्रथम रोक सिगनल के बाहर :

स्टेशन पर शंटिंग संचलन ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के 4.38 एवं सामान्य नियम 8.13 एवं उसके सहायक नियम के अनुदेशों एवं शर्तों के तहत की जाएगी।

एकल लाइन पर ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान :

स्टेशन पर शंटिंग संचलन सामान्य नियम 8.15 एवं उसके सहायक नियम के अनुदेशों एवं शर्तों के तहत की जाएगी।

8.5 डबल लाइन पर शंटिंग :

इस स्टेशन के लिए लागू नहीं।

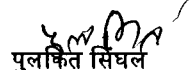
8.6 स्टेशन यार्ड/गुड्स शेड से प्रारंभ होने वाली साइडिंग पर शंटिंग :

विस्तृत अनुदेशों के लिए परिशिष्ट "एफ" का अवलोकन करें।



रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

9.0 असामान्य स्थितियां :

(ए) असामान्य स्थिति में अनुपालन किए जाने वाले नियम :

- (i) विद्युत संचार उपकरणों में आंशिक रूप से बाधा/ फेल्योर की स्थिति में :
विस्तृत अनुदेशों के लिए सहायक नियम 6.02.06 का संदर्भ लें।
- (ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना की स्थिति में आक्यूपाइड ब्लॉक सेक्शन में आगे बढ़ने का प्राधिकार:
विस्तृत अनुदेशों के लिए सहायक नियम 6.02.05 का संदर्भ लें।
- (iii) ब्लॉक सेक्शन में ट्रेन के विलंबित होने पर :
सामान्य नियम 6.04 एवं उसके सहायक नियम के अनुदेशों एवं शर्तों का पालन करें।
- (iv) इंटरमिडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल को 'ऑन' में पास करना/ विफलता :
इस स्टेशन के लिए लागू नहीं।
- (v) एक्सल काउंटर ब्लॉक/ बीपीएसी की विफलता :
विस्तृत अनुदेशों के लिए परिशिष्ट - 'बी' देखें।
- (vi) एमटीआरसी की विफलता :
इस स्टेशन के लिए लागू नहीं।

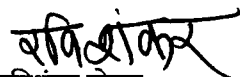
(बी) प्वाइंटों का आपात कालीन परिस्थितियों में क्रैंक हैंडिल के द्वारा परिचालन किए जाने की विधि:

निम्नलिखित कार्य विधि को अपनाना चाहिए :

- i) सिगनल संचलन के कारण जब कोई विशेष प्वाइंट रूट पर लाकड न हो तब प्वाइंट को क्रैंक हैंडल करना:-

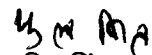
क्रैंक हैंडल चाबियां सामान्यतः संबंधित उपकरण ई.के.टी. में लाकड रहती हैं जो सफेद/लाल रंग की छोटी बत्ती संकेतकों से युक्त होती है तथा क्रैंक हैंडल पुश बटन के ऊपर लगी होती है। नीले रंग की क्रैंक हैंडल पुश बटन तथा पैनल पर लगे ग्रुप ट्रांस बटन को साथ-साथ तथा एक ही समय पर दबाना पड़ता है। सफेद संकेतक चमकने लगता है जो यह दर्शाता है कि चाबी निकाली जा सकती है।

प्वाइंट को मैनुअली प्रचालित करने के लिए, क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु संबंधित क्रैंक हैंडल ई.के.टी. के नीचे लगे इकोनामाइजर पुश बटन को दबाना



रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

चाहिए। चाबी निकलते ही संकेतक खाली हो जाता है। प्वाइंट्स को क्रैंक हैंडलिंग करने के बाद चाबी को वापस लाकर तथा संगत ई.के.टी. में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है। चमकता हुआ सफेद बत्ती पुनः दिखाई देने लगता है। सामान्य कार्य चालन को पुर्नस्थापित करने के लिए अब ग्रुप रिसीव्ड बटन तथा संगत क्रैंक हैंडल बटन को दबाया जाता है। सफेद संकेतक स्थिर हो जाता है। जब सिगनल के द्वारा प्वाइंट को लॉक किया जाता है तब लाल संकेतक दिखाई देने लगता है तथा सिगनल के सामान्य होने पर खाली हो जाता है।

क्रैंक हैंडल चाबी को तभी निकाला जा सकता है जब उस मार्ग विशेष का सिगनल ऑन स्थिति में हो तथा सिगनल संचलन के कारण मार्ग में, संबंधित प्वाइंट को लॉक नहीं किया गया है तथा चाबी का निकाला जाना, इन प्वाइंट्स पर सिगनल कंट्रोलिंग मूवमेंट को निष्क्रिय बना देता है।

क्रैंक हैंडलों का समूहीकरण कर इस प्रकार है :-

क्र.सं.	क्रैंक हैंडल ग्रुप	नियंत्रण प्वाइंट	स्थान
1.	सी.एच.1	41 ए/बी	पैनल रूम
2.	सी.एच.2	42 ए/बी, 44ए/बी	
3.	सी.एच.3	43	
4.	सी.एच.4	45, 46 ए/बी, 47 ए/बी एवं 48	
5.	सी.एच.5	51, 52	
6.	सी.एच.6	53 ए/बी	
7.	सी.एच.7	54 ए/बी	
8.	सी.एच.8	55 ए/बी	
9.	सी.एच.9	57 ए/बी एवं 58 ए/बी	
10.	सी.एच.10	59, 60, 61 एवं 62 ए/बी	

ii) सिगनल संचलन के कारण जब कोई विशेष प्वाइंट रूट पर लाकड हो तब प्वाइंट को क्रैंक हैंडल करना:-

जब किसी विशिष्ट प्वाइंट जो रूट में सिगनल मूव के कारण लॉक हो गया हो, का क्रैंक हैंडल द्वारा प्रचालन आवश्यक हो जाए तब पहले इसे आपात प्रचालन द्वारा रिलीज़ किया जाएगा तथा क्रैंक हैंडल को ऊपर (1) में वर्णित सामान्य प्रक्रिया के अनुसार निकाला जाएगा।

रवि शंकर

रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित सिंघल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

विफलता तथा अन्य व्यवधान की स्थिति में तथा रूट विफलता एवं लॉकड स्थिति में रह जाने पर आपात प्वाइंट प्रचालन की सहायता ली जाएगी। आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी ई.एम.सी.एच. को पैनल में प्रविष्ट कर घुमाया जाएगा। क्रैंक हैंडल ग्रुप चाबी की ट्रांसमिशन के लिए पहले सिगनल निरसन बटन के द्वारा सिगनल को वापस लाल किया जाएगा। इसके बाद पैनल में आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को घड़ी की दिशा में घुमाया जाएगा। ऐसा करने के बाद चाबी सॉकेट के निकट एक छोटी सफेद बत्ती जलने लगेगी। इसके बाद एस.एम. चाबी की ट्रांसमिशन के लिए संगत सी.एच. बटन को ट्रांस बटन के साथ दबाएगा जिससे सी.एच. बटन के निकट लाल रंग का एक संकेतक चमकने लगेगा।

120 सेकेंड के बाद लाल रंग का संकेतक बुझ जाएगा तथा पीले रंग का एक संकेतक प्रारंभ हो जाएगा। परिणामस्वरूप सी.एच. लोकेशन में ग्रुप चाबी संकेतक दिखाई देगा जिसके बाद पहले से तैनात कर्मचारी के.एल.सी.आर. के नीचे लगे हुए स्विच बटन को दबाकर के.एल.सी.आर. से ग्रुप चाबी को निकाल सकेगा।

इसके बाद ऊपर पैरा में वर्णन के अनुसार प्वाइंट की क्रैंकिंग की सभी गतिविधियां सामान्य रूप से की जा सकेंगी। कार्य के संपन्न होने तथा क्रैंक हैंडल चाबी को लौटाने के बाद चाबी प्राप्त करने के लिए ड्यूटी पर तैनात एस.एम. क्रैंक हैंडल बटन को रिली बटन के साथ दबाएगा तथा आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को सामान्य स्थिति में घुमा देगा।

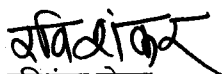
टिप्पणी :

ड्यूटी पर तैनात एस.एम. द्वारा संबंधित कर्मचारी को यह निर्देश दिया जाएगा कि जब तक सी.एच. बटन के निकट पीले रंग का संकेतक न चमकने लगे तब तक सी.एच. लोकेशन पर सॉकेट से क्रैंक हैंडल ग्रुप चाबी को निकालने का प्रयास न करे।

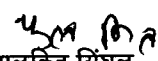
क्रैंक हैंडल की इमर्जेंसी रिलीज को वीडर काउंटर में अगली उच्च संख्या द्वारा दर्ज की जाएगी तथा ऐसे प्रत्येक प्रचालन को कार्यरत एस.एम. के पास रखे हुए रजिस्टर के निर्धारित प्रपत्र में प्रयोजन सहित रिकॉर्ड किया जाएगा।

(iii) प्वाइंट के कंट्रोलिंग ट्रैक की विफलता की स्थिति में प्वाइंट का आपातकालीन प्रचालन:-

पहले ई.डब्ल्यू.एन.चाबी को प्रविष्ट कराकर घुमाया जाए। फिर ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन के साथ संगत प्वाइंट बटन को दबाया जाए। वीडर काउंटर, अगली उच्च संख्या को दर्ज कर लेगा। ई.डब्ल्यू.एन. काउंटर के निकट, एक छोटी बत्ती जल उठेगी जो यह प्रदर्शित करता है कि आपातकालीन प्रचालन हेतु यह तैयार है। अब प्वाइंट बटन को दबाए रखकर ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन को रिलीज कर दिया जाना चाहिए तथा संगत प्वाइंट नार्मल या रिवर्स बटन को आवश्यकतानुसार दबाना और रिलीज करना चाहिए। आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व ड्यूटी पर तैनात एस.एम./ एस.


रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

एस. भौतिक रूप से यह सत्यापित करेंगे कि प्वाइंट जोन क्लीयर तथा सभी अवरोधों से मुक्त है।

ध्यातव्य :-

इस प्रकार के सभी आपातकालीन प्रचालन अर्थात् ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन की सील को तोड़ना, स्टेशन मास्टर की चाबी को प्रविष्ट कराना तथा फिर संबंधित प्वाइंट पुश बटन को प्रचालित करना आदि को स्टेशन में इस हेतु रखे गए रजिस्टर में दर्ज करना चाहिए।

(सी) 'कालिंग-आन" सिगनल देने के पूर्व रेलपथ के अवरोध मुक्त होने को प्रमाणित किया जाना :

जिस रूट पर गाड़ी को "कालिंग-आन" सिगनल के जरिए लिया जाना है, सिगनल देने के पूर्व ही, वह अवरोध मुक्त है या नहीं, यह प्रमाणित करना कार्यरत स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है।

(डी) प्वाइंट, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर एवं अंतर्पाशन में खराबी की सूचना:

- (1) प्वाइंट, रेलपथ परिपथ, एक्सल काउंटर एवं अंतर्पाशन में खराबी आने पर अनुरक्षण से संबंधित संकेत कर्मचारी को सूचना देंगे एवं अनुरक्षण कर्मचारी से ठीक किए जाने की सूचना लिखित में मेमो प्राप्त करने के पश्चात ही कार्यरत स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के द्वारा सामान्य कार्यविधि लागू किया जाना चाहिए।
- (2) सेक्शन कंट्रोलर को सूचित कर आवश्यक प्रविष्टियाँ सिगनल खराबी पंजिका में भी दर्ज किया जाना चाहिए।
- (3) निम्नलिखित संकेत एवं दूरसंचार विभाग के कर्मचारियों को त्वरित कार्रवाई हेतु सूचना देना चाहिए।

क्रमांक	पदनाम	मुख्यालय	संपर्क नंबर
1	एस.एम.-1	दल्लीराजहरा	9752445731
2	एस.एस.ई./सिगनल	दल्लीराजहरा	9752877818
3	एस.एस.ई./सिगनल	बी.एम.वाय.	9752877822

9.1 संपूर्ण संचार व्यवस्था का ठप्प हो जाना :

संपूर्ण संचार व्यवस्था का ठप्प हो जाना/दूरभाष उपकरण में खराबी आने पर सहायक नियम 6.02.04 में उल्लेखित नियमों का अनुपालन किया जाना चाहिए।

9.2 दोहरी लाइन खण्ड में अस्थाई रूप से इकहरी लाइन का कार्य लागू करना :

इस स्टेशन में लागू नहीं।

9.3 बिना लाइन क्लियर के गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में प्रस्थान किया जाना अथवा दुर्घटनाग्रस्त गाड़ी की मदद के लिए एक अन्य गाड़ी को भेजा जाना :

सामान्य नियम 6.02.05 का अनुपालन किया जाना चाहिए।

रविशंकर
रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दूर.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

10. दृश्यता जांच वस्तु (वी.टी.ओ.):

इस स्टेशन के कुसुमकसा छोर पर लाइन सं. 1 के स्टार्टर सिगनल सं. 6 के रेड लैंप एवं यार्ड के गुदुम छोर पर लाइन सं. 1 के स्टार्टर सिगनल सं. 3 के रेड लैंप को दृश्यता जाँच वस्तु माना जाना चाहिए। स्टेशन से दृश्यता की जांच करने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उत्तरदाई है। (विस्तृत जानकारी के लिए सामान्य नियम 3.61 एवं संबंधित सहायक नियम 3.61.01 का अवलोकन करें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

विस्तृत विवरण के लिए कृपया स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट 'ई' देखें।

12. कोहरे के मामले में बुलाए जाने वाले नामित कोहरा सिगनल मैन :

धुंध भरे कोहरा युक्त मौसम के दौरान सहायक नियम 3.61.01 के अनुसार ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रत्येक दिशा में दो कोहरा सिगनल मैन को डेटोनेटरों के साथ को भेजेगा।

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर जूनियर इंजीनियर (रेल पथ) द्वारा प्रतिनियुक्त किए गए दो प्रशिक्षित गैगमैनों को भी इस हेतु उपयोग में ला सकता है।

ए. कोहरा के दौरान कार्य करने के लिए नामित कोहरा सिगनल मैन का नाम:

सम्पूर्ण प्रशिक्षित कोहरा मैन, जिन्हें कोहरायुक्त मौसम में कार्य करने के लिए नामित किया गया है, का नाम स्टेशन पर उपलब्ध कोहरा सिगनल रजिस्टर में उल्लिखित रहता है। सहायक नियम 3.64.07 (1) के अनुसार सभी प्रशिक्षित कर्मचारियों से वर्ष के अक्टूबर माह में इस आशय का आश्वासन रजिस्टर में लिया जाएगा।

बी. स्टेशन डेटोनेटर रजिस्टर (ओपी/टी-124) अनुदेश:

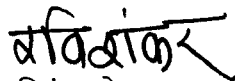
1. इस रजिस्टर के निम्नलिखित भाग हैं -

भाग-I समय - समय पर इस स्टेशन पर पदस्थ कोहरा सिगनल मैन का विवरण।

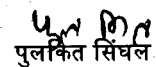
भाग-II स्टेशन पर प्राप्त डेटोनेटरों तथा डेटोनेटरों का भंडार (जब भी डेटोनेटरों का प्रयोग किया जाए तथा प्राप्त होते हैं तब तत्संबंधी प्रविष्टि रजिस्टर में की जानी चाहिए।)

भाग-III कोहरे का विवरण, ड्यूटी पर तैनात कोहरा सिगनल मैन तथा उपयोग में लाए गए डेटोनेटरों का विवरण।

भाग-IV जारी किए जाने का विवरण तथा स्टेशन पर टेस्ट किए गए कोहरा सिगनलों का विवरण।



रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

2. जैसे ही स्टेशन पर कोहरा सिगनलमैन के रूप में कार्य करने के लिए कर्मचारी को पदस्थ किया जाता है, स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि जिस कर्मचारी को पदस्थ किया गया है वह पूरी तरह उपकरणों से युक्त है तथा उसे डेटोनेटरों को यथाआवश्यकता यथास्थान रखने की प्रक्रिया का पूर्ण रूप से ज्ञान है। (स्टेशन पर कोहरायुक्त धुंध भरे मौसम में) इसके आश्वासन के रूप में स्टेशन मास्टर कोहरा सिगनल रजिस्टर के भाग-1 में नियुक्त किए गए कर्मचारी के अंगूठे का निशान या उसके हस्ताक्षर उपयुक्त कॉलम में लेगा।
3. स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि रजिस्टर में आवश्यक सूचनाएं दर्ज की गई हैं तथा वे अद्यतन हैं एवं पूरी तरह से सही हैं। यातायात निरीक्षक प्रत्येक बार निरीक्षण के समय रजिस्टर की जांच करेगा तथा उपलब्ध डेटोनेटरों के भंडार की भी जांच करेगा और उसके द्वारा ऐसा किया गया है इसकी पुष्टि के लिए वह रजिस्टर में दिनांक सहित हस्ताक्षर करेगा।

सी. कोहरा सिगनल मैन कायविधि :

- ए) भर्ती: स्टेशन पर कोहरा सिगनल मैन के रूप में भर्ती किए कर्मचारियों का विवरण स्टेशन यातायात तथा इंजीनियरिंग गैंगमैनों से अलग रखा जाएगा तथा वे एवजी या अस्थाई मजदूर न होकर रेलवे के स्थाई नियमित कर्मचारी होने चाहिए।
- बी) राहत: जिन स्टेशनों पर कोहरा व्याप्त रहता है उन पर कोहरा सिगनलमैनों को राहत प्रदान करने के लिए तथा अनियमित कोहरा सिगनलमैनों के बीमार होने या अनाधिकृत रूप से अनुपस्थित होने की स्थिति में उनके बदले में कोहरा सिगनलमैनों की व्यवस्था मंडल परिचालन प्रबंधक करेंगे।

डी. कोहरा सिगनलों की आपूर्ति तथा उपयोग विधि:

- (i) प्रत्येक कोहरा सिगनलमैन को 24 डेटोनेटर (फॉग सिगनल) या विशेष अनुदेशों के अनुसार उससे कम डेटोनेटर की आपूर्ति की जाएगी, स्टेशन मास्टर उपयोग में लाए जा चुके कोहरा सिगनलों के स्थान पर नए कोहरा सिगनलों की आपूर्ति सुनिश्चित करेगा।
- (ii) स्टेशन के आगे (बाहर) निर्धारित कोहरा सिगनल पोस्टों पर एक कोहरा सिगनलमैन भेजा जाएगा।

रविशंकर
रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकिंत सिधल
पुलकिंत सिधल

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- (iii) प्रत्येक कोहरा सिगनल मैन कोहरा सिगनल पोस्ट पर पहुंचने के पश्चात एक स्थान पर 10 - 10 मीटर की दूरी पर एक दूसरे के विपरीत उस दिशा के जिस ओर से आने वाली गाड़ी आ सकती है अर्थात् आउटर मोस्ट सिगनल से 270 मीटर की दूरी पर तथा दूसरा उससे 10 मीटर की दूरी पर।
- (iv) उसके बाद वह स्वयं कोहरा सिगनल पोस्ट से 45 मीटर की दूरी पर चला जाएगा।
- (v) ड्यूटी पर तैनात उप स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर/ सहायक स्टेशन मास्टर यह ख्याल रखेगा कि एक बार में किसी भी कोहरा सिगनलमैन को 3 (तीन) घंटे की अवधि से ज्यादा के लिए पदस्थ न किया जाए। कोहरा सिगनलमैन कभी भी जब तक उसे दूसरे कर्मचारी द्वारा रिलीव नहीं किया जाता तब तक वह पोस्ट नहीं छोड़ेगा और न ही ड्यूटी के दौरान सोएगा। कोहरा सिगनलमैन जब रिलीव किया जा रहा हो तब वह आ रही गाड़ी को देखेगा और फूटे हुए डेटोनेटरों को उठाएगा।

ई. डेटोनेटरों का उपयोग:

ऑफ स्थिति में होम सिगनल खराब होने पर:

यदि होम सिगनल 'ऑन' नहीं किया जा पा रहा हो तो खराब सिगनल पोस्ट के नीचे हाथ सिगनल प्रदर्शित करने एवं सिगनल के बाहर 90 मीटर की दूरी पर डेटोनेटर रखने के लिए वर्दीधारी सक्षम रेल कर्मचारी प्रतिनियुक्त किया जाएगा। प्रत्येक बार गाड़ी के डेटोनेटर के उपर से गुजर जाने के बाद रेल कर्मचारी डेटोनेटर बदल देगा। जब तक सक्षम रेल कर्मि द्वारा उसे मुक्त नहीं किया जाए तब तक वह उस स्थान को नहीं छोड़ेगा। ऐसे मामलों में प्रत्येक 4 घंटे बाद रिलीफ उपलब्ध कराया जाएगा।

एफ. घने कुहासायुक्त मौसम के मामले में :

कुहासायुक्त या तूफानी मौसम या अंधड़ तूफान के समय जब स्टेशन के सिगनल दिखाई ना दें तब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करेगा कि स्टेशन सिगनल जल रहे हों तथा एक प्रशिक्षित कर्मचारी को कोहरा सिगनल पोस्ट पर, जो कि प्रथम रोक सिगनल के 270 मी. पीछे (अर्थात बाहर) स्थित है, कोहरा सिगनलमैन के रूप में कार्य करने हेतु भेजेगा।

रविशंकर

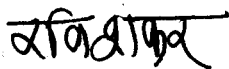
रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित

पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

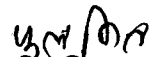
13. विशेष प्रतिबंध:

- 1) कुंडे साइडिंग के लिए अनुमति देने के पहले ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि साइडिंग लाइन शंटिंग नैक की ओर सेट है।
- 2) सामान्यतः राजहरा एवं कुंडे साइडिंग से पायलट को लाइन सं. 4, 5, 6, या 7 से प्रवेश दिया जाना चाहिए। आवश्यक होने पर इस कार्य के लिए अन्य लाइनों का प्रयोग किया जा सकता है।
- 3) आती हुई गाड़ी की दिशा में एडवांस स्टार्टर सिगनल के परे शंटिंग प्रतिबंधित है।
- 4) एकल क्रॉस ओवर एवं प्रथम लूप (लाइन सं. 1) पर गति सीमा को 30 कि.मी./घंटा तक बढ़ा दिया गया है (सी आर एस/एस ई वृत्त, कोलकाता की संस्वीकृति सं. 932, दिनांक 15.10.12)।
- 5) गुदुम छोर पर उपलब्ध कराए गए कुंडे साइडिंग, राजहरा साइडिंग तथा क्रिपल साइडिंग/सिक लाइन के डमी शंट सिगनल सं. एस.एच-29, एस.एच.-31 एवं एस.एच.-32 के पहले ड्राइवर गाड़ी खड़ा करेंगे।
- 6) स्टेशन पर हैंड या फ्लाई या लूज शंटिंग पूर्णतः वर्जित है।
- 7) स्टेशन के कुसुमकसा छोर पर शंटिंग की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक कि पर्याप्त रूप से ब्रेक लगा दिए जाएं और गाड़ी के नियंत्रण से बाहर होने से रोकने के लिए सभी सावधानियाँ न कर ली गई हों और सामान्य तथा सहायक नियम 5.20 के अनुसार ढलान की दिशा में कार्यशील इंजन लगी हो।
- 8) शंटिंग का पर्यवेक्षण सामान्य एवं सहायक नियम 5.13 तथा 5.14 के प्रावधानों के अनुसार सक्षम कर्मी द्वारा किया जाना चाहिए।
- 9) शंटिंग के दौरान दृश्यता स्पष्ट तथा मौसम साफ़ होना चाहिए।
- 10) वाहनों का स्टेबलिंग यार्ड के नॉन-आइसोलेटेड लाइन पर बिना कार्यशील इंजन जोड़े या नियमानुसार संरक्षित किए बिना अनुमत नहीं है।
- 11) इंजन के काटने या जोड़ने के समय गाड़ी के सभी वैगन को नियमानुसार संरक्षित किया जाना चाहिए।
- 12) यदि कोई रनिंग लाइन गाड़ी से अवरुद्ध है तब यह लाइन, पॉइंट को इसके विपरीत दिशा में सेट करके आइसोलेट किया जाएगा।
- 13) स्टेशन के बाहरी छोर पर पॉइंट के बाद 50 मी. तक 400 में 1 की तीक्ष्ण चढ़ाई होने के कारण गाड़ी को अंतिम रोक सिगनल तक बढ़ाने या आगे जाती हुई गाड़ी के पीछे तीक्ष्ण चढ़ाई पर गाड़ी को रोका नहीं जाएगा।
- 14) अप दिशा में 150 में 1 की तीक्ष्ण चढ़ाई होने के कारण गाड़ी को अप होम सिगनल के बाहर नहीं रोका जाएगा।



रविशंकर गोयल

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



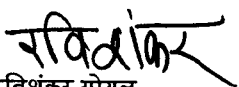
पुलकित सिंघल

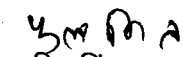
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

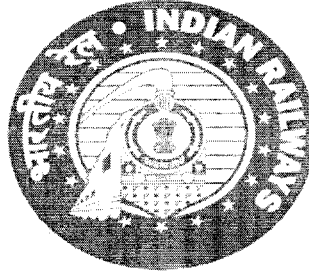
- 15) यदि लाइनों के अवरुद्ध होने के कारण एक साथ गाड़ी लेना संभव न हो तथा स्टेशन के दोनों छोर पर लाइन क्लियर दिया गया हो तब पहली गाड़ी लूप लाइन पर ओवर लैप को ओवर रन लाइन की ओर लगा कर लूप लाइन में प्रवेश कराया जाएगा।
- 16) यदि लाइनों के अवरुद्ध होने के कारण एक साथ गाड़ी लेना संभव न हो तथा स्टेशन के दोनों छोर पर लाइन क्लियर दिया गया हो तथा दो क्रॉसिंग ट्रेनों में से एक यात्री गाड़ी तथा दूसरी माल गाड़ी हो तो, ओवरलैप को ओवर रन लाइन की ओर सेट करके यात्री गाड़ी को प्लेटफॉर्म लाइन पर पहले लिया जाएगा।
- 17) गाड़ी की क्रॉसिंग के समय डाउन गाड़ी को होम सिगनल पर रोका जाएगा तथा सभी आवश्यक शर्तों को पूरा कर अप गुड्स गाड़ी को गुड्स लाइन पर लिया जाएगा। इसके बाद पैसेंजर गाड़ी को लाइन सं.-1(प्लेटफॉर्म लाइन) पर लिया जाएगा। (संदर्भ: सी आर एस/एस ई वृत्त, कोलकाता की संस्वीकृति सं. 1938, दिनांक 30.03.15)
- 18) कॉलिंग ऑन सिगनल पर गाड़ी को लेते समय सी आर एस अवलोकन संख्या - सी आर एस/एस ई सी आर/ आर/84 दिनांक 05.04.22 के अनुसार उक्त गाड़ी के लिए रन थ्रू प्रतिबंधित है।
- 19) बिना जीवित इंजन अटैच हुए, नॉन-आइसोलेटेड लाइन पर लोड स्टेबल नहीं किया जाएगा। अन्यथा रेलवे बोर्ड के पत्र सं.- 2012/सेफ्टी(एस. एंड आर.)/19/1, दिनांक 04.12.2018 (सी आर एस/एस ई सी आर/ आर/84 दिनांक 05.04.22) के अनुसार वाहनों को गुप्त रखा जाएगा।
- 20) यदि किसी गाड़ी के आगमन के लिए ओवर लैप मेन लाइन की ओर सेट किया गया हो तो विपरीत दिशा में गाड़ी प्रचालन के लिए लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। अन्यथा, होम सिगनल लोवर करने से पहले गाड़ी लेने के लिए ओवरलैप को मेन लाइन की ओर सेट करने हेतु एस.एम. यह सुनिश्चित करेगा कि विपरीत दिशा से आ रही गाड़ी संबंधित होम सिगनल के फुट पर आकर रुक गई है। संदर्भ: सी आर एस अवलोकन संख्या - सी आर एस/एस ई सी आर/ आर/84 दिनांक 05.04.22)

: प्रमाण पत्र :

‘इन नियमों में कुछ भी सामान्य नियमों, सहायक नियमों, ब्लॉक संचालन मैनुअल और परिचालन मैनुअल को निरस्त, संशोधित या आशेषित कर नहीं पढ़ा जाना चाहिए ये नियम इस स्टेशन के पिछले सभी स्टेशन संचालन नियमों को निरस्त करते हैं।’


रविशंकर गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
रायपुर मंडल
गेट संचालन नियम
परिशिष्ट - ए

समपार फाटक क्र.	डी.डी - 62
श्रेणी	'सी' श्रेणी
कि.मी.	970.063
स्थिति	नॉन-इंटरलॉकड एवं सडक यातायात के लिए खुला

दल्लीराजहरा-गुदुम के बीच कि.मी. 970.063 पर स्थित कर्मचारी सहित "सी" श्रेणी नॉन-इंटरलॉकड, दल्लीराजहरा स्टेशन के साथ दूरभाषिक संबद्धता युक्त समपार फाटक संख्या डी.डी.-62 (सड़क यातायात के लिए खुला) का संचालन अनुदेश

टिप्पणी :- इन अनुदेशों को सामान्य एवं सहायक नियमों के प्रावधानों के साथ पढ़ा जाए। स्थानीय परिस्थितियों तथा आवश्यकताओं पर आधारित इन अनुदेशों को आशोधित करते समय रेलवे सुनिश्चित करेगी कि सभी संरक्षा आवश्यकताएं पूरी की जाएं।

निम्नलिखित सामान्य अनुदेश सभी प्रकार के मानवयुक्त समपार फाटकों के लिए हैं। विभिन्न प्रकार के समपार फाटकों के संचालन हेतु विशेष अनुदेश परिशिष्ट के रूप में संलग्न हैं।

1. सामान्य

1.1 समपार फाटक का विवरण :- समपार फाटक पर निम्नलिखित विवरण रखा जाना चाहिए -

1.	समपार फाटक संख्या	डी.डी.-62
2.	इंजीनियरी या यातायात फाटक	इंजीनियरी
3.	स्टेशन मास्टर/रेल पथ निरीक्षक के नियंत्रण में	एस एस ई/रेल पथ / बालोद
4.	लोकेशन	970.063
5.	स्टेशन	डी.आर.जेड.
6.	स्टेशनों के बीच	डी.आर.जेड.-गुदुम
7.	बड़ी लाइन/मीटर लाइन/छोटी लाइन	बड़ी लाइन
8.	एकल लाइन/दोहरी लाइन/बहु (मल्टीपल) लाइन	इकहरी लाइन
9.	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	अंतर्पाशित (इंटरलॉकड)/गैर-अंतर्पाशित (नॉन-इंटरलॉकड)	नॉन-इंटरलॉकड
11.	अंतर्पाशन का (इंटरलॉकिंग) माध्यम	--
12.	फाटक सिगनल का प्रावधान 1.अप लाइन - 2. डाउन लाइन -	-- --
13.	सिगनलिंग व्यवस्था	--
14.	संचार के साधन	स्टेशन मास्टर/डी.आर.जेड. के साथ टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16.	सड़क का प्रकार (राष्ट्रीय उच्चपथ/ राज्य उच्चपथ/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	कुसुमटोला रोड
18.	पक्की/कच्ची सड़क	कच्ची सड़क
19.	पहुंच मार्ग	कच्ची सड़क
20.	सड़क की चौड़ाई	5.00 मीटर
21.	सड़क पार करने का कोण (स्क्यू गेट के मामले में)	समकोण
22.	सड़क की ढाल (यदि कोई हो) (क) उत्तर/पूर्व की ओर (ख) दक्षिण/पश्चिम की ओर	30 में 1 30 में 1

(गौरव मजराणी)
मंडल अभि.- I I / रायपुर

(पुनर्कित सिगल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

23.	सड़क संरेखण (सीधी/वक्र) (क) उत्तर/पूर्व की ओर (ख) दक्षिण/पश्चिम की ओर	सीधा सीधा
24.	हार्डट गेज का प्रावधान	उपलब्ध है
25.	बैरियरों का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26.	चेक रेलों की लंबाई	9.50 मीटर
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क सतह	समतल
28.	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोधकों की लम्बाई	5.00 मीटर
29.	सड़क संकेत	उपलब्ध है
30.	गति अवरोधक संकेतक बोर्ड	उपलब्ध है
31.	टी वी यू	11 / 2021 में 522
32.	अगला सेंसस ड्यू	11/ 2024
33.	पटाखे (डेटोनेटर) रखने के लिए सीमांकन	उपलब्ध है
34.	काम कर रहे गेटमैन की संख्या	02
35.	नजदीकी रेलवे चिकित्सा सहायता	रेलवे अस्पताल, दल्लीराजहरा
36.	उपलब्ध नजदीकी चिकित्सा सहायता	दल्लीराजहरा
37.	उपलब्ध उपस्कर की सूची	हां

1.2 उपस्कर :-

	मर्दे	मात्रा
1.	तीन रंगों वाली हाथ सिगनल बत्ती	03
2.	हाथ सिगनल झंडी - हरी	01
3.	हाथ सिगनल झंडी - लाल	03
4.	बैनर झंडी - लाल	03
5.	लाल बैनर झंडी दिखाने के लिए पोस्ट	02
6.	पैडलॉक सहित अतिरिक्त चैन	02 (रोक चिन्हों सहित)
7.	पटाखे (डिटोनेटर्स)	10 (टीन के बक्से में)
8.	हैण्ड सिगनल लैम्प (एल.ई.डी.)	03
9.	फाटक बत्ती	02
10.	टॉमी बार	01
11.	तगाड़ी (Mortar Pan)	01
12.	बैलचा/फावड़ा	01
13.	धुरमुस (Rammer)	01
14.	गैता (Pick Axe)	01
15.	झंडियों के लिए टिन का डिब्बा	01
16.	तेल का डिब्बा	01
17.	पानी का बर्तन/बाल्टी	01
18.	मस्टर रोल के लिए कैनिस्टर	01
19.	चश्मा लगाने वाले गेटमैन के लिए अतिरिक्त चश्मे का सेट	01

(गौरव गजराणी)
मंडल अभि. II रायपुर

पुलकित सिंह
(पुलकित सिंहल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

20.	फाटक पर अवरोध होने की स्थिति में, समपार फाटक आरेख में बोर्ड का चिह्नित रक्षण	01
21.	टोकरी	01
22.	सीटी	01
23.	दीवार घड़ी	01
24.	स्टेव्स	02
25.	गेटबूम फेल होने की स्थिति में उपयोग में लाने हेतु पैडलॉक सहित छोटी चेन	02

1.3 गेट लॉज पर रखे जाने वाले रिकार्ड :-

उपरोक्त उपस्करों के अलावा, गेट लॉज पर निम्नलिखित रिकार्ड भी रखे जाएंगे -

- (i) हिंदी/अंग्रेजी में फाटक संचालन अनुदेश।
- (ii) स्थानीय भाषा में गेटमैन फाटक संचालन अनुदेश।
- (iii) स्थानीय भाषा में गेटमैन नियम पुस्तिका।
- (iv) औजारों और पुस्तकों की सूची।
- (v) ड्यूटी रोस्टर।
- (vi) गेटमैन के रूप में कार्य करने के लिए प्रमाणपत्र।
- (vii) गेटमैन का बायोडाटा विवरण, जिसमें दृष्टि परीक्षण प्रारम्भिक/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम, सेफ्टी कैम्प आदि पास करने की तिथि का उल्लेख हो
- (viii) दुर्घटना रजिस्टर।
- (ix) समपार फाटक पर सड़क यातायात के लिए की गई अंतिम सेंसेस का रिकार्ड।
- (x) जन शिकायत पुस्तिका।
- (xi) निरीक्षण पुस्तिका।
- (xii) फाटक हेडिंग ओवर चार्ज एवं टेकिंग ओवर चार्ज पुस्तिका।

2.0 गेटमैन की ड्यूटी :-

2.1 (ए) सचेतता :-

गेट को किसी भी प्रकार के खतरे के समय तत्काल कार्रवाई करने के लिए सदा सचेत रहना चाहिए। गेट की चाबियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहनी चाहिए।

2.2 गाड़ी पास करते समय गेटमैन की स्थिति :-

जब गाड़ी पास कर रही हो, तब गेटमैन नीचे दिए गए निर्देशानुसार खड़ा रहेगा -

- (i) गेटमैन गेटलॉज के सामने आती हुई गाड़ी की ओर मुंह करके सावधानीपूर्वक खड़ा रहेगा।
- (ii) दिन के समय गेटमैन अलग-अलग डंडियों में लपेटे हुए लाल एवं हरी झंडियां कमशः अपने दाहिने एवं बाएं हाथ में थाम कर खड़ा रहेगा।
- (iii) रात के समय गेटमैन सफेद प्रकाश वाली जल रही हाथ सिगनल बत्ती लिए, ट्रैक की ओर मुंह किए हुए खड़ा रहेगा।
- (iv) गेटमैन सीटी अपने गले में धागे से लटका कर रखेगा।

(गौरव प्रजराणी)
मंडल अति. - I.I / रायपुर

पुलकित सिंहल
(पुलकित सिंहल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

2.3 गेटमैन की दैनिक ड्यूटी :-

- (i) जब फाटक को सड़क यातायात के लिए खोल कर रखा गया हो तब गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि लाल बैनर झंडी ट्रैक के दोनों तरफ क्रॉस करते हुए लगाकर रखी गई है।
- (ii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि फाटक बल्लियां जलाई गई हैं एवं सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जल रही हैं।
- (iii) गेटमैन, ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपनी ड्यूटी करेंगे और जब तक रिलीवर आकर कार्यभार नहीं संभाल लेता, फाटक छोड़कर नहीं जाएगा, तथापि यदि किसी आपात स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर गेटमैन को फाटक छोड़कर जाना पड़े तो जाने से पहले वे सड़क यातायात के लिए फाटक बंद कर उसे लॉक कर देगा।
- (iv) विशेष अनुदेशों के तहत जहां अन्यथा निर्धारित न किया गया हो, गेटमैन पास करने वाली सभी गाड़ियों का अवलोकन करेंगे एवं गाड़ी की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथावश्यकता कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेंगे।
- (v) गेटमैन सभी पास करने वाली गाड़ियों पर चौकस नजर रखेंगे और किसी असामान्य स्थिति तथा हॉट एक्सल, झूलते हुए जंजीरों, झूलती हुई बैटरी, कोई वाहन/वैगन/बैटरी बॉक्स में आग लगने, शिफ्टेड लोड, गिरती हुई सामग्रियां यथा ब्रेक ब्लाक्स, ब्रेक बीम्स, संरक्षा ब्रैकेट, वैक्यूम सिलिंडर या अन्य कोई स्थिति जो गाड़ियों की सुरक्षित रनिंग के लिए खतरा पैदा करती हो, के लिए चौकस रहेंगे।
- (vi) गार्ड, ड्राइवर को वॉकी-टॉकी या अन्य किसी प्रकार से, यदि कोई सिगनल देना चाहता हो तो उसे दोहराने के लिए गेटमैन तैयार रहेगा।
- (vii) यदि लिफ्टिंग बैरियर में खराबी आ गई हो या वह काम नहीं कर रहा हो तब सड़क यातायात रोकने व गेट की पूरी संरक्षा सुरक्षित करने के लिए गेटमैन स्टॉप डिस्क लगे अतिरिक्त चैन और पैडलॉकों का उपयोग करेगा।
- (viii) फाटक में कोई खराबी आने अथवा फाटक के किसी यंत्र में कोई खराबी आने पर जितनी जल्दी हो सके गेटमैन इसकी रिपोर्ट नजदीकी स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा गैंगमेट या रेल पथ निरीक्षक को करेगा।
- (ix) समपार फाटक पर ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन निर्धारित वर्दी और बैज पहनेंगे।
- (x) ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके पास अपना सक्षमता प्रमाणपत्र (Competancy Certificate) उपलब्ध है।
- (xi) गेटमैन फाटक संचालन अनुदेशों के तहत काम करेंगे और इन अनुदेशों की पूरी जानकारी रखेंगे।
- (xii) गेटमैन यह भी सुनिश्चित करेंगे कि फाटक पर संचालन के लिए दिए गए सभी उपस्कर ठीक-ठाक एवं तुरंत प्रयोग के लिए तैयार स्थिति में हैं।
- (xiii) गेटमैन यह भी देखेंगे कि पहिये की फ्लैज के लिए चैनल बिल्कुल क्लियर हैं।
- (xiv) यदि सड़क कच्ची हो तब गेटमैन सड़क की सतह पर पूरा पानी डालकर रखेंगे और उसे कूटकर समतल करके रखेगा।
- (xv) गेटमैन इस तरफ भी सतर्कता बरतेंगे कि गेट बंद होने के कारण सड़क उपयोगकर्ता यात्रियों को यथासंभव कम से कम असुविधा हो।
- (xvi) विद्युतीकृत खंड पर गेटमैन इस बात पर भी नजर रखेगा कि सड़क से होकर गुजरने वाले वाहनों/जानवरों की ऊंचाई समपार फाटक के दोनों ओर दिए गए हाईट लोडिंग गेज की ऊंचाई से कम हो।
- (xvii) जहां तक संभव हो गेटमैन अनधिकृत रूप से व्यक्तियों/मवेशियों की आवाजाही रोकें।

(गौरव गजराणी)
मंडल अभि.-II/रायपुर

य.म. सिंघल
(पुलकित सिंघल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

2.4 गाड़ी में असामान्य घटना होने की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई :-

- यदि गेटमैन गुजरने वाली गाड़ी में कुछ भी असामान्य देखता है, तो उसे निम्नलिखित कार्रवाई करनी होगी-
- गुजरने वाली गाड़ी के ड्राइवर/गार्ड को चेतावनी देने के लिए वह दिन में लाल झंडी और रात में लाल बत्ती दिखाते हुए तत्परता से कार्रवाई करेगा।
 - साथ ही लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव-भंगिमाओं के प्रदर्शन से, ब्रेक वैन पर गिट्टियां मारकर या अन्य किसी माध्यम से वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।
 - यदि ड्राइवर/गार्ड ध्यान देने में चूक जाते हैं, तो गेटमैन टेलिफोन पर तत्काल इसकी सूचना स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा को समुचित कार्रवाई करने हेतु देगा तथा इसके लिए प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करेगा।
 - ट्रेन पार्टिंग के मामले में, गेटमैन रोक हाथ सिगनल प्रदर्शित नहीं करेगा, बल्कि ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिखायेगा।
 - वह लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव-भंगिमाओं के प्रदर्शन से और दोनों हाथों को उर्ध्वता से ऊपर उठाते हुए, शीघ्रता से उन्हें अलग करते हुए और उन्हें एक साथ जोड़ते हुए बारंबार ऊपर और नीचे की ओर अंग - विक्षेपण के माध्यम से जितना ऊंचा या नीचा संभव हो सके, करते हुए ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।
 - यदि गाड़ी नहीं रुकती है, तो गेटमैन टेलीफोन पर तत्काल इसकी सूचना स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा को समुचित कार्रवाई करने हेतु देगा तथा इसके लिए प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करेगा।

2.5 समपार फाटक पर आपात स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई :-

- समपार फाटक पर अवरोध की स्थिति में, गेटमैन अवरोध को हटाने का प्रयास करेगा।
- उसके बाद यदि वह अवरोध को हटाने में असमर्थ हो तो, गेटमैन टेलीफोन पर प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध संबंधी सूचना ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा को तत्काल देगा।
- दो या तीन प्रयासों के बाद भी यदि स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा की ओर से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं होता है तो वह पहले फाटक को संरक्षित करेगा और तब फोन पर सूचना देगा।

गेटमैन लाइन को निम्नवत संरक्षित करेगा -

(ए) ईकहरी लाईन सेक्शन में :-

- गेटमैन दिन में लाल बैनर पताका और रात में एक लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर इस प्रयोजन के लिए बनाए गए पोस्टों पर अधिरोपित करेगा। वह उस दिशा को पहले संरक्षित करेगा जिस पर गाड़ी के पहले आने की संभावना हो।
- उसके बाद वह उसी तरह से दूसरी दिशा में दिन में एक दूसरा लाल बैनर पताका और रात में एक दूसरी लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर अधिरोपित करेगा।
- तब जाकर गेटमैन फाटक को पटाखों और लाल झंडी के साथ दिन में और लाल हाथ सिगनल बत्ती, हैण्ड सिगनल लैम्प (एल.ई.डी.) के साथ रात में संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ेगा।
- उसके बाद गेटमैन दिन में लाल झंडी और रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती प्रदर्शित करता हुआ उस लाइन पर जिस दिशा में गाड़ी के पहले आने की संभावना है बड़ी लाइन में उस लाइन पर 600 मीटर पर एक पटाखा रखेगा। उसके बाद वह समपार फाटक से 1200 मीटर की दूरी तक आगे बढ़ेगा और ट्रैक पर 10-10 मीटर की दूरी पर 3 पटाखे रखेगा। इस तरह से लाइन को संरक्षित कर लेने के बाद वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर पुनः समपार फाटक पर लौट आएगा।

(गौरव गुजरानी)
मंडल अभि.- I I / रायपुर

Y. M. S.
(पुलकित सिंघल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (v) उसके बाद वह दूसरी दिशा में उसी तरह लाल हाथ सिगनल प्रदर्शित करता हुआ आगे बढ़ेगा और ऊपर (iv) में बतलाये अनुसार पटाखों को रखेगा और वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर अवरोध के स्थान पर लौट आएगा।
- (vi) फाटक पर वापस लौट आने पर उसे अवरोध को हटाने के लिए कदम उठाने चाहिए और आनेवाली गाड़ी के ड्राइवर को चेतावनी देनी चाहिए।
- (vii) यदि गेटमैन लाइन को संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ते समय और पटाखों को रखने के लिए नियत दूरी तक पहुंचने से पहले किसी आती हुई गाड़ी को देखता है या उसकी आवाज सुनता है तो वह उस लाइन पर जितनी दूरी तक आगे जा सकता है जायेगा और पटाखे रखेगा।
- (viii) उसके बाद ड्राइवर को चेतावनी देने के लिए दिन में लाल झंडी, रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती/पलैशर हैण्ड सिगनल लैम्प (एल.ई.डी.) को लगातार फहराते हुए आती हुई गाड़ी को रोकेंगा।
- (बी) गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्रवाई :-
- (i) रात में गेटमैन दो हाथ सिगनल बत्तियां जला लेगा और ऊपर उप-पैराओं (ए) में किये गए उल्लेख के अनुसार लाइनों को सुरक्षित करने के लिए लाल बत्ती को प्रदर्शित करने की कार्रवाई करेगा।
- (ii) यदि फाटक किसी सड़क वाहन से टूट गया हो जिससे ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/ या फाटक के किसी अन्य भाग के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो या फाटक पर यदि कोई अन्य अवरोध हो तो, गेटमैन तत्काल कार्रवाई करेगा।
- (iii) वह सड़क वाहन के विवरणों को नोट करेगा, वाहन नंबर, वाहन के ड्राइवर का नाम, वाहन के मालिक का नाम और वह इन विवरणों को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा या रेल पथ निरीक्षक को संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध साधनों के जरिये समपार फाटक पर अवरोधों और विवरणों से संबंधित जानकारी देते हुए सूचित करेगा।

3. सिगनल :

गेट के नॉन-इंटरलॉक होने के कारण सिगनलों का कोई प्रावधान नहीं है।

4. संचार :

दल्लीराजहरा में स्टेशन मास्टर और किमी 970.063 पर दल्लीराजहरा और गुदुम के बीच नंबर-डीडी-62 पर लेवल क्रॉसिंग गेट के गेट लॉज पर गेटमैन के बीच हॉट-स्टैंडबाय के रूप में काम करने के लिए समानांतर टेलीफोन के साथ टेलीफोनिक संचार उपलब्ध कराई गई है। ड्यूटी पर तैनात गेटमैन संतोषजनक कार्य के लिए अपनी शिफ्ट ड्यूटी अवधि के दौरान एक बार दोनों हॉट स्टैंडबाय फोन का उपयोग करेगा। यदि किसी टेलीफोन सेट में कोई समस्या नजर आती है तो गेटमैन को अन्य सामान्य कार्यशील टेलीफोन सेट के माध्यम से काम करना जारी रखना चाहिए और तुरंत ड्यूटी पर तैनात एसएम/दल्लीराजहरा को सूचित करना चाहिए। एसएम/दल्लीराजहरा खराब टेलीफोन सेट के बारे में दूरसंचार नियंत्रण और दूरसंचार रखरखाव स्टाफ को सूचित करेगा।

5. प्रचालन पद्धति :-

दल्लीराजहरा एवं गुदुम से अप तथा डाउन ट्रेन के प्रस्थान से पहले, दल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गेटमैन को टेलीफोन पर उक्त ट्रेन के बारे में प्राइवेट नंबर समर्थित सूचना तथा गेट को बंद एवं लॉक करने का परामर्श देगा। बदले में गेटमैन यह सुनिश्चित करके कि गेट बैरियरों के बीच सड़क यातायात नहीं फंसा है, सड़क यातायात के लिए गेट को बंद कर देगा। सड़क यातायात के लिए गेट को बंद एवं लॉक करने के पश्चात् गेटमैन इसकी सूचना ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा को प्राइवेट नंबर की सहायता से यह आश्वासन देगा कि सड़क यातायात के लिए गेट बंद एवं लॉक है। गेटमैन से प्राइवेट नंबर प्राप्त करने के पश्चात् स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा, अप ट्रेन के लिए प्रस्थान

(गौरव गजरासी)
मंडल अभि.-II/रायपुर

पु.म. सिंघल
(पुलकित सिंघल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

सिगनल को ऑफ करेगा अथवा डाउन ट्रेन को सेक्शन (दल्लीराजहरा - गुदुम) में प्रवेश करने के लिए अनुमति प्रदान करेगा।

जब तक गेट बंद एवं लाकड न हो तब तक गेटमैन, स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर जारी नहीं करेगा। इस प्रकार बंद गेट को सड़क यातायात के गुजरने के लिए तब तक खोलना नहीं चाहिए जब तक उक्त ट्रेन/ट्रेनों जिसके लिए प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान हुआ है समपार फाटक को क्लियर न कर दे।

6. प्राइवेट नंबर का आदान- प्रदान :

(ए) अप ट्रेन के लिए :

- (i) स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा, गेटमैन को प्राइवेट नंबर समर्थित सूचना के अधीन गाड़ी संख्या, विवरण, दिशा तथा गेट से गुजरने का संभावित समय की जानकारी देगा।
- (ii) प्रस्थान सिगनल (अंतिम स्टॉप सिगनल) को ऑफ करने से पहले या चालक को प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले यह जानकारी दे दी जाए।
- (iii) निर्देश मिलने के बाद गेटमैन समय पर गेट बंद करेगा तथा प्राइवेट नंबर समर्थित सूचना के अधीन इसकी पुष्टि करेगा।
- (iv) स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा, गेटमैन से प्राइवेट सं. मिलने के बाद प्रस्थान सिगनल (अंतिम स्टॉप सिगनल) को लोवर करेगा।

(बी) डाउन ट्रेन के लिए :

- (i) दूसरी तरफ स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा, गेटमैन को गाड़ी संख्या, विवरण, दिशा तथा गेट से गुजरने का संभावित समय की जानकारी देगा।
- (ii) इस प्रकार का निर्देश, गुदुम से गाड़ी प्रस्थान करने के पहले दिया जाए।
- (iii) निर्देश मिलने के बाद गेटमैन समय पर गेट बंद करेगा तथा स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा से प्राइवेट नंबर समर्थित सूचना के अधीन इसकी पुष्टि करेगा।

7. दूरभाषिक संचार की विफलता :-

जब टेलीफोन संचार व्यवस्था विफल हो जाए अथवा 2 या 3 बार की कोशिशों के बाद भी गेटमैन से कोई जवाब न मिले, तब निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जाएगी -

- (i) स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा, दल्लीराजहरा - गुदुम में प्रवेश करने वाली सभी अप/डाउन गाड़ियों के लिए ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (ii) सतर्कता आदेश में ड्राइवर को गेट की तरफ बढ़ते समय लगातार सीटी बजाने का परामर्श होगा।
- (iii) गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल दिखाए जाने के बाद ड्राइवर को गेट से सावधानीपूर्वक गुजरने का अनुदेश दिया जाएगा। यदि हाथ सिगनल दिखाई नहीं देता है तो ड्राइवर गेट के पास रुकने के लिए तैयार रहेगा तथा सिगनल की सही स्थिति देखने के लिए सहायक ड्राइवर को भेजेगा। यदि गेट बंद है तो सहायक ड्राइवर गेट ऑल राइट सिगनल देगा। यदि गेट बंद नहीं है तो सहायक ड्राइवर गेट बंद करेगा तथा ऑल राइट सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर सहायक गार्ड/गार्ड की सहायता ले सकता है।
- (iv) स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा, इसके बाद अपने छोर से ब्लाक सेक्शन में किसी गाड़ी को भेजने के लिए ड्राइवर को एक सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(गौरव गजराणी)
मंडल अ.मि.- I / रायपुर

(पुलकित सिंघल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (v) स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा गैंगमैन/पेट्रोलमैन या पहली गाड़ी के ड्राइवर के माध्यम से गेटमैन को सूचित करेगा कि टेलिफोन खराब हो गया है।
- (vi) स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा, टेलीफोन ठीक करने के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों को तुरंत टेलिफोन ठीक करने के लिए सूचित करेगा।
- (vii) सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन ठीक करने और उनके द्वारा पुनर्संयोजन (रिकनेक्शन) मेमो/डिस्कनेक्शन मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य रूप से संचालन पुनः शुरू किया जाएगा।

8. लिफ्टिंग बैरियरों या लीफ गेट का खराब होना :-

- (i) जब लिफ्टिंग बैरियर की खराबी के कारण फाटक बंद नहीं किया जा सके, तब गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा को शीघ्र सूचित करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को अवरुद्ध न करें।
- (ii) वह तुरंत पहले आने वाली गाड़ी के छोर पर स्थित खंभे पर दिन में लाल बैनर पताका तथा रात में लाल बत्ती लगाएगा और फिर दूसरे छोर पर भी ऐसा ही करेगा।
- (iii) गेटमैन सेफ्टी चैन और पैडलॉक के सहारे सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करेगा।
- (iv) सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करने के बाद गेटमैन पहले आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को दिन में हरा हाथ सिगनल पताका और रात को हरी बत्ती दिखाएगा।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा, ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (vi) स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा, लिफ्टिंग बैरियर के अनुरक्षण से संबंधित कर्मचारी को उसे यथाशीघ्र सुधारने के लिए अनुदेश देगा।
- (vii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बैरियर सुधारने के बाद रिकनेक्शन/फिट मेमो जारी करने के बाद सामान्य संचालन शुरू की जाएगी।

09 फाटक पर बाधा :-

- (i) यदि फाटक किसी सड़क वाहन के टक्कर से टूट जाता है और उससे ट्रैक अवरुद्ध हो जाता है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या फाटक का कोई अन्य हिस्सा रेल पथ को अवरुद्ध करता है या फाटक पर किसी अन्य प्रकार की बाधा हो, तो गेटमैन तत्काल फाटक के दोनों छोरों पर स्थित पोस्ट पर दिन में लाल झंडी तथा रात में लाल बत्ती लगा देगा।
- (ii) उसके तत्काल बाद गेटमैन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा को प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए इसकी सूचना देगा।
- (iii) यदि गाड़ी के लिए रिसपेशन/डिपार्चर सिगनल 'ऑफ' किए गए हैं तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा रिसपेशन/डिपार्चर सिगनलों को 'ऑन' करने का परामर्श देगा।
- (iv) अगर दो-तीन बाद प्रयास करने के बाद भी यदि स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा से प्रतिक्रिया नहीं होने पर पहले गेट को सुरक्षित करेगा, उसके बाद फोन पर सूचना देगा।
- (v) उसके बाद वह पटाखों, और दिन में लाल झंडी तथा रात में हाथ सिगनल लाल बत्ती, फ्लैशर हैण्ड सिगनल लैम्प (एल.ई.डी.) के साथ आती हुई गाड़ी की दिशा में जाएगा तथा सामान्य अनुदेश में दिए गए मद संख्या 2.5 के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटियों के लिए निर्धारित आदेशों के अनुसार फाटक की हिफाजत करेगा।
- (vi) उसके बाद वह फाटक की दूसरी दिशा से आने वाली गाड़ियों के लिए भी संरक्षा करेगा।

(गौरव राजरानी)
मंडल अभि. - I I / रायपुर

फ.म. मि. 11
(पुलकित सिंघल)
वरि.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (vii) वह सड़क वाहन का विवरण, ड्राइवर का नाम नोट करेगा और इन्हें स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा को सूचित करेगा, जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक उसे गेटमैन से इस बात का आश्वासन नहीं मिल जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को अवरुद्ध नहीं कर रहे हैं।
- (viii) ट्रैक के सभी बाधाओं से मुक्त हो जाने पर गेटमैन प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए तदनुसार स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा को सूचित करेगा।
- (ix) तब स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा सभी गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए एक चेतावनी आदेश जारी करेगा और यदि गेट टूटा हुआ हो, लेकिन सभी बाधाओं से मुक्त हो तो गेटमैन ऑन स्थिति में आनेवाली/जानेवाली गाड़ियों को हरे हाथ सिगनल द्वारा फाटक पार करवाएगा।
- (x) गेटमैन सड़क यातायात को रोकने के लिए फाटक को संरक्षा जंजीर से जकड़ देगा और पैडलॉक लगा देगा और यदि फाटक अवरुद्ध नहीं है तो उसके बाद हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।
- (xi) स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा लिफ्टिंग बैरियरों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार अनुरक्षण कर्मचारियों को यथाशीघ्र उसकी मरम्मत के लिए सूचित करेगा।
- (xii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बैरियरों/लीफ गेटों की मरम्मत करने और उसके लिए पुनर्संयोजन/रिकनेक्शन मेमो/फिट मेमो जारी किए जाने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः शुरू किया जा सकेगा।

10 समपार के निकट ट्रैक पर अवरोध :-

यदि रेल फ्रैक्चर हो गया हो अथवा किसी पेड़ के गिरने के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो, सड़क वाहन द्वारा ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा डिरेलमेंट हो गया हो जो गेटमैन को दिखाई पड़ता हो तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर/दल्लीराजहरा उपर्युक्त संख्या 09 में दी गई कार्यविधि का पालन करेंगे। यदि वह अवरोध समपार फाटक को अवरुद्ध करता है तो गेटमैन बाधा हटाए जाने तक फाटकों को सड़क यातायात के लिए बंद रखेगा।

11. विशेष प्रतिबंध :

गेट को किसी भी परिस्थिति में अधिक समय तक सड़क यातायात के लिए बंद नहीं रखा जाएगा। यह सुनिश्चित करना ड्यूटी पर तैनात एस.एम./ दल्लीराजहरा का उत्तरदायित्व है।

(गौरव गजराणी)
मंडल अभि.-II/रायपुर

(पुलकित सिंघल)
वरिष्ठ.परि.प्रबंधक/रायपुर

दक्षिणपूर्वमध्यरेलवे

परिशिष्ट-बी

दल्लीराजहरा (बड़ी लाईन)

रायपुर मंडल

परिशिष्ट- बी

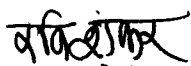
इटरलॉकिंग एवं सिगनलों का कार्यविधि

1. सेंट्रल पैनल:

इस स्टेशन में बहु रंगीन बत्ती वाले एल.ई.डी. सिगनल एवं सेंट्रल पैनल के द्वारा इटरलॉकिंग किया गया है। सभी प्वाइंट एवं सिगनल स्टेशन में स्थित कंट्रोल पैनल से संचालित किए जाते हैं। यह स्टेशन, रिले इटरलॉकिंग द्वारा श्रेणी-III (आर) के लिए अंतर्पाशित (इटरलॉकड) है। सभी प्वाइंट विद्युत चालित मोटर के द्वारा संचालित हैं। बहु रंगीन एल.ई.डी सिगनलों के संकेत एवं प्वाइंट की स्थिति कंट्रोल सह इंडिकेशन पैनल में दर्शाया गया है। संपूर्ण यार्ड में सतत रेलपथ परिपथ/एक्सल काउंटर लगाए गए हैं।

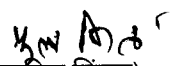
2. पैनल का विवरण:

- 2.1 कंट्रोल पैनल डामिनो से सुसज्जित मेजनुमा आकार का है। सभी नियंत्रण एवं सांकेतिक अवयवों को ग्रुप कर भौगोलिक स्थिति के अनुरूप कंट्रोल पैनल में चित्रित आरेख में संबंधित पथ में लगाए गए हैं। सभी प्वाइंट सिगनल बटन आरेख में दर्शाए गए उनके स्थिति के करीब लगाए गए हैं। इस के बावजूद, पैनल का आकार, बड़े यार्ड होने पर भी छोटा रखा गया है ताकि स्टेशन मास्टर के द्वारा बिना कष्ट किए एक ही नजर में पूरे यार्ड का अवलोकन किया जा सके एवं परिचालन हेतु लगाए पुश बटनों तक आसानी से पहुँच सके।
- 2.2 कंट्रोल पैनल 54 मि.मी X 34 मि.मी आकार के स्वतंत्र आयाताकार खण्डों (डामिनो) से बना हुआ है। प्रत्येक पैनल खण्ड में एक बेस एवं कवर प्लेट लगे हुए हैं। एक पैनल खण्ड को आसानी से पहचानने एवं उसकी स्थिति सए अवगत होने के लिए पैनल के पंक्तियों को कालम को ए1, ए2, बी1, बी2 आदि से नामांकित किया गया है। पैनल खण्ड का कवर प्लेट यार्ड के भौगोलिक स्थिति के अनुसार संबंधित प्वाइंट एवं सिगनल या फिर सीधी रेल पथ को दर्शाता है। विभिन्न रेलपथ परिपथ के लिए विभिन्न रंगों का प्रयोग किया गया है।
- 2.3 सभी कामन बटन, जैसे आपात कालीन निरस्त बटन, कामन प्वाइंट बटन एवं आपात कालीन परिचालनों की गणना करने हेतु विभिन्न काउंटर, सिगनल निरस्त बटन, क्रैंक हैंडिल बटन, आपात कालीन क्रैंक हैंडिल रिलीज बटन, आपात कालीन प्वाइंट संचालन बटन एवं एक्सल काउंटर री सेट बटन कंट्रोल पैनल में भौगोलिक स्थिति के अनुसार लगाए गए हैं। पैनल को ऐसे रंग से रंगा गया है ताकि पैनल परिचालक के आँखों को अवांछित परावर्तन से बचाया जा सके।
- 2.4 विशेष अभिलक्षण:
 - 2.4.1 यह पैनल से स्वचलित रूट सेट किया जा सकता है यानि, रूट को सेट एवं लाक कर सिगनल का दिया जाना प्रवेश (सिगनल) एवं बाहर (रूट) बटन को एक साथ दबाने पर संपन्न किया जा सकता है। प्रत्येक प्वाइंट को स्वतंत्र रूप से संचालन की सुविधा भी दिया गया है।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- i) गाड़ी के आगमन/प्रस्थान के पश्चात सेट किया गया रूट सिर्फ कालिंग-आन एवं अंतिम रोक सिगनल को छोड़, स्वतः ही रिलीज हो जाता है।
- ii) कालिंग-आन एवं अंतिम रोक सिगनल के मामले में रूट को संबंधित सिगनल एवं सिगनल निरस्त बटन को गाड़ी के आगमन एवं प्रस्थान के बाद एक साथ दबाकर रिलीज किया जा सकता है।

3 ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन (काला रंग लाल बिंदु के साथ):

यह सभी प्वाइंट प्रचालन के लिए कामन बटन है एवं प्वाइंट को आपात कालीन परिस्थितियों में संचालन करने में उपयोग किया जाता है एवं इस बटन को सील करके सुरक्षित रखा जाता है और जब कभी प्वाइंट को असामान्य परिस्थितियों में अथवा प्वाइंट जोन के रेलपथ परिपथ में खराबी आने पर चलाने में उपयोग किया जाता है। संबंधित अन्य पुश बटन हैं :

ए) स्टेशन मास्टर का ई.डब्ल्यू.एन. की लॉक :

यह चाबी कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर के अधीन सुरक्षित रखा जाता है एवं ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन का प्रचालन आवश्यक होने पर इस चाबी को प्रविष्ट किया जाता है।

बी) ई.डब्ल्यू.एन काउंटर:

यह एक विद्युत चालित काउंटर है जो कि प्रत्येक आपात कालीन परिचालन को पंजीकृत करता है। आपात कालीन प्वाइंट के संचालन के पूर्व कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर को यह सुनिश्चित करना है कि संबंधित रूट सभी अवरोधों से मुक्त है एवं साफ है।

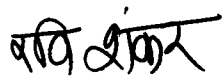
सी) प्रचालन विधि:

अत्यावश्यक पॉइंट प्रचालन करने के पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर पॉइंट के साफ़ तथा किसी भी अवरोध से मुक्त होने की व्यक्तिगत रूप से पुष्टि करेगा।

सर्वप्रथम सील तोड़ने के बाद ई.डब्ल्यू.एन चाबी को प्रविष्ट कर घुमाया जाता है। तत्पश्चात संबंधित प्वाइंट बटन एवं ई.डब्ल्यू.एन बटन को एक साथ दबाना चाहिए। काउंटर में एक निकटतम अधिक संख्या को पंजीकृत करेगा जिसे स्टेशन के आपात पॉइंट ऑपरेशन पंजिका में दर्ज किया जाएगा। एक छोटा सा संकेत जलेगा जो यह पुष्टि करेगा कि प्वाइंट आपातकालीन परिचालन के लिए तैयार है। अब प्वाइंट बटन को दबाए रखते हुए ई.डब्ल्यू.एन बटन को धीरे से दबाव मुक्त कर संबंधित ग्रुप बटन के नार्मल अथवा रिवर्स बटन को आवश्यकतानुसार दबाना चाहिए।

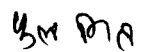
डी) आपात कालीन संचालन बटन को पुनः सील करना:

आपात कालीन संचालन बटन में सील लगाने की व्यवस्था है। एस एंड टी कर्मचारी को पॉइंट प्रचालन की विफलता तथा बटन को पुनः सील करने के लिए सूचित किया जाना चाहिए, जिसके पश्चात एस एंड टी कर्मचारी (एस.एस.ई., जे.ई. या संकेत अनुरक्षक) बटन को पुनः सील कर देंगे।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

4

ई.यू.यू.वाई.एन. आपात कालीन रूट रिलीज पुश बटन (सफेद रंग लाल बिंदु सहित):

यह पुश बटन अप एवं डाउन दिशा के रूट रिलीज के लिए पैनल में लगाया गया है। इस बटन को संबंधित सिगनल बटन के साथ में आपातकालीन रूट रिलीज के लिए उपयोग किया जाता है। आपात कालीन रूट रिलीज निम्नलिखित विधि के अनुसार किया जाता है:

आपात कालीन रूट रिलीज का उपयोग करने के पूर्व कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर / स्टेशन मास्टर को संबंधित रूट को जाँच कर यह सुनिश्चित करना है कि रूट सभी अवरोधों से मुक्त है। जब रूट सेट एवं लाक हो जाता है, एक छोटा सा सफेद संकेत उस सिगनल के पास जलता है जिसे ऑफ किया जाना है एवं यह सुनिश्चित करता है कि रूट सेट एवं लाक हो चुका है। इन परिस्थितियों में रूट को परिवर्तन करने के लिए निम्न निर्देशित संचालन किया जाना चाहिए:

- i) संबंधित सिगनल बटन (जी एन) एवं सिगनल निरस्त बटन (ई.जी.जी.एन) को एक साथ दबाया जाना चाहिए। यह प्रचालन कर लेने के बाद रूट निरसन त्वरित रूप से होगा यदि उपलब्ध एप्रोच ट्रैक सर्किट क्लियर है। यदि रूट निरसन ना हो तो उपर्युक्त प्रचालन के अलावा निम्नलिखित प्रक्रिया भी अपनाई जाए -
- ii) आपात कालीन रूट रिलीज बटन (ई.यू.यू.वाई.एन) एवं संबंधित सिगनल बटन को एक साथ दबाया जाना चाहिए। 120 सेकेंड के बाद रूट निरस्त होगा यदि संबंधित अप्रोच ट्रैक ऑल्युपाइड है अथवा कोई अप्रोच ट्रैक सर्किट नहीं है। सिगनल के पास सफेद बत्ती जलता बुझता रहेगा एवं निर्धारित समय के समाप्त होने पर यह स्थाई हो जाएगा तथा रूट निरस्त हो जाएगा और इस प्रक्रिया की सफल संपन्न होने की पुष्टि में बत्ती बुझ जाएगा।
- iii) अप एवं डाउन दिशा की रूट के लिए निरस्त संकेत ई.यू.यू.एन बटन के नीचे लगाए गए हैं एवं कामन विद्युत चालित काउंटर आपात कालीन परिचालन को पंजीकृत करने हेतु लगाया गया है।

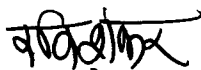
तथापि, ट्रैक सर्किट के विफल होने की दशा में आपात रूट रिलीज नहीं किया जा सकेगा।

आपातकालीन रूट रिलीज ऑपरेशन विभिन्न स्थितियों में निम्नानुसार किया जाता है:

ए. किसी विफलता के कारण रूट सेट होने पर भी सिगनल न होना :

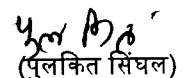
सिगनल देने के लिए, सिगनल बटन और रूट बटन दबाया और रिलीज किया जाता है। जब रूट सेट और लॉक हो जाता है तब इसकी पुष्टि के रूप में पैनल पर दिए जाने वाले सिगनल के पास एक छोटी सफेद बत्ती जलने लगती है। अगर सिगनल ऐसी स्थिति में विफल हो जाता है, तो रूट रिलीज ऑपरेशन का प्रयोग करने से पहले, सिगनल बटन और आपातकालीन सिगनल रिलीज बटन को एक साथ दबाया जाना चाहिए। सेट रूट को केन्सल करने के लिए, आपातकालीन रूट रिलीज पुश बटन को संबंधित जीएन पुश बटन के साथ दबाया जाना चाहिए और फिर रिलीज किया जाना चाहिए।

ऐसा करने के बाद, दिए जाने वाले सिगनल के पास दिखाई देने वाली छोटी सफेद बत्ती और अप / डाउन रूट रिलीज संकेत चमकना शुरू हो जाएगा। दो मिनट के बाद दोनों संकेत बुझ जाएंगे जो पहले सेट रूट को केन्सल कर देगा और यह प्रक्रिया अगली उच्च संख्या दर्ज करके आपातकालीन रूट रिलीज काउंटर में दर्ज हो जाएगा।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

बी. रूट सेट एवं सिगनल होने पर भी संचालन नहीं किए जाने पर :

पहले सिगनल (कॉलिंग ऑन सहित) या शंट सिगनल को पैनल के बाद के ऑपरेशन पर सिगनल कैंसलेशन पुश बटन ईजीजीएन दबाकर 'ऑन' स्थिति में वापस लाया जाना चाहिए इसके बाद की प्रक्रिया ऊपर वर्णित पैरा 4 (ए) के अनुसार ही होगा।

रूट कैंसल तत्काल नहीं होता वरन इसमें 120 सेकेंड लगते हैं। इस देरी को किसी भी असुरक्षित स्थिति से बचने के लिए शामिल किया गया है।

ई.यू.यू.व्हाई.एन बटन को संचालन पूर्ण होने के बाद पुनः सील करना:

आपात कालीन संचालन के पहले बटन के सील को ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा तोड़ा जाता है। काउंटर एक प्रचालन पूर्ण होने पर अगली उच्च संख्या को पंजीकृत करेगा जिसे स्टेशन के आपात रूट रिलीज़ ऑपरेशन पंजिका में दर्ज किया जाएगा। एस एंड टी कर्मचारी को रूट रिलीज़ की विफलता तथा बटन को पुनः सील करने के लिए सूचित किया जाएगा, जिसके पश्चात एस एंड टी कर्मचारी (एस.एस.ई., जे.ई. या संकेत अनुरक्षक) बटन को पुनः सील कर देंगे।

5 डब्ल्यू.डब्ल्यू.एन. एवं डब्ल्यू.डब्ल्यू.आर. कामन पुश बटन (काला रंग लाल बिंदु के साथ):

यह कामन पुश बटन प्वाइंट को स्वतंत्र तरीके से चलाने हेतु उपयोग किया जाता है। जब प्वाइंट कंट्रोलिंग रेलपथ अवरोध मुक्त हैं, प्वाइंट को नार्मल अथवा रिवर्स चलाने के लिए संबंधित प्वाइंट बटन (डब्ल्यू.एन.) एवं प्वाइंट ग्रुप बटन (डब्ल्यू.डब्ल्यू.एन. या डब्ल्यू.डब्ल्यू.आर.) एक साथ दबाया जाना चाहिए।

6 ई.जी.जी.एन. आपातकालीन सिगनल निरस्त बटन (लाल रंग में):

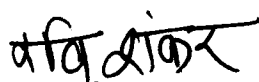
गाड़ी सिगनल से गुजरने के पूर्व यदि सिगनल को सामान्य स्थिति में लाने की आवश्यकता पड़ जाए तो, संबंधित सिगनल बटन एवं आपातकालीन सिगनल कैंसलेशन बटन (ई.जी.जी.एन.) दोनों को एक साथ दबाना चाहिए।

7 सिगनल खराबी पुश बटन (लाल रंग में सफेद बिंदु के साथ) :

इस स्टेशन में रंगीन प्रकाश वाले सिगनल विद्युत की सहायता से दिन एवं रात में प्रज्वलित रहते हैं। खराब करेंट रेग्युलेटर या किसी अन्य कारण से कोई एल.ई.डी. न जल रहा हो तब पैनल में एक छोटा सा लाल संकेत जलता है एवं साथ में श्रवण युक्त बजर भी बजता है जिसे सिगनल फेलियर एक्कॉलेजमेंट पुश बटन दबा कर बंद किया जा सकता है लेकिन छोटा सा लाल संकेत तभी बुझेगा जब संबंधित खराब करेंट रेग्युलेटर या एल.ई.डी. को एस एंड टी कर्मचारी के द्वारा ठीक किया जाएगा।

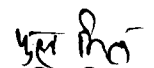
8 बटन दबे रहने का श्रवण बजर बंद करने का बटन (सफेद रंग लाल बिंदु के साथ) :

जब कभी एक या उससे भी अधिक परिचालन बटन 15 सेकेंड से दबे रह जाते हैं, तो परिचालनकर्ता का ध्यानाकर्षण हेतु एक श्रवण युक्त बजर बजता रहेगा एवं साथ में एक छोटा सा सफेद रंग का बत्ती श्रवण बजर बंद करने वाले पुश बटन के ठीक ऊपर जलेगा जब तक उन दबे बटनों को फिर से सामान्य कर सुधार नहीं किया जाता है। अतः कार्यरत स्टेशन मास्टर के द्वारा यह सुनिश्चित करना अति आवश्यक है कि कोई भी पुश बटन 15 सेकेंड से अधिक समय तक दबे न



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

रह जाए क्योंकि कोई बटन दबे रहने की अवस्था में कोई भी सिगनल का दिया जाना संभव नहीं है।

9. पावर सप्लाय का संकेत :

पावर सप्लाय के होने का संकेत मेन स्विच के पास विद्युत विभाग के द्वारा स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगाया गया है।

10. क्रैंक हैंडिल पुश बटन (नीले रंग में) :

ये बटन क्रैंक हैंडिल चाबी सी.एच. 1, सी.एच. 2 आदि को संबंधित ई.के.टी. उपकरण से रिलीज करने के लिए कंट्रोल पैनल में लगाए गए हैं और इन्हें तभी निकाले जाते हैं जब कोई भी प्वाइंट कंट्रोल पैनल से नहीं चलाया जा सकता है।

सामान्यतः क्रैंक हैंडिल की चाबी संबंधित ई.के.टी. उपकरण में लाक किया हुआ रहता है एवं दो संकेत एक सफेद और एक लाल रंग में क्रैंक हैंडिल पुश बटन के ठीक ऊपर लगाए गए हैं। जब कभी प्वाइंट को कंट्रोल पैनल से संचालन नहीं किया जा सकता है, तब क्रैंक हैंडिल की चाबी को ई.के.टी. उपकरण से रिलीज करने हेतु यह पुश बटन को ग्रुप ट्रांस बटन के साथ दबाना चाहिए एवं सफेद रंग का छोटा संकेत जलता-बुझता रहेगा जो यह संकेत देता है कि क्रैंक हैंडिल चाबी को संबंधित ई.के.टी. उपकरण से निकाला जा सकता है।

एक क्रैंक हैंडिल चाबी एक ग्रुप में विभाजित प्वाइंटों के लिए उपयोग किया जाता है ताकि किफायत ढंग से, परिचालन में लचीलापन एवं सीमित संख्या में ई.के.टी. और पुश बटन का उपयोग किया जा सके। जब प्वाइंट रूट में सिगनल दिए जाने की वजह से लाक होता है तब लाल रंग का छोटा सा संकेत प्राप्त होता है।

11. आपातकालीन क्रैंक हैंडिल चाबी :

जब किसी गाड़ी के संपूर्ण सेट रूट को नेगोशिएट कर लेने के बाद भी कोई विशिष्ट सी एच ग्रुप लॉक हो जाता है तथा आपातकालीन रूट रिलीज एप्लीकेशन के बाद भी रूट रिलीज ना हो एवं प्वाइंट का परिवर्तन आवश्यक हो तब इस चाबी को इसी उद्देश्य से लगाए गए स्लॉट में प्रविष्ट कर क्लॉक वाइज घुमाया जाता है।

इस चाबी को प्रविष्ट कर क्लॉक वाइज घुमाया जाता है जिससे वह क्रैंक हैंडिल जिसे रिलीज किया जाना है, को अब 'ग्रुप ट्रांस बटन' के साथ दबाया जाए तथा जिससे वांछित क्रैंक हैंडिल सामान्य रीति से ऊपर वर्णित पैरा 10 के अनुसार रिलीज हो जाएगा।

अगली उच्च संख्या को दर्ज करने के लिए वीडर काउंटर लगाया गया है जिसे (संख्या को) एस एम कार्यालय में इस प्रकार के समस्त आपातकालीन क्रैंक हैंडिल रिलीज प्रचालन हेतु इसी उद्देश्य से रखे गए रजिस्टर में लिखा जाएगा।

12. क्रैंक हैंडिल समूहीकरण निम्नवत है

क्रमांक	क्रैंक हैंडिल ग्रुप	नियंत्रित प्वाइंट	लोकेशन
1	सी.एच 1	41 A/B	पैनल कक्ष
2	सी.एच 2	42 A/B, 44 A/B	

वज्रशंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

4/11/25
(पुष्पकित सिधल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

3	सी.एच 3	43
4	सी.एच 4	45,46 A/B,47 A/B तथा 48
5	सी.एच 5	51, 52
6	सी.एच 6	53 A/B
7	सी.एच 7	54 A/B
8	सी.एच 8	55 A/B
9	सी.एच 9	57 A/B तथा 58 A/B
10	सी.एच 10	59, 60, 61 तथा 62 A/B

13. चूँकि प्रत्येक समूह का चाबी वार्ड भिन्न है इसलिए प्वाइंट्स ग्रुप का ग्रुप चाबी दूसरे ग्रुप में नहीं घुसाया जा सकता है। क्रैंक हैंडल चाबी का निकाला जाना उस समूह विशेष में प्वाइंट्स को कंट्रोल पैनल से निष्क्रिय कर देता है। जब मूल स्थान से पहले क्रैंक हैंडल चाबी को रिसेट कर लिया गया हो तो सम्बन्धित प्वाइंट को केवल पैनल से ही प्रचालित किया जा सकता है।

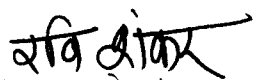
14. रूट लॉक स्थिति में आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी का प्रयोग :

(i) विफलता तथा अन्य व्यवधान की स्थिति में तथा रूट विफलता एवं लॉकड स्थिति में रह जाने पर आपात प्वाइंट प्रचालन की सहायता ली जाएगी। आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी ई.एम.सी.एच. को पैनल में प्रविष्ट कर घुमाया जाएगा। क्रैंक हैंडल ग्रुप चाबी की ट्रांसमिशन के लिए पहले सिगनल निरसन बटन के द्वारा सिगनल को वापस लाल किया जाएगा। इसके बाद पैनल में आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को घड़ी की दिशा में घुमाया जाएगा। ऐसा करने के बाद ई.के.टी. के निकट एक छोटी सफेद बत्ती जलने लगेगी। इसके बाद एस.एम. चाबी की ट्रांसमिशन के लिए संगत सी.एच. बटन को ट्रांस बटन के साथ दबाएगा जिससे सी.एच. बटन के निकट लाल रंग का एक संकेतक चमकने लगेगा।

120 सेकेंड के बाद लाल रंग का संकेतक बुझ जाएगा तथा पीले रंग का एक संकेतक प्रारंभ हो जाएगा। परिणामस्वरूप ई.के.टी. बॉक्स में ग्रुप चाबी संकेतक दिखाई देगा जिसके बाद पहले से तैनात कर्मचारी ई.के.टी.के नीचे लगे हुए स्विच बटन को दबाकर ई.के.टी. से ग्रुप चाबी को निकाल सकेगा।

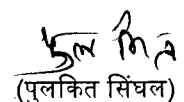
इसके बाद ऊपर पैरा में वर्णन के अनुसार प्वाइंट की क्रैंकिंग की सभी गतिविधियां सामान्य रूप से की जा सकेंगी। कार्य के संपन्न होने तथा क्रैंक हैंडल चाबी को लौटाने के बाद चाबी प्राप्त करने के लिए ड्यूटी पर तैनात एस.एम. क्रैंक हैंडल बटन को रिलीज़ बटन के साथ दबाएगा तथा आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी को सामान्य स्थिति में घुमा देगा।

टिप्पणी : ड्यूटी पर तैनात एस.एम. द्वारा संबंधित कर्मचारी को यह निर्देश दिया जाएगा कि जब तक लाल संकेत के बुझने के बाद सी.एच. बटन के निकट पीले रंग का संकेतक न चमकने लगे तब तक ई.के.टी. से क्रैंक हैंडल ग्रुप चाबी को निकालने का प्रयास न करे।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर


(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

15. ट्रैक संकेत :

प्रत्येक ट्रैक सर्किट एक विशेष एवं स्पष्ट रूप से दिखाई देने हेतु विभिन्न रंगों का उपयोग कर पैनल में चित्रांकित किया गया है एवं रेलपथ का पूरा जोन आयाताकार पारदर्शी फिल्टर लगाए गए हैं एवं रेलपथ की स्थिति को संकेतों द्वारा प्रज्वलित किया जाता है। जब कभी रूट सेट कर सिगनल दिया जाता है तो आयाताकार पारदर्शी फिल्टरों में सफेद संकेत दर्शाता है एवं जब रेलपथ परिपथ में खराबी आने पर अथवा गाड़ी के द्वारा दखल दिए जाने पर आयाताकार पारदर्शी फिल्टरों में लाल संकेत दर्शाता है और सामान्य अवस्था में इनके द्वारा कोई संकेत नहीं दिया जाता है।

16. प्वाइंट संकेत :

प्रत्येक प्वाइंट के नार्मल एवं रिवर्स स्थिति का संकेत एक छोटा सा आयाताकार फिल्टर में दर्शाए जाते हैं। सीधे में नार्मल अवस्था एवं विकर्ण रेखा में रिवर्स अवस्था को दर्शाते हैं।

17. स्टेशन मास्टर की चाबी :

कंट्रोल पैनल में स्टेशन मास्टर चाबी की व्यवस्था की गई है। जब चाबी कंट्रोल पैनल में लगा हुआ रहता है, तब एक छोटा सा सफेद संकेत लॉक एवं की अरेंजमेंट्स के ठीक ऊपर जलता है एवं इस चाबी को कंट्रोल पैनल से निकाल दिया जाता है तो वह संकेत बुझ जाता है एवं यह संकेत देता है कि अब कंट्रोल पैनल से प्रचालन संभव नहीं है एवं सिगनल एवं प्वाइंटों को अंतिम चालित स्थिति में छोड़ देता है। यद्यपि आवश्यक होने पर जब चाबी बाहर हो एवं किसी ऑफ सिगनल को वापस ऑन स्थिति में लाना हो तो संबंधित सिगनल बटन एवं आपात कालीन सिगनल कैंसेलेशन बटन को एक साथ दबाकर ऐसा किया जा सकता है।

18. रूट पुश बटन (सफेद रंग में) :

ये रूट बटन बर्थिंग पोर्शन के बीचों बीच लगाए गए हैं एवं इन्हे संबंधित सिगनल बटन के साथ दबा कर रूट सेट करने के लिए उपयोग किया जाता है। रूट पुश बटन को संबंधित सिगनल/शंट सिगनल /कॉलिंग ऑन सिगनल पुश बटन के साथ दबा कर गाड़ी के आगमन एवं प्रस्थान के लिए रूट सेट किया जाता है।

कंट्रोल पैनल पर छोटे सफेद संकेतात्मक बत्तियों के पंक्तियों से रूट सेट का निर्धारण होता है। गाड़ी जब सेट रूट से गुजरती है तो ये सफेद संकेतात्मक बत्तियाँ लाल रंग में परिवर्तित होती हैं एवं गाड़ी सेट रूट से पूर्ण रूपेण गुजर जाने के बाद स्वतः रूट निरसन हो जाता है एवं सम्बंधित सिगनल के सफेद और पीली बत्ती बुझ जाती है।

19. सिगनल पुश बटन (लाल रंग) :

पैनल के आरेख में सामान्यतः इन पुश बटनों को संबंधित सिगनल के करीब लगाए जाते हैं। एक सिगनल देने के लिए संबंधित सिगनल एवं रूट बटन एक साथ दबाया जाता है।

20. कॉलिंग-आन सिगनल बटन (लाल सफेद बिंदु के साथ) :

ए) विवरण :

- (i) सामान्य नियम 3.13 (5) (बी) के अनुसार रंगीन बत्ती वाले कॉलिंग-आन सिगनल होम सिगनल के नीचे लगाए गए हैं एवं एक सहायक सिगनल होने के नाते सामान्य स्थिति में किसी भी प्रकार का संकेत नहीं देता है।

रविशंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

Y. N. B. A.
(पुनर्कित सिगल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- (ii) सामान्यतः जब रेलपथ परिपथ खराबी होने पर या अन्य कारणों से मुख्य सिगनल नहीं दिए जाने की स्थिति में कालिंग-आन सिगनल किसी गाड़ी के आगमन हेतु दिया जाता है या फिर गाड़ी को अवरुद्ध लाईन में लेने हेतु इसका उपयोग किया जाता है। जब गाड़ी आगमन सिगनल के पास खड़ी हो जाती है एवं सिगनल देने की सभी शर्तें पूरी हो जाती हैं और गाड़ी होम सिगनल के पीछे लगाए गए '1 ए.टी तथा 30 ए.टी.' एप्रोच ट्रैक को दखल करता है तब कालिंग-आन सिगनल देने के लिए संचालन किया जाता है एवं 120 सेकेंड के समय बीतने के पश्चात कालिंग-आन सिगनल अपने 'आफ' स्थिति को दर्शाता है। इस प्रकार के प्रत्येक संचालन को कार्यरत स्टेशन मास्टर के द्वारा ट्रेन सिगनल पंजिका में एवं कालिंग-आन सिगनल काउंटर रजिस्टर में दिए गए प्रारूप में प्रविष्टियाँ दर्ज किया जाना चाहिए।
- (iii) कालिंग-आन सिगनल को आगमन सिगनल के पोस्ट में ही मुख्य सिगनल के नीचे सफेद डिस्क पर काले 'सी' मार्कर के साथ लगाया गया है।

बी कालिंग-आन सिगनल का संकेत :

- (i) एक कालिंग 'आन' सिगनल सामान्य स्थिति में कोई संकेत नहीं दिखाता है।
- (ii) सिगनल दिए गए अवस्था में कालिंग-आन सिगनल एक छोटा पीला संकेत देता है जो कि गाड़ी के चालक को यह सूचित करता है कि गाड़ी के मुख्य सिगनल लाल दर्शाने पर भी, सतर्कता से आगे बढ़ना है एवं किसी भी प्रकार के अवरोध नजर आने पर गाड़ी को रोकना है।

21. शंट सिगनल (जी.एन.) बटन (पीला रंग) :-

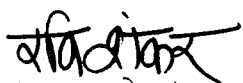
पोजीशन लाइट शंट सिगनल (स्वतंत्र) को शंटिंग प्रचालन हेतु दोनों ओर लगाया गया है। ऑन स्थिति में यह क्षैतिज रूप से दो लूनर बत्ती तथा ऑफ स्थिति में 45 डिग्री में झुके हुए दो लूनर बत्ती प्रदर्शित करता है तथा स्टार्टर सिगनल के निचे दिए डिपेंडेंट शंट सिगनल लगाये गए हैं जो 'ऑन' स्थिति में बुझा रहता है तथा ऑफ स्थिति में 45 डिग्री में झुके हुए दो लूनर बत्ती प्रदर्शित करता है।

22. ग्रुप ट्रॉस/रिलीज बटन (सफेद रंग में काले बिंदु के साथ) :

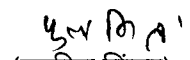
ये ग्रुप बटन, विभिन्न प्रकार के संचालन जैसे क्रेक हैंडिल का रिलीज, साइडिंग प्वाइंट की चाबी रिलीज, समपार फाटक की चाबी का आदान-प्रदान आदि के लिए उपयोग किए जाते हैं। ग्रुप ट्रॉस बटन को संबंधित बटन के साथ दबाने पर संबंधित चाबी का रिलीज करना संभव होगा और ग्रुप रिलीज बटन के साथ संबंधित बटन को दबाने पर संबंधित चाबी वापस ले कर प्रणाली को सामान्य स्थिति में लाने के लिए सहायता करता है।

23. ओवरलैप टाइम रिलीज :

ओवरलैप टाइमर सफेद छोटा संकेत के साथ कंट्रोल पैनल में लगाए गए हैं। सिगनल देने के लिए जो ओवर लैप सेट किया जाता है वह ओवरलैप गाड़ी के बर्थिंग सेक्शन में आगमन के पश्चात 120 सेकेंड के बाद रिलीज होता है।


(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर


(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

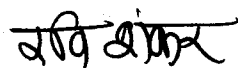
24 सिगनल एवं उनके संकेत :

- (ए) सामान्य नियम 3.07 (4), 3.08 (40) (बी), 3.09, 3.10, 3.13(6)(बी), 3.14(9) एवं 3.27 के अनुसार स्टेशन में एवं इसके बाहर गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान संचालन को नियंत्रित करने के लिए बहु ऑस्पेक्ट रंगीन एल.ई.डी. सिगनल लगाए गए हैं।
- (बी) निम्नलिखित को छोड़ कर गाड़ी के आगमन एवं प्रस्थान के लिए स्वचालित रूट सेटिंग एवं रूट निरसन का प्रावधान किया गया है :
- i) रूट सेटिंग के माध्यम से कालिंग-आन सिगनल पर गाड़ी का आगमन स्वचालित है, सिगनल का निरसन ट्रेन के पूर्ण आगमन के बाद किया जाना चाहिए।

25 गाड़ी के आगमन एवं प्रास्थान के लिए क्रमानुसार पुश बटनों का संचालन :

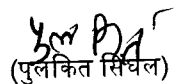
25.1 होम सिगनल को क्लियर करते हुए अप गाड़ियों के आगमन के लिए :

क्र.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 3, सिगनल सं. 1ए (7-ओ.वी.) में लिया जाना	41N, 42N, 43N, 44N, 53N, 54N, 55N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8, CH9.	S1-GN	L3-UN
2	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 2, सिगनल सं. 1बी (5-ओ.वी.) में लिया जाना	41N, 44N, 42N, 43R, 58R, 57N, 55N, 54N, 53N.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8 & CH9.	S1- GN	L2-UN
3	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 1, सिगनल सं. 1सी (3-ओ.वी.1) में लिया जाना	41N, 44N, 42R, 43N, 66N, 57N.	CH1, CH2, CH3, CH9, CONT-66.	S1 -GN	L1-UN
4	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 1, सिगनल सं. 1सी (3-ओ.वी.2) में लिया जाना	41N, 42R, 43N, 44N, 53N, 54N, 55N, 57R, 58N, 66N.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8, CH9, CONT-66.	3OVN तत्पश्चात S1 -GN	27AT-UN L1-UN
5	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 4, सिगनल सं. 1डी (9-ओ.वी.1) में लिया जाना	41N, 42N, 43N, 44R, 51N, 54N, 55N, 52R, 59N, 61N, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH5, CH7, CH8, CH10.	S1 -GN	L4-UN



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर


(पुलकित सिधल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
6	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 4, सिगनल सं. 1डी (9-ओ.वी.2) में लिया जाना	41N, 44R, 61N, 59N, 62N, 55R, 54N, 53N, 42N, 43N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	9OVN तत्पश्चात S1 -GN	27AT-UN L4-UN
7	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 5, सिगनल सं. 1ई (11-ओ.वी.1) में लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47R, 48N, 51N, 52R, 54N, 55N, 59N, 61R, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH7, CH8, CH10.	S1 -GN	L5-UN
8	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 5, सिगनल सं. 1ई (11-ओ.वी.2) में लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47R, 48N, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61R, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH7, CH8, CH10.	11OVN तत्पश्चात S1 -GN	27AT-UN L5-UN
9	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 6, सिगनल सं. 1एफ (13-ओ.वी.1) में लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47N, 48R, 51N, 52R, 54N, 55N, 59R, 60R, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH7, CH8, CH10.	S1 -GN	L6-UN
10	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 6, सिगनल सं. 1एफ (13-ओ.वी.2) में लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47N, 48R, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60R, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	13OVN तत्पश्चात S1 -GN	27AT-UN L6-UN
11	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 7, सिगनल सं. 1जी (15-ओ.वी.1) में लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46R, 47N, 48N, 51N, 52R, 54N, 55N, 59R, 60N, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH7, CH8, CH10.	S1 -GN	L7-UN
12	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 7, सिगनल सं. 1जी (15-ओ.वी.2) में लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46R, 47N, 48N, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60N, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	15OVN तत्पश्चात S1 -GN	27AT-UN L7-UN

रविशंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुलकित

(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

25.2 कॉलिंग ऑन सिगनल को क्लियर करते हुए अप गाड़ियों के आगमन के लिए :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 1 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-1ए) से लिया जाना	41N, 42N, 43N & 44N.	CH1, CH2, CH3.	C1 -GN	L3-UN
2	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 2 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-1बी) से लिया जाना	41N, 42N, 43R, & 44N.	CH1, CH2, CH3.	C1- GN	L2-UN
3	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 1 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-1सी) से लिया जाना	41N, 42R, 43N, 44N & 66N.	CH1, CH2, CH3, & CONT-66.	C1 -GN	L1-UN
4	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 4 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-1डी) से लिया जाना	41N, 42N, 43N & 44R.	CH1, CH2, CH3.	C1- GN	L4-UN
5	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 5 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-1ई) से लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47R, 48N.	CH1, CH2, CH3 & CH4.	C1- GN	L5-UN
6	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 6 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-1एफ) से लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47N, 48R.	CH1, CH2, CH3 & CH4.	C1- GN	L6-UN
7	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 7 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-1जी) से लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46R, 47N, 48N.	CH1, CH2, CH3 & CH4.	C1- GN	L7-UN

25.3 होम सिगनल को क्लियर करते हुए डाउन गाड़ियों के आगमन के लिए :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 3, सिगनल सं. 2ए (10-ओ.वी.) में लिया जाना	41N, 42N, 43N, 44N, 53N, 54N, 55N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8, CH9.	S2-GN	L3-UN

व.मं.सि. एवं दू.सं.इंजी. रायपुर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि. एवं दू.सं.इंजी. रायपुर

यु.पी.नं.
(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
2	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 2, सिगनल सं. 2बी (8-ओ.वी.) में लिया जाना	41N, 42N, 44N, 43R, 58R, 57N, 55N, 54N, 53N.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8 & CH9.	S2- GN	L2-UN
3	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 1, सिगनल सं. 2सी (6-ओ.वी.1) में लिया जाना	42N, 53N, 54N, 55N, 57R, 58N, 66N	CH2, CH6, CH7, CH-8, CH9, CONT-66	S2 -GN	L1-UN
4	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 1, सिगनल सं. 2सी (6-ओ.वी.2) में लिया जाना	41N, 42R, 43N, 44N, 53N, 54N, 55N, 57R, 58N, 66N	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8, CH9, CONT-66	6-OVN	28AT-UN
				तत्पश्चात्	
				S2-GN	L1-UN
5	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 4, सिगनल सं. 2डी (12-ओ.वी.) में लिया जाना	41N, 42N, 43N, 44R, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61N, 62N	CH1, CH2, CH3, CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10	S2 -GN	L4-UN
6	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 5, सिगनल सं. 2ई (14-ओ.वी.1) में लिया जाना	41N, 45N, 46N, 47R, 48N, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61R, 62N	CH1, CH4, CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10	S2 -GN	L5-UN
7	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 5, सिगनल सं. 2ई (14-ओ.वी.2) में लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47R, 48N, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61R, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH-4, CH-5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH-10.	14-OVN	28AT-UN
				तत्पश्चात्	
				S2-GN	L5-UN
8	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 6, सिगनल सं. 2एफ (16-ओ.वी.1) में लिया जाना	41N, 45N, 46N, 47N, 48R, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60R, 62N.	CH1, CH4, CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10.	S2 -GN	L6-UN
9	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 6, सिगनल सं. 2एफ (16-ओ.वी.2) में लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47N, 48R, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60R, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH-4, CH-5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH-10.	16-OVN	28AT-UN
				तत्पश्चात्	
				S2-GN	L6-UN
10	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 7, सिगनल सं. 2जी (18-ओ.वी.1) में लिया जाना	41N, 45N, 46R, 47N, 48N, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60N, 62N.	CH1, CH4, CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10.	S2 -GN	L7-UN

रविशंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुलकित

(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

11	डाउन दिशा की गाड़ी को लाइन नं 7, सिगनल सं. 2जी (18-ओ.वी.2) में लिया जाना	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46R, 47N, 48N, 52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60N, 62N.	CH1, CH2, CH3, CH-4, CH-5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH-10.	18-OVN	28AT-UN
				के बाद	
				S2-GN	L7-UN

25.4 कॉलिंग ऑन सिगनल को क्लियर करते हुए गाड़ियों के आगमन के लिए :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 3 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2ए) से लिया जाना	53N, 54N, 55N, 57N & 58N.	CH6, CH7, CH8, CH9.	C2 -GN	L3-UN
2	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 2 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2बी) से लिया जाना	53N, 54N, 55N, 57N & 58R.	CH6, CH7, CH8, CH9.	C2- GN	L2-UN
3	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 1 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2सी) से लिया जाना	53N, 54N, 55N, 57R, 58N, 66N.	CH6, CH7, CH8, CH9 & CONT-66.	C2 -GN	L1-UN
4	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 4 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2डी) से लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61N, 62N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10	C2- GN	L4-UN
5	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 5 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2ई) से लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61R, 62N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10	C2- GN	L5-UN
6	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 6 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2एफ) से लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60R, 62N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10	C2- GN	L6-UN
7	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 7 पर कॉलिंग ऑन सिगनल (सी-2जी) से लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60N, 62N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10	C2- GN	L7-UN

वसिष्ठ

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

युमिना
(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

25.5 दिल्लीराजहरा छोर पर शंटिंग नेक के एस.एच-23 से गाड़ियों के आगमन के लिए :-

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	डाउन दिशा की गाड़ी को शंटिंग नेक के शंट सिगनल सं. एस.एच.-23ए से लिया जाना	41N, 45R, 46N, 47R, 48N	CH1, CH4	SH23-GN	L5-UN
2	डाउन दिशा की गाड़ी को शंटिंग नेक के शंट सिगनल सं. एस.एच.-23बी से लिया जाना	41N, 45R, 46N, 47R, 48N.	CH1, CH4	SH23- GN	L6-UN
3	डाउन दिशा की गाड़ी को शंटिंग नेक के शंट सिगनल सं. एस.एच.-23सी से लिया जाना	41N, 45R, 46R, 47N, 48N.	CH1, CH4	SH23 -GN	L7-UN

25.6 कुंडे साइडिंग के शंटिंग नेक के एस.एच-19 से गाड़ियों के आगमन के लिए :-

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	गाड़ी को शंट सिगनल सं. एस.एच.-19 के द्वारा शंटिंग नेक से कुंडे साइडिंग के लिए लिया जाना	52N, 51R.	CH5	SH19-GN	KS-UN

25.7 क्रिप्ल साइडिंग/सिक लाइन के गुदुम छोर पर एस.एच-17 से गाड़ियों के आगमन के लिए :-

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	गाड़ी को क्रिप्ल साइडिंग/सिक लाइन के शंट सिगनल सं. एस.एच.-17ए से लिया जाना	52N, 53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 62R.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10, CONT-67	SH17-GN	BS-UN
2	गाड़ी को क्रिप्ल साइडिंग/सिक लाइन के शंट सिगनल सं. एस.एच.-17बी से लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 62R.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10, CONT-67	SH17-GN	27AT-UN
3	गाड़ी को क्रिप्ल साइडिंग/सिक लाइन के शंट सिगनल सं. एस.एच.-17सी से लिया जाना	51R, 52R, 54N, 55N, 62R.	CH5, CH7, CH8, CH10, CONT-67	SH17-GN	KS-UN

25.8 बी.एस.पी. साइडिंग (राजहरा) से डाउन गाड़ियों के आगमन के लिए :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	डाउन दिशा की गाड़ी को बी.एस.पी. (राजहरा निजी) साइडिंग के शंट सिगनल सं. एस.एच.-4ए से लाइन नं 1 में लिया जाना	53R, 54N, 55N, 57R, 58N, 66N.	CH6, CH7, CH8, CH9, CONT-66.	SH4-GN	L1-UN

रविशंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुलकित

(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
2	डाउन दिशा की गाड़ी को बी.एस.पी. (राजहरा निजी) साइडिंग के शंट सिगनल सं. एस.एच.-4बी से लाइन नं 2 में लिया जाना	53R, 54N, 55N, 57N, 58R, 66N.	CH6, CH7, CH8 & CH9.	SH4-GN	L2-UN
3	डाउन दिशा की गाड़ी को बी.एस.पी. (राजहरा निजी) साइडिंग के शंट सिगनल सं. एस.एच.-4सी से लाइन नं 3 में लिया जाना	53R, 54N, 55N, 57N, 58N.	CH6, CH7, CH-8, CH9.	SH4 - GN	L3-UN
4	डाउन दिशा की गाड़ी को बी.एस.पी. (राजहरा निजी) साइडिंग के शंट सिगनल सं. एस.एच.-4डी से लाइन नं 4 में लिया जाना	52N, 53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61N, 62N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	SH4-GN	L4-UN
5	डाउन दिशा की गाड़ी को बी.एस.पी. (राजहरा निजी) साइडिंग के शंट सिगनल सं. एस.एच.-4ई से लाइन नं 5 में लिया जाना	53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61R, 62N.	CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10.	SH4-GN	L5-UN
6	डाउन दिशा की गाड़ी को बी.एस.पी. (राजहरा निजी) साइडिंग के शंट सिगनल सं. एस.एच.-4एफ से लाइन नं 6 में लिया जाना	52N, 53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60R, 62N.	CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10.	SH4-GN	L6-UN
7	डाउन दिशा की गाड़ी को बी.एस.पी. (राजहरा निजी) साइडिंग के शंट सिगनल सं. एस.एच.-4जी से लाइन नं 7 में लिया जाना	52N, 53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 62N.	CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10.	SH4-GN	L7-UN
8	डाउन दिशा की गाड़ी को बी.एस.पी. (राजहरा निजी) साइडिंग के शंट सिगनल सं. एस.एच.-4एच से क्रिप्ल साइडिंग/सिक लाइन में लिया जाना	52N, 53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60N, 62R.	CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10.	SH4 - GN	SL-UN

अतिरिक्त

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

अतिरिक्त
(पुलकित सिगनल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

25.9 शंट सिगनल सं. एस एच- 22 को ऑफ कर यार्ड में डाउन गाड़ियों को लिया जाना :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	लाइन नं 1 में डाउन गाड़ी को एस एच- 22ए को ऑफ कर लिया जाना	53N, 54N, 55N, 57R, 58N, 66N	CH6, CH7, CH8, CH9, CONT-66	SH22- GN	L1-UN
2	लाइन नं 2 में डाउन गाड़ी को एस एच- 22बी को ऑफ कर लिया जाना	53N, 54N, 55N, 57N, 58R	CH6, CH7, CH8, CH9	SH22- GN	L2-UN
3	लाइन नं 3 में डाउन गाड़ी को एस एच- 22सी को ऑफ कर लिया जाना	53N, 54N, 55N, 57N, 58N	CH6, CH7, CH8, CH9	SH22- GN	L3-UN
4	लाइन नं 4 में डाउन गाड़ी को एस एच- 22डी को ऑफ कर लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61N, 62N	CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10	SH22- GN	L4-UN
5	लाइन नं 5 में डाउन गाड़ी को एस एच- 22ई को ऑफ कर लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 61R, 62N	CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10	SH22- GN	L5-UN
6	लाइन नं 6 में डाउन गाड़ी को एस एच- 22एफ को ऑफ कर लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60R, 62N	CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10	SH22- GN	L6-UN
7	लाइन नं 7 में डाउन गाड़ी को एस एच- 22जी को ऑफ कर लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60N, 62N	CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10	SH22- GN	L7-UN
8	क्रिप्ल साइडिंग/सिक लाइन में डाउन गाड़ी को एस एच- 22एच को ऑफ कर लिया जाना	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 62R	CH5, CH-6, CH7, CH8, CH-9, CH10	SH22- GN	SL-UN

25.10 यार्ड के शंट सिगनल सं. एस एच- 25 को ऑफ कर अप गाड़ियों का यार्ड में शंटिंग:

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	लाइन नं 1 में डाउन गाड़ी को एस एच- 25ए को ऑफ कर लिया जाना	41N, 42R, 43N, 44N, 66N.	CH1, CH2, CH3 & CONT-66.	SH25- GN	L1-UN

रवि शंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुलकित सिंह

(पुलकित सिंह)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
2	लाइन नं 2 में डाउन गाड़ी को एस एच- 25बी को ऑफ कर लिया जाना	41N, 42N, 43R, 44N.	CH1, CH2, CH3	SH25- GN	L2-UN
3	लाइन नं 3 में डाउन गाड़ी को एस एच- 25सी को ऑफ कर लिया जाना	41N, 42N, 43N, 44N.	CH1, CH2, CH3	SH25- GN	L3-UN
4	लाइन नं 4 में डाउन गाड़ी को एस एच- 25डी को ऑफ कर लिया जाना	41N, 42N, 43N, 44R.	CH1, CH2, CH3	SH25- GN	L4-UN
5	लाइन नं 5 में डाउन गाड़ी को एस एच- 25ई को ऑफ कर लिया जाना	41N, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47R, 48N.	CH1, CH2, CH3, CH4	SH25- GN	L5-UN
6	लाइन नं 6 में डाउन गाड़ी को एस एच- 25एफ को ऑफ कर लिया जाना	41N, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47N, 48R.	CH1, CH2, CH3, CH4.	SH25- GN	L6-UN
7	लाइन नं 7 में डाउन गाड़ी को एस एच- 25जी को ऑफ कर लिया जाना	41N, 42N, 43N, 44N, 45N, 46R, 47N, 48N.	CH1, CH2, CH3, CH4.	SH25- GN	L7-UN

25.11 कुंडे साइडिंग से शंट सिगनल सं. एस एच- 20 को ऑफ कर डाउन गाड़ियों का यार्ड में आगमन :

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	लाइन नं 1 में डाउन गाड़ी को एस एच- 20ए को ऑफ कर लिया जाना	51R, 52R, 53N, 54R, 55N, 57R, 58N, 66N	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CONT-66.	SH20- GN	L1-UN
2	लाइन नं 2 में डाउन गाड़ी को एस एच-20बी को ऑफ कर लिया जाना	51R, 52R, 53N, 54R, 55N, 57N, 58R	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9.	SH20- GN	L2-UN
3	लाइन नं 3 में डाउन गाड़ी को एस एच-20सी को ऑफ कर लिया जाना	51R, 52R, 53N, 54R, 55N, 57N, 58N	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9.	SH20- GN	L3-UN

वसिष्ठ

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

यम
(पुलकित सिक्कल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
4	लाइन नं 4 में डाउन गाड़ी को एस एच-20डी को ऑफ कर लिया जाना	51R, 52R, 54N, 55N, 59N, 61N, 62N	CH5, CH7, CH8, CH10	SH20-GN	L4-UN
5	लाइन नं 5 में डाउन गाड़ी को एस एच- 20ई को ऑफ कर लिया जाना	51R, 52R, 54N, 55N, 59N, 61R, 62N	CH5, CH7, CH8, CH10	SH20-GN	L5-UN
6	लाइन नं 6 में डाउन गाड़ी को एस एच-20एफ को ऑफ कर लिया जाना	51R, 52R, 54N, 55N, 59R, 60R, 62N	CH5, CH7, CH8, CH10	SH20-GN	L6-UN
7	क्रिप्ल साइडिंग/सिक लाइन में डाउन गाड़ी को एस एच-20जी को ऑफ कर लिया जाना	51R, 52R, 54N, 55N, 59R, 60N, 62N	CH5, CH7, CH8, CH10	SH20-GN	L7-UN
8	लाइन नं 5 में डाउन गाड़ी को एस एच- 20एच को ऑफ कर लिया जाना	51R, 52R, 54N, 55N, 67N, 62R	CH5, CH7, CH8, CH10, CONT-67	SH20-GN	SL-UN
9	शंटिंग नेक में डाउन गाड़ी को एस एच- 20आई को ऑफ कर लिया जाना	51R, 52N	CH5	SH20-GN	SN2-UN (एस/नैक)

25.12 स्टार्टर सिगनल के निचे दिए गए शंट सिगनलों को ऑफ कर अप और डाउन गाड़ियों का यार्ड में शंटिंग:

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	लाइन नं 1 से अप गाड़ी को एस एच-3ए के द्वारा राजहरा साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.31 तक बैक करना	53R, 54N, 55N, 57R, 58N, 66N	CH6, CH7, CH8, CH9, CONT-66.	SH3-GN	BS-UN
2	लाइन नं 1 से अप गाड़ी को एस एच-3बी के द्वारा कुंडे साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.29 तक बैक करना	51R, 52R, 53N, 54R, 55N, 57R, 58N, 66N	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CONT-66.	SH3-GN	KS-UN

वपि ठांकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि. एवं दू.सं. इंजी. रायपुर

पुलकित सिंह
(पुलकित सिंह)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
3	लाइन नं 2 से अप गाड़ी को एस एच-5ए के द्वारा राजहरा साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.31 तक बैक करना	53R, 54N, 55N, 57N, 58R	CH6, CH7, CH8, CH9.	SH5-GN	BS-UN
4	लाइन नं 2 से अप गाड़ी को एस एच-5बी के द्वारा कुंडे साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.29 तक बैक करना	51R, 52R, 53N, 54R, 55N, 57N, 58R	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9	SH5-GN	KS-UN
5	लाइन नं 3 से अप गाड़ी को एस एच-7ए के द्वारा राजहरा साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.31 तक बैक करना	53R, 54N, 55N, 57N, 58N	CH6, CH7, CH8, CH9	SH7-GN	BS-UN
6	लाइन नं 3 से अप गाड़ी को एस एच-7बी के द्वारा कुंडे साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.29 तक बैक करना	51R, 52R, 53N, 54R, 55N, 57N, 58N	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9	SH7-GN	KS-UN
7	लाइन नं 4 से अप गाड़ी को एस एच-9ए के द्वारा राजहरा साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.31 तक बैक करना	52N, 53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61N, 62N	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10	SH9-GN	BS-UN
8	लाइन नं 4 से अप गाड़ी को एस एच-9बी के द्वारा कुंडे साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.29 तक बैक करना	51R, 52R, 54N, 55N, 59N, 61N, 62N	CH5, CH7, CH8, CH10	SH9-GN	KS-UN
9	लाइन नं 5 से अप गाड़ी को एस एच-11ए के द्वारा राजहरा साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.31 तक बैक करना	52N, 53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 59N, 61R, 62N	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10	SH11-GN	BS-UN

रवि शंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुलकित

(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

क्र.	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
10	लाइन नं 5 से अप गाड़ी को एस एच-11बी के द्वारा कुंडे साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.29 तक बैक करना	51R, 52R, 54N, 55N, 59N, 61R, 62N	CH5, CH7, CH8, CH10	SH11-GN	KS-UN
11	लाइन नं 6 से अप गाड़ी को एस एच-13ए के द्वारा राजहरा साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.31 तक बैक करना	52N, 53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60R, 62N	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10	SH13-GN	BS-UN
12	लाइन नं 6 से अप गाड़ी को एस एच-13बी के द्वारा कुंडे साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.29 तक बैक करना	51R, 52R, 54N, 55N, 59R, 60R, 62N	CH5, CH7, CH8, CH10	SH13-GN	KS-UN
13	लाइन नं 7 से अप गाड़ी को एस एच-15ए के द्वारा राजहरा साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.31 तक बैक करना	52N, 53R, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60N, 62N	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10	SH15-GN	BS-UN
14	लाइन नं 7 से अप गाड़ी को एस एच-15बी के द्वारा कुंडे साइडिंग के स्टॉप शंट एस.एच.29 तक बैक करना	51R, 52R, 54N, 55N, 59R, 60N, 62N	CH5, CH7, CH8, CH10	SH15-GN	KS-UN
15	लाइन नं 5 से डाउन गाड़ी को एस एच-14 के द्वारा शंटिंग नेक में बैक करना	41N, 45R, 47R, 46N, 48N	CH1, CH4	SH14-GN	SN1-UN
16	लाइन नं 6 से डाउन गाड़ी को एस एच-16 के द्वारा शंटिंग नेक में बैक करना	41N, 45R, 47N, 46N, 48R	CH1, CH4	SH16-GN	SN1-UN
17	लाइन नं 7 से डाउन गाड़ी को एस एच-18 के द्वारा शंटिंग नेक में बैक करना	41N, 47N, 46R, 45R, 48N	CH1, CH4	SH18-GN	SN1-UN
18	स्थायी 'ऑन' स्थिति में शंट सिगनल एस.एच.-29	कुंडे साइडिंग में प्रवेश के पहले गाड़ी को शंट सिगनल के समीप खड़ा किया जाएगा। इसके बाद साइडिंग प्रभारी द्वारा गाड़ी को साइडिंग में पायलट इन किया जाएगा।			

परिशोकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

यु.म. सि.नं.
(पुलकित सि.नं.)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

19	स्थाई 'ऑन' स्थिति में शंट सिगनल एस.एच.-31	राजहरा साइडिंग में प्रवेश के पहले गाड़ी को शंट सिगनल के समीप खड़ा किया जाएगा। इसके बाद साइडिंग प्रभारी द्वारा गाड़ी को साइडिंग में पायलट इन किया जाएगा।
20	स्थाई 'ऑन' स्थिति में शंट सिगनल एस.एच.-32	क्रिप्ल साइडिंग/सिक लाइन में प्रवेश के पहले गाड़ी को शंट सिगनल के समीप खड़ा किया जाएगा। इसके बाद साइडिंग प्रभारी द्वारा गाड़ी को साइडिंग में पायलट इन किया जाएगा।

25.13 गुदुम की ओर अप गाड़ियों का प्रेषण :

क्रमांक	गाड़ियों का संचलन	प्वाइंट की स्थिति	अन्य कंट्रोल	सिगनल बटन	रूट बटन
1	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 1 से गुदुम की ओर भेजना (एस-3)	53N, 54N, 55N, 57R, 58N, 66N.	CH-6, CH-7, CH-8, CH-9, CON-66	S3-GN	27AT-UN
2	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 2 से गुदुम की ओर भेजना (एस-5)	53N, 54N, 55N, 57N, 58R	CH-6, CH-7, CH-8, CH-9	S5-GN	27AT-UN
3	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 3 से गुदुम की ओर भेजना (एस-7)	53N, 54N, 55N, 57N, 58N	CH-6, CH-7, CH-8, CH-9	S7-GN	27AT-UN
4	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 4 से गुदुम की ओर भेजना (एस-9)	53N, 54N, 55R, 59N, 61N, 62N.	CH-5, CH-6, CH-7, CH-8, CH-9, CH-10	S9-GN	27AT-UN
5	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 5 से गुदुम की ओर भेजना (एस-11)	53N, 54N, 55R, 59N, 61R, 62N.	CH-5, CH-6, CH-7, CH-8, CH-9, CH-10	S11-GN	27AT-UN
6	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 6 से गुदुम की ओर भेजना (एस-13)	53N, 54N, 55R, 59R, 60R, 62N.	CH-5, CH-6, CH-7, CH-8, CH-9	S13-GN	27AT-UN
7	अप दिशा की गाड़ी को लाइन नं 7 से गुदुम की ओर भेजना (एस-15)	52N, 53N, 54N, 55R, 57N, 58N, 59R, 60N, 62N.	CH-5, CH-6, CH-7, CH-8, CH-9, CON-66	S15-GN	27AT-UN
8	अप दिशा की गाड़ी को दिल्लीराजहरा-गुदुम सेक्शन में भेजना	-	-	S27-GN	UD-UN

व.मं.सि. एवं दू.सं. इंजी. रायपुर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि. एवं दू.सं. इंजी. रायपुर

पुलकित सिंघल
(पुलकित सिंघल)

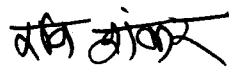
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

25.14 कुसुमकसा की ओर डाउन गाड़ियों का प्रेषण :

1	लाइन नं 1 (एस-6) से डाउन गाड़ी का प्रेषण	41N, 42R, 43N, 44N & 66N	CH1, CH2, CH3 & CONT-66	S6-GN	28AT-UN
2	लाइन नं 2 (एस-8) से डाउन गाड़ी का प्रेषण	41N, 42N, 43R, 44N	CH1, CH2 & CH3	S8-GN	28AT-UN
3	लाइन नं 3 (एस-10) से डाउन गाड़ी का प्रेषण	41N, 42N, 43N & 44N	CH1, CH2 & CH3	S10-GN	28AT-UN
4	लाइन नं 4 (एस-12) से डाउन गाड़ी का प्रेषण	41N, 42N, 43N & 44R	CH1, CH2 & CH3	S12-GN	28AT-UN
5	लाइन नं 5 (एस-14) से डाउन गाड़ी का प्रेषण	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47R, 48N	CH1, CH2, CH3 & CH4	S14-GN	28AT-UN
6	लाइन नं 6 (एस-16) से डाउन गाड़ी का प्रेषण	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 47N, 48R	CH1, CH2, CH3 & CH4	S16-GN	28AT-UN
7	लाइन नं 7 (एस-18) से डाउन गाड़ी का प्रेषण	41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46R, 47N, 48N	CH1, CH2, CH3 & CH4	S18-GN	28AT-UN
8	डाउन गाड़ी का ब्लॉक सेक्शन में प्रेषण	-	-	S28-GN	DD-UN

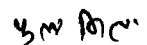
26. सिगनल बटनों का विवरण एवं कार्य :

क्र.सं.	पुश बटन	कार्य
1.	एस - 1	लाइन सं.-1 से 7 पर किसी अप गाड़ी को लेने हेतु अप होम सिगनल एस- 1 को ऑफ करने के लिए ।
2.	सी - 1	लाइन सं.- 1 से 7 पर किसी अप गाड़ी को लेने हेतु कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ करने के लिए ।
3.	एस -2	लाइन सं.-1 से 7 पर किसी डाउन गाड़ी को लेने हेतु डाउन होम सिगनल एस-2 को ऑफ करने के लिए ।
4.	सी - 2	लाइन सं.- 1 से 7 पर किसी डाउन गाड़ी को लेने हेतु कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ करने के लिए ।
5.	एस-3	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-1 से एस-27 तक भेजने के लिए ।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

क्र.सं.	पुश बटन	कार्य
6.	एस एच-3	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-1 से एस एच- 29 या 31 तक भेजने के लिए।
7.	एस एच-4	बीएसपी राजहरा साइडिंग से लाइन सं.- 1 से 7 पर या क्रिपल साइडिंग में किसी डाउन गाड़ी को लेने के लिए।
8.	एस -5	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-2 से एस-27 तक भेजने के लिए।
9.	एस एच-5	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-2 से एस एच- 29 या 31 तक भेजने के लिए।
10.	एस -6	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-1 से एस - 28 तक भेजने के लिए।
11.	एस -7	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-3 से एस-27 तक भेजने के लिए।
12.	एस एच-7	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-3 से एस एच- 29 या 31 तक भेजने के लिए।
13.	एस -8	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-2 से एस - 28 तक भेजने के लिए।
14.	एस -9	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-4 से एस-27 तक भेजने के लिए।
15.	एस एच-9	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.- 4 से एस एच- 27 या एस एच- 29 तक भेजने के लिए।
16.	एस -10	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-3 से एस - 28 तक भेजने के लिए।
17.	एस -11	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-5 से एस-27 तक भेजने के लिए।
18.	एस एच-11	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-5 से एस एच- 29 या 31 तक भेजने के लिए।
19.	एस -12	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-4 से एस - 28 तक भेजने के लिए।
20.	एस -13	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-6 से एस-27 तक भेजने के लिए।
21.	एस एच-13	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-6 से एस एच- 29 या 31 तक भेजने के लिए।
22.	एस -14	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-5 से एस - 28 तक भेजने के लिए।
23.	एस एच-14	लाइन सं.-5 से शंटिंग नेक तक शंटिंग कार्य करने हेतु।
24.	एस -15	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-7 से एस-27 तक भेजने के लिए।
25.	एस एच-15	किसी अप गाड़ी को लाइन सं.-7 से एस एच- 29 या 31 तक भेजने के लिए।
26.	एस -16	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-6 से एस - 28 तक भेजने के लिए।
27.	एस एच-16	लाइन सं.-6 से शंटिंग नेक तक शंटिंग कार्य करने हेतु।
28.	एस एच-17	किसी अप गाड़ी को सिक लाइन/क्रिपल साइडिंग से एस एच- 31 या एस एच- 29 तक भेजने के लिए।
29.	एस -18	किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-7 से एस - 28 तक भेजने के लिए।
30.	एस एच-18	लाइन सं.-7 से शंटिंग नेक तक शंटिंग कार्य करने हेतु।
31.	एस एच-19	किसी अप गाड़ी को शंटिंग नेक से कुंडे साइडिंग की ओर भेजने के लिए।
32.	एस एच- 20	कुंडे साइडिंग से आती हुई डाउन गाड़ियों को लाइन सं.1 से 7 और क्रिपल साइडिंग या सिक लाइन में लेने के लिए।

वसिष्ठ

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुलकि

(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

33.	एस एच-22	मेन लाइन से किसी डाउन गाड़ी को लाइन सं.-1 से 7 अथवा क्रिपल साइडिंग में शंट बैक करने के लिए।
34.	एस एच-23	शंटिंग नेक से एल-5 से एल-7 पर शंटिंग कार्य करने हेतु।
35.	एस एच-25	मेन लाइन से किसी अप गाड़ी को लाइन सं.- 1 से 7 पर शंट बैक करने के लिए।
36.	एस -27	किसी डाउन गाड़ी को दिल्लीराजहरा-गुदुम के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए।
37.	एस -28	दिल्लीराजहरा-कुसुमकसा ब्लॉक सेक्शन में किसी डाउन गाड़ी को अनुमति देने के लिए।
38.	एस एच-29	कुंडे साइडिंग की ओर स्टॉप शंट सिगनल।
39.	एस एच-31	राजहरा साइडिंग की ओर स्टॉप शंट सिगनल।
40.	एस एच-32	सिक लाइन/क्रिपल साइडिंग की ओर स्टॉप शंट सिगनल।

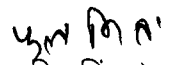
27. रूट बटनों का विवरण एवं कार्य :

क्र.सं.	पुश बटन	कार्य
1.	एल 1- यू एन	गुदुम या कुसुमकसा छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को अथवा दोनों में से किसी साइडिंग से लाइन सं.-1 पर लेने और शंट संचलन के लिए।
2.	एल 2- यू एन	गुदुम या कुसुमकसा छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को अथवा दोनों में से किसी साइडिंग से लाइन सं.-2 पर लेने और शंट संचलन के लिए।
3.	एल 3- यू एन	गुदुम या कुसुमकसा छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को अथवा दोनों में से किसी साइडिंग से लाइन सं.-3 पर लेने और शंट संचलन के लिए।
4.	एल 4- यू एन	गुदुम या कुसुमकसा छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को अथवा दोनों में से किसी साइडिंग से लाइन सं.-4 पर लेने और शंट संचलन के लिए।
5.	एल 5- यू एन	गुदुम या कुसुमकसा छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को अथवा दोनों में से किसी साइडिंग से लाइन सं.-5 पर लेने और शंट संचलन के लिए।
6.	एल 6- यू एन	गुदुम या कुसुमकसा छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को अथवा दोनों में से किसी साइडिंग से लाइन सं.-6 पर लेने और शंट संचलन के लिए।
7.	एल 7- यू एन	गुदुम या कुसुमकसा छोर से आने वाली किसी अप अथवा डाउन गाड़ी को अथवा दोनों में से किसी साइडिंग से लाइन सं.-7 पर लेने और शंट संचलन के लिए।
8.	के एस- यू एन	कुंडे साइडिंग की ओर से आने वाली किसी अप गाड़ी को लेने के लिए।
9.	27 ए टी- यू एन	किसी अप गाड़ी को अप एडवांस स्टार्टर तक भेजने/शंट करने के लिए।
10.	28 ए टी- यू एन	किसी डाउन गाड़ी को डाउन एडवांस स्टार्टर तक भेजने/शंट करने के लिए।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.ईजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

11.	एस एन - यू एन	लाइन सं.- 5 - 7 से शंटिंग नेक की ओर शंटिंग करने के लिए।
12.	एस एल - यू एन	दोनों में से किसी साइडिंग से आने वाली किसी डाउन गाड़ी को सिक लाइन पर लेने के लिए।
13.	बी एस - यू एन	बीएसपी राजहरा साइडिंग की ओर किसी अप गाड़ी को भेजने के लिए।
14.	डी डी - यू एन	दल्लीराजहरा-कुसुमकसा ब्लॉक सेक्शन में किसी डाउन गाड़ी को भेजने के लिए।
15.	यू डी - यू एन	दल्लीराजहरा- गुदुम ब्लॉक सेक्शन में किसी अप गाड़ी को भेजने के लिए।

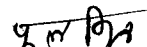
28. प्वाइंट पुश बटनों का विवरण एवं कार्य :

क्र.सं.	प्वाइंट बटन	कार्य
1.	डब्ल्यू - 41	लाइन सं.- 5, 6 और 7 को जोड़ने वाली प्रथम फेसिंग क्रॉस ओवर प्वाइंट
2.	डब्ल्यू - 42	लाइन सं.- 3 और 1 को जोड़ने वाली क्रॉस ओवर प्वाइंट
3.	डब्ल्यू - 43	लाइन सं.- 2 एवं 3 को जोड़ने वाली प्वाइंट
4.	डब्ल्यू - 44	लाइन सं.- 4 को जोड़ने वाली डी/एस प्वाइंट
5.	डब्ल्यू - 45	शंटिंग नेक पर डी एस प्वाइंट
6.	डब्ल्यू - 46	क्रॉस ओवर प्वाइंट लाइन सं.- 6 एवं 7 को जोड़ने वाली
7.	डब्ल्यू - 47	क्रॉस ओवर प्वाइंट लाइन सं.- 5 एवं 6 को जोड़ने वाली
8.	डब्ल्यू - 48	लाइन सं.- 6 पर डी एस प्वाइंट
9.	कंट्रोल - 66	लाइन सं.- 1 और पार्सल साइडिंग/ शंटिंग नेक को जोड़ने वाली प्वाइंट
10.	डब्ल्यू - 51	कुंडे साइडिंग एवं शंटिंग नेक को अलग करने वाली डी एस प्वाइंट
11.	डब्ल्यू - 52	कुंडे साइडिंग को यार्ड से जोड़ने वाली क्रॉस ओवर प्वाइंट
12.	डब्ल्यू - 53	बीएसपी राजहरा साइडिंग को जोड़ने वाली प्वाइंट
13.	डब्ल्यू - 54	कुंडे साइडिंग को लाइन सं.1 से 3 तक जोड़ने वाली क्रॉस ओवर प्वाइंट
14.	डब्ल्यू - 55	लाइन सं.- 4 एवं लाइन सं.- 3 एक्सटेंशन को जोड़ने वाला क्रॉस ओवर
15.	डब्ल्यू - 57	लाइन सं.- 2 एवं 3 को जोड़ने वाली प्वाइंट
16.	डब्ल्यू - 58	लाइन सं.- 2 एवं 3 को जोड़ने वाली क्रॉस ओवर प्वाइंट
17.	डब्ल्यू - 59	लाइन सं.- 7 एवं 4 को जोड़ने वाली प्वाइंट



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

18.	डब्ल्यू - 60	लाइन सं.- 7 एवं 6 को जोड़ने वाली प्वाइंट
19.	डब्ल्यू - 61	लाइन सं.- 5 एवं 4 को जोड़ने वाली प्वाइंट
20.	डब्ल्यू - 62	लाइन सं.- 4 एवं सिक लाइन/क्रिपल साइडिंग को जोड़ने वाला क्रॉस ओवर
CH1	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 41A/B के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
CH2	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 42A/B, 44A/B के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
CH3	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 43A/B के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
CH4	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 45, 46A/B, 47A/B और 48 के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
CH5	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 51 तथा 52 के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
CH6	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 53A/B के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
CH7	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 54A/B के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
CH8	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 55A/B के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
CH9	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 57A/B तथा 58A/B के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
CH10	नीले रंग का पुश बटन	प्वाइंट सं. 59, 60, 61 तथा 62A/B के लिए क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु ग्रुप ट्रांस पुश बटन के साथ दबाई जाए।
एस.एम. की चाबी		जब कभी भी पैनल को प्रचालित किया जाना हो तब इस चाबी को प्रविष्ट कराकर दायीं ओर घुमाया जाना चाहिए। यह चाबी कार्यरत एस.एम. की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।
एस.एम. की आपातकालीन प्वाइंट चाबी		प्वाइंट विफलता की स्थिति में जब कभी प्वाइंट को प्रचालित किया जाना हो तब इस चाबी को प्रविष्ट कराकर दायीं ओर घुमाया जाना चाहिए। यह चाबी कार्यरत एस.एम. की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।
एस.एम. की आपातकालीन क्रैंक हैंडल चाबी		प्वाइंट विफलता की स्थिति में जब कभी प्वाइंट को प्रचालित किया जाना हो तब इस चाबी को प्रविष्ट कराकर दायीं ओर घुमाया जाना चाहिए। जब क्रैंक हैंडल द्वारा प्वाइंट में परिवर्तन करना हो। यह चाबी कार्यरत एस.एम. की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगी।

विविंधकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी. रायपुर

पुलकित

(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन पुश बटन	लाल डॉट युक्त काले रंग	आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन हेतु इसे एस.एम. की आपातकालीन प्वाइंट चाबी के साथ दबाया जाना चाहिए जब संबंधित प्वाइंट जोन ट्रैक सर्किट फेल हो गई हो
आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन काउंटर		यह प्वाइंटों के आपातकालीन प्रचालन को रजिस्टर करता है।
आपातकालीन रुट रिलीज काउंटर		यह आपातकालीन रुट रिलीज प्रचालन को रजिस्टर करता है।
कॉलिंग ऑन काउंटर		ये कॉलिंग ऑन प्रचालन को रजिस्टर करते हैं।
प्वाइंट विफलता बजर		प्वाइंट विफलता होने पर यह बजर बजती है।
बटन हेल्ड बजर		किसी पुश बटन के अटक जाने पर यह बजर बजती है।
सिगनल विफलता बजर		सिगनल विफलता होने पर यह बजर बजती है।
प्वाइंट नॉर्मल पुश बटन	लाल डॉट युक्त काला रंग	प्वाइंट की अलग से प्रचालन हेतु प्वाइंट की नॉर्मल सेटिंग प्रारंभ करने के लिए इसे संबंधित बटन के साथ दबाया जाता है।
प्वाइंट रिवर्स पुश बटन	लाल डॉट युक्त काला रंग	प्वाइंट की अलग से प्रचालन हेतु प्वाइंट की रिवर्स सेटिंग प्रारंभ करने के लिए इसे संबंधित बटन के साथ दबाया जाता है।
आपातकालीन रुट रिलीज बटन	लाल डॉट सहित सफेद	आपातकालीन रुट रिलीज हेतु।
सिगनल कैंसेलेशन पुश बटन (ई.जी.जी.एन.)	लाल	उस सिगनल के कैंसेलेशन के प्रचालन हेतु जिसे पहले ही दिया जा चुका हो या कॉलिंग ऑन सिगनल, एडवांस स्टार्टर के मामले में गाड़ी के गुजर जाने के बाद रुट रिलीज करने हेतु।
बटन हेल्ड बजर म्यूटिंग बटन	लाल डॉट युक्त सफेद रंग	बटन हेल्ड बजर को मौन करने हेतु जो दबी रहने की स्थिति में बज रही हो।
ग्रुप ट्रांस बटन	काला डॉट युक्त सफेद रंग	सम्बन्धित क्रैंक हैंडल की ओर कंट्रोल को स्थानांतरित करने हेतु सम्बन्धित बटन के साथ दबाया जाएगा।
ग्रुप रिलीज बटन	काला डॉट युक्त सफेद रंग	सम्बन्धित क्रैंक हैंडल से कंट्रोल को रिलीज करने हेतु सम्बन्धित पुश बटन के साथ दबाया जाएगा।
सिगनल लैंप फेल्योर बजर म्यूटिंग बटन	सफेद डॉट युक्त लाल रंग	सिगनल (एल.ई.डी.) फेल्योर बजर को एक्वालेज करने हेतु दबाया जाएगा।
प्वाइंट फेल्योर बजर म्यूटिंग बटन	सफेद डॉट युक्त काला रंग	प्वाइंट फेल्योर बजर को एक्वालेज करने हेतु दबाया जाएगा।
फ्लेशर का संकेत	फ्लेशर 1 और फ्लेशर 2 का दृश्य संकेत	

29. मोटर द्वारा संचालित प्वाइंटों की खराबी एवं क्रैंक हैंडिल का उपयोग :

- ए) मोटर द्वारा संचालित प्वाइंट में खराबी आने पर प्वाइंट सेट करने के लिए परिचालन नियमावली के अनुच्छेद 20.06 में उल्लेखित नियमों का पालन किया जाना चाहिए।

रविशंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुलकित सिंह
(पुलकित सिंह)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

बी) सामान्यतः क्रैंक हैंडिल संबंधित ई.के.टी में लाक हुए रहते हैं जो कंट्रोल पैनल से परिपथ के जरिए जुड़े रहते हैं एवं उनकी स्थिति कंट्रोल पैनल में सफेद/लाल संकेतों द्वारा दर्शाया जाता है। कंट्रोल पैनल में स्थित क्रैंक हैंडिल बटन, जो कि नीला रंग का होता है, ग्रुप ट्रांस बटनों को एक साथ दबाना पड़ता है। सामान्य स्थिति में दर्शाता हुआ सफेद रंग की छोटा संकेत जलता-बुझता रहता है जो सूचित करता है कि संबंधित क्रैंक हैंडिल को ई.के.टी उपकरण से निकाला जा सकता है। संबंधित ई.के.टी के नीचे लगे पुश बटन को दबाए रख कर उपकरण से, प्वाइंट को मानवीय पद्धति से चलाने के लिए, क्रैंक हैंडिल को निकाला जा सकता है। जैसे ही क्रैंक हैंडिल को ई.के.टी से निकाल लिया जाता है, कंट्रोल पैनल में संकेत गायब हो जाता है। प्वाइंट आवश्यकतानुसार सेट करने के पश्चात क्रैंक हैंडिल को चाबी सहित ई.के.टी उपकरण में पुनः डाल कर घुमाया जाता है।

इस स्थिति में कंट्रोल पैनल में स्थित सफेद रंग का छोटा संकेत पुनः जलना बुझना चालू हो जाता है। इस प्रक्रिया को देख कार्यरत स्टेशन मास्टर क्रैंक हैंडिल बटन एवं ग्रुप रिलीज बटन एक साथ दबाते हैं एवं सफेद रंग की छोटा संकेत स्थिर हो जाता है। जब प्वाइंट सिगनल के द्वारा लॉक हो जाता है, तब लाल संकेत मिलता है एवं सिगनल की नार्मल अवस्था में किसी भी प्रकार का संकेत नहीं मिलता है।

सी) आपातकालीन क्रैंक हैंडिल रिलीज चाबी :

जब सेट किए गए संपूर्ण रूट पर गाड़ी के निगोसिएट कर चुकने के बाद भी वह सीएच ग्रुप लॉक कर दिया गया है तथा आपातकालीन रूट रिलीज प्रक्रिया के बाद भी रूट रिलीज नहीं किया गया है तथा प्वाइंटों का बदला जाना न्यायसंगत है तब इस चाबी को इसके लिए बनाए गए स्लॉट में प्रविष्ट कर "क्लॉक वाइज" दिशा में घुमाया जाता है।

प्रविष्टित चाबी को "क्लॉक वाइज" दिशा में घुमाने पर जिस क्रैंक हैंडिल को रिलीज किया जाना है उसे "ग्रुप ट्रांस बटन" के साथ रिलीज किया जाना चाहिए। उसके बाद उपरोक्त पैरा 10.0 में दिए गए विवरण के अनुसार आवश्यक क्रैंक हैंडिल को रिलीज किया जा सकता है।

अगली उच्च संख्या रजिस्टर करने के लिए एक वीडर काउंटर लगाया गया है जिसे इस आशय के लिए बनाए गए रजिस्टर में रिकॉर्ड किया जाना चाहिए जिसे ऐसे प्रत्येक क्रैंक हैंडिल के आपातकालीन रिलीज के लिए स्टेशन मास्टर कार्यालय में रखा गया है।

डी) क्रैंक हैंडिल को ई.के.टी उपकरण से तभी निकाला जा सकता है जब संबंधित रूट के सभी सिगनल ऑन अवस्था में हैं एवं क्रैंक हैंडिल चाबी का निकाला जाना इन प्वाइंट्स पर सिगनल कंट्रोलिंग मूवमेंट को निष्क्रिय बना देता है।

क्रमांक	क्रैंक हैंडिल ग्रुप	नियंत्रित प्वाइंट	लोकेशन
1	सी.एच 1	41 A/B	पैनल कक्ष
2	सी.एच 2	42 A/B, 44 A/B	
3	सी.एच 3	43	
4	सी.एच 4	45,46 A/B, 47 A/B एवं 48	
5	सी.एच 5	51, 52	

रविशंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुलकित

(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

6	सी.एच 6	53 A/B	पैनल कक्ष
7	सी.एच 7	54 A/B	
8	सी.एच 8	55 A/B	
9	सी.एच 9	57 A/B एवं 58 A/B	
10	सी.एच 10	59, 60, 61 एवं 62 A/B	

30 इंटरलॉकिंग के खराब होने की स्थिति में सिगनलों की कार्य विधि :

- ए) सिगनल की 'आफ' स्थिति ही अंतिम संकेत है कि रूट में सभी प्वाइंट सेट एवं लाक किए गए हैं। सामान्य स्थिति में सिगनल तब तक आफ स्थिति नहीं दर्शाता है जब तक रूट के सभी प्वाइंट सेट एवं लाक नहीं हो जाते हैं। अगर फिर भी सिगनल 'आफ' स्थिति नहीं दर्शाता है, रूट में प्वाइंटों की स्थिति को कार्यरत स्टेशन मास्टर के द्वारा गाड़ी को पायलट किए जाने के पूर्व जाँच किया जाना चाहिए चाहे कंट्रोल पैनल भी कुछ भी संकेत क्यों न दे।
- बी) जब इंटरलॉकिंग खराबी के वजह से गाड़ी का प्रस्थान या आगमन करना अनिवार्य हो जाता है, सहायक नियम 3.39.01 (सी) एवं 3.69.03 (बी) और (सी) में उल्लेखित अनुसार रूट में स्थित सभी सम्मुख एवं विमुख प्वाइंट को क्लैप एवं पैड लाक लगा कर गाड़ी को प्रस्थान एवं आगमन किया जाना चाहिए।

31 इंटरलॉकिंग :

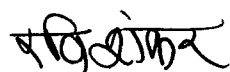
अप तथा डाउन अंतिम रोक सिगनल सं. 27 तथा 28 को यू.एफ.एस.बी.आई. टाइप ब्लॉक पैनल के साथ इस प्रकार इंटरलॉक किया गया है कि उसे तब तक नहीं दिया जा सकता है जब तक अग्रिम स्टेशन कुसुमकसा और गुदुम से प्राइवेट नंबर समर्थित लाइन क्लियर प्राप्त नहीं कर लिया जाता।

32 रेलपथ परिपथ (ट्रैक सर्किट):

संपूर्ण यार्ड में रेल पथ परिपथ/एक्सल काउंटर लगाए गए हैं। होम सिगनल सं. 1ए/बी/सी तथा 2ए/बी/सी के लिए एप्रोच रेल पथ परिपथ, कालिंग आन सिगनल के संचालन हेतु लगाया गया है। यार्ड के स्टार्टर सिगनल, अंतिम रोक सिगनल के आगे स्थित रेलपथ परिपथ गाड़ी के द्वारा दखल देने मात्र से स्वतः ही लाल में परिवर्तित हो जाते हैं।

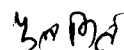
पैनल बोर्ड में दृश्यात्मक इंडिकेटर लगाए गए हैं, जो प्रत्येक लाइन की स्थिति, अर्थात् वे खाली हैं या उन पर गाड़ी है, की जानकारी देते हैं।

- अ) इंडिकेटर के द्वारा कोई संकेत नहीं देने पर : लाइन रिक्त है।
- ब) लाल संकेत: लाइन रिक्त नहीं है अथवा रेल पथ परिपथ में खराबी है।
- स) सफेद संकेत: लाइन अवरोध मुक्त है एवं रूट सेट एवं लॉक किया गया है।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

33 ब्लॉक कार्य प्रणाली:

ए) दिल्लीराजहरा- कुसुमकसा सेक्शन के मध्य गाड़ियों का संचालन सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अध्याय III भाग-V के अनुसार 'पूर्ण ब्लॉक' पद्धति से ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर सहित ब्लॉक पैनल (यू.एफ.एस.बी.आई.) द्वारा किया जाता है जिसे दिल्लीराजहरा में पैनल कक्ष में स्थापित किया गया है एवं इनका संचालन एवं इनकी चाबियों को सुरक्षित रखना कार्यरत स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है। चाकलेटी रंग का एक पुश बटन पैनल में गाड़ी के पूर्ण आगमन को अभिस्वीकृति के लिए लगाया गया है जिसे गाड़ी आगमन बजर को बंद करने के लिए दबाकर छोड़ना है।

बी) दिल्लीराजहरा- गुदुम सेक्शन के मध्य गाड़ियों का संचालन सामान्य नियमों के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक वर्किंग मैनुअल के अध्याय III भाग- V के अनुसार 'पूर्ण ब्लॉक' पद्धति से ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर सहित ब्लॉक पैनल (यू.एफ.एस.बी.आई.) द्वारा किया जाता है जिसे दिल्लीराजहरा में पैनल कक्ष में स्थापित किया गया है एवं इनका संचालन एवं इनकी चाबियों को सुरक्षित रखना कार्यरत स्टेशन मास्टर की स्वयं की जिम्मेदारी है। चाकलेटी रंग का एक पुश बटन पैनल में गाड़ी के पूर्ण आगमन को अभिस्वीकृति के लिए लगाया गया है जिसे गाड़ी आगमन बजर को बंद करने के लिए दबाकर छोड़ना है।

34.1 दिल्लीराजहरा – कुसुमकसा तथा दिल्लीराजहरा – गुदुम के मध्य यू.एफ.एस.बी.आई का कार्यचालन:

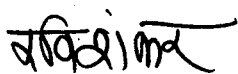
(i) गाड़ी का आगमन और प्रस्थान :

(ए) दिल्लीराजहरा से गुदुम स्टेशन की तरफ गाड़ी का प्रस्थान :

एसएम घंटी बटन को दबाकर गुदुम स्टेशन को "कॉल अटेंशन" संकेत भेजेगा। गुदुम से जवाब प्राप्त करने के बाद, एसएम को निर्धारित घंटी कोड के द्वारा लाइन क्लियर प्राप्त करने के लिए पूछना चाहिए। गुदुम का एस.एम. प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित मौखिक लाइन क्लियर देगा। दिल्लीराजहरा में एसएम द्वारा घंटी और "टीजीटी" बटन दबाया जाना चाहिए जब तक कि टीजीटी तीर संकेतक में रोशनी, हरे रंग की रोशनी न जले और लाइन क्लोज्ड संकेतक बंद हो जाए। फिर एसएम अंतिम रोक सिगनल (एस -27) 'ऑफ' करेगा। जब ट्रेन ब्लॉक खंड में प्रवेश करती है, तो अनुभाग बजर बजना शुरू होता है, टीजीटी तीर संकेत लाल और "अभिस्वीकृति" (acknowledgement) संकेतक जलने लगती है। स्टेशन मास्टर को "अभिस्वीकृति" (acknowledgement) बजर को दबाकर स्वीकार करना है, जिससे (acknowledgement) बजर बंद हो जाता है।

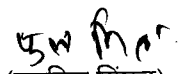
(बी) दिल्लीराजहरा स्टेशन पर गाड़ी को लेना :

दिल्लीराजहरा/एसएम घंटी बटन को दबाकर "कॉल अटेंशन" संकेत स्वीकार करेगा तथा ब्लॉक फ्रोन उठाएगा। इसके बाद, एसएम गाड़ी संचालन की जानकारी आदान प्रदान करेगा तथा यू.एफ.एस.बी.आई का लाइन क्लोज स्थिति में होना सुनिश्चित करेगा। दिल्लीराजहरा का एस.एम. प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित मौखिक लाइन क्लियर देगा। लाइन क्लोज्ड संकेतक बंद हो जाएगा तथा टीसीएफ तीर संकेतक में हरे रंग की रोशनी जलेगी। जब ट्रेन ब्लॉक खंड में प्रवेश



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

करती है, तो अनुभाग बजर बजना शुरू होता है, टीसीएफ तीर संकेत लाल और "अभिस्वीकृति" (acknowledgement) संकेतक जलने लगती है। दिल्लीराजहरा स्टेशन मास्टर को "अभिस्वीकृति" (acknowledgement) बजर को दबाकर स्वीकार करना है, जिससे (acknowledgement) बजर बंद हो जाता है और पीले रंग की SNOEK बत्ती जलेगी इसके बाद एस.एम. गाड़ी लेने के लिए आगमन संकेतक देगा।

(ii) एस.एम. के ब्लॉक पैनल पर निम्नलिखित संकेतक उपलब्ध हैं :-

ए. "लाइन क्लोज़्ड" इंडिकेशन (पीला रंग) : ब्लॉक सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है तथा गाड़ी प्राप्ति / प्रेषक स्टेशन पर क्रमशः लाइन क्लियर प्रदान/प्राप्त नहीं की गई है, यह संकेत देने के लिए डायरेक्शनल एरोहेड के बीच वृत्ताकार संकेतक है।

बी. ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम संकेत (हरा) : यह संकेत पिछले स्टेशन को लाइन क्लियर प्रदान करना इंगित करता है। यह संकेत तब चमकने लगता है जब गाड़ी प्राप्ति छोर पर ब्लॉक सेक्शन खाली होने तथा गाड़ी के आगमन होने पर सम्बंधित सिगनलों और उनके कंट्रोल को सामान्य न किया गया हो या गैर इरादतन दोनों में से किसी एक स्टेशन पर शंट रिलीज़ चाबी "IN" लगा दी गई हो। यह तब भी चमकने लगता है जब ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी प्रवेश करने के पहले लाइन क्लियर कैंसल कर दिया जाए। यह संकेत देने के लिए गाड़ी आने वाली स्टेशन पर डायरेक्शनल एरोहेड निचे की तरफ इंगित करते हुए और टी.सी.एफ. का चौकोर संकेतक है।

सी. ट्रेन गोइंग का संकेत (हरा) : यह संकेत पिछले स्टेशन से लाइन क्लियर प्राप्त करना इंगित करता है। यह संकेत तब चमकने लगता है जब गाड़ी प्राप्ति छोर पर ब्लॉक सेक्शन खाली होने तथा गाड़ी के आगमन होने पर सम्बंधित सिगनलों और उनके कंट्रोल को सामान्य न किया गया हो या गैर इरादतन दोनों में से किसी एक स्टेशन पर शंट रिलीज़ चाबी "IN" लगा दी गई हो। यह तब भी चमकने लगता है जब ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी प्रवेश करने के पहले लाइन क्लियर कैंसल कर दिया जाए। यह संकेत देने के लिए गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर डायरेक्शनल एरोहेड ऊपर की तरफ इंगित करते हुए और टी.जी.टी. का चौकोर संकेतक है।

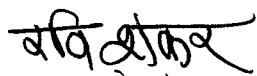
डी. टी.ओ.एल. संकेतक (लाल) : यह संकेतक "लाइन क्लियर" ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी प्रवेश करने का संकेत देता है। यह आयताकार संकेतक डायरेक्शनल एरोहेड में नीचे तथा ऊपर की तरफ आने और जाने वाली गाड़ी इंगित करने के लिए प्रेषण तथा प्राप्ति छोर स्टेशन पर टी.ओ.एल. का संकेत देने के लिए लगाया गया है।

ई. कैंसल को-ऑपरेशन संकेत (पीला) : कैंसल को-ऑपरेशन बटन को दबाकर लाइन क्लियर को रद्द करने हेतु दूसरे छोर पर स्थित स्टेशन के द्वारा को-ऑपरेशन एक्सटेंड करने को दिखाने के लिए।

एफ. कैंसल संकेत चमकता पीला : 120 सेकेंड के लाइन क्लियर कैंसेलेशन टाइमर की प्रगति का संकेत देने हेतु जो लाइन क्लोज होने पर स्थिर हो जाता है।

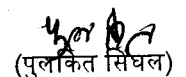
जी. एस.एन.के. संकेत (पीला) : सभी सिगनल तथा इसके कंट्रोल का ऑन/नॉर्मल होने को प्रदर्शित करने हेतु ट्रेन गोइंग टू डायरेक्शनल एरोहेड के निकट लगाया गया पीले रंग का संकेतक।

एच. एस.एन.ओ.ई.के. संकेत पीला : एडवांस स्टार्टर सिगनल तथा इसके कंट्रोल का ऑन/नॉर्मल होने को प्रदर्शित करने हेतु, शंट रिलीज़ चाबी "आउट" स्थिति में है और "केएलआर" की शंट चाबी "IN" स्थिति में है। ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम डायरेक्शनल एरोहेड के निकट लगाया गया संकेतक।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी. रायपुर

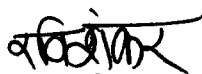

(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- आई. अंतिम रोक सिगनल (एल.एस.एस.) लाल : अंतिम रोक सिगनल के ऑन होने को प्रदर्शित करने हेतु । इसे सिगनल के मोनोग्राम पर लगाया गया है ।
- जे. अंतिम रोक सिगनल (एल.एस.एस.) हरा : अंतिम रोक सिगनल के ऑफ होने को प्रदर्शित करने हेतु । इसे सिगनल के मोनोग्राम पर लगाया गया है ।
- के. लाइन फ्री संकेतक (हरा) : ब्लॉक सेक्शन के गाड़ी रहित होने का संकेत करने हेतु टी.सी.एफ. एरोहेड संकेतक के निकट लगाया गया संकेतक ।
- एल. लाइन ऑक्युपाइड संकेतक (लाल) : ब्लॉक सेक्शन के अवरुद्ध होने या एक्सल काउंटर खराब होने का संकेत करने हेतु टी.सी.एफ. एरोहेड संकेतक के निकट लगाया गया संकेतक ।
- एम. एस.एच.के. इन संकेतक (लाल) : ई.के.टी. की शंट चाबी 'आउट' या शंट रिलीज चाबी 'इन' होने को प्रदर्शित करने हेतु इस संकेतक को टी.जी.टी. एरोहेड के निकट लगाया गया है ।
- एन. एस.एच.के. आउट संकेतक (हरा) : ई.के.टी. का शंट चाबी 'इन' या शंट रिलीज चाबी 'आउट' होने को प्रदर्शित करने हेतु इस संकेतक को टी.जी.टी. एरोहेड के निकट लगाया गया है ।
- ओ. एम.यू.एक्स./ यू.एफ.एस.बी.आई. स्टेटस ओ.के. संकेतक (हरा) : यह संकेतक प्रदर्शित करता है कि यू.एफ.एस.बी.आई. कार्य कर रहा है ।
- पी. एम.यू.एक्स./ यू.एफ.एस.बी.आई. स्टेटस फेल संकेतक (लाल) : यह संकेतक प्रदर्शित करता है कि यू.एफ.एस.बी.आई. फेल्योर मोड पर है ।
- क्यू. कम्प्यूनिकेशन लिंक फेल संकेतक (पीला) : कम्प्यूनिकेशन लिंक फेल्योर को प्रदर्शित करने हेतु इस संकेतक को लगाया गया है ।

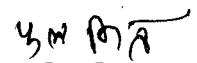
iii. ब्लाक पैनल पर पुश बटन और चाबी :

- ए. बेल बटन (काला रंग) : यह अनेक कार्य संपादित करता है ।
- कॉल अटेंशन ट्रांसमिट करना ।
 - ट्रेन गोइंग टू बटन के साथ दबाने पर लाइन क्लियर लिया जाना ।
 - कैंसल बटन के साथ दबाने पर लाइन क्लियर निरस्त किया जाना ।
- बी. ट्रेन गोइंग टू बटन (लाल रंग) : बेल बटन के साथ दबाकर लाइन क्लियर लेने के लिए यह पुश बटन लगाया गया है ।
- सी. एक्कालेजमेंट बटन (काला रंग) : ब्लॉक सेक्शन के अवरुद्ध या क्लियर होने पर सेक्शन बजर को एक्कालेजमेंट किया जा सके ।
- डी. कैंसल को-ऑपरेशन बटन(हरा) : प्राप्ति छोर पर लाइन क्लियर निरस्त करने हेतु प्रेषक स्टेशन द्वारा को-ऑपरेशन देने के लिए ।
- ई. कैंसल बटन (पीला रंग) : कैंसल को-ऑपरेशन बटन को बेल बटन के साथ दबाकर लाइन क्लियर को रद्द करने हेतु ।
- एफ. एस.एम. चाबी : यह चाबी कॉल अटेंशन को भेजना, लाइन क्लियर पूछताछ तथा लाइन क्लियर निरस्तीकरण को नियंत्रित करता है । यह चाबी निकाल लिए जाने पर ये प्रचालन नहीं हो सकेंगे :



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

जी. शंट रिलीज चाबी : यह चाबी लाइन क्लियर लिया जाना और के.एल.आर. से शंट चाबी का निकाला जाना नियंत्रित करता है। जब यह चाबी बाहर निकाली गई हो तब लाइन क्लियर देना संभव है परन्तु के.एल.आर. से शंट चाबी का निकाला जाना संभव नहीं होगा। लाइन क्लियर लेने से रोकने के लिए या शंट चाबी को निकलने के लिए इस शंट रिलीज चाबी का 'IN' स्थिति में होना जरूरी है।

iv) काउंटर एवं बजर :-

ए) काउंटर : लाइन क्लियर कैसेलेशन की संख्या को रजिस्टर करना।

बी) बजर : श्रव्य अलार्म हेतु बजर लगाए गए हैं जो ब्लॉक सेक्शन के अवरुद्ध या क्लियर होने को रजिस्टर करता है।

(v) ब्लॉक टेलीफोन :

ब्लॉक सेक्शन के दूसरे छोर के एसएम से बातचीत करने के लिए इसकी व्यवस्था की गई है। अलग ब्लॉक सेक्शन के लिए अलग ब्लॉक टेलीफोन की व्यवस्था की गई है।

(vi) सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर :

इसे ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी की जाँच करने के साथ साथ अंतिम वाहन के जाँच के लिए भी लगाया गया है।

(vii) ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक स्टेशन को गाड़ियों को संकेत देने का तरीका :-

ए) जिस स्टेशन को गाड़ी भेजना हो उसका एस.एम. अपने ब्लॉक टेलीफोन पर लाइन क्लियर लेने से पूर्व अगले स्टेशन से मौखिक सहमति प्राप्त करेगा।

बी) अगले स्टेशन को लाइन क्लियर निवेदन भेजने से पूर्व प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर अपने ब्लॉक पैनल पर नि.लि. को सुनिश्चित करेगा :-

i) लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन (पीला)

ii) लाइन फ्री इंडिकेशन (हरा)

iii) एस.एन.के. इंडिकेशन (पीला)

(iv) एस.एन.ओ.ई.के. संकेत पीला

(v) शंट चाबी संकेतक (हरा)

(vi) एम.यू.एक्स./ यू.एफ.एस.बी.आई. संकेत पीला

(vii) संचार व्यवस्था विफल संकेत ऑफ़

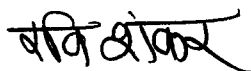
(सी) अगले स्टेशन को लाइन क्लियर अनुमति देने से पूर्व प्राप्ति छोर स्टेशन का स्टेशन मास्टर अपने ब्लॉक पैनल पर निम्नलिखित को सुनिश्चित करेगा :-

i) लाइन क्लोज्ड संकेत (पीला)

ii) लाइन फ्री संकेत (हरा)

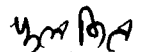
iii) एस.एन.के. संकेत (पीला)

(iv) एस.एन.ओ.ई.के. संकेत पीला



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

(v) शंट चाबी संकेतक (हरा)

(vi) एम.यू.एक्स./ यू.एफ.एस.बी.आई. संकेत पीला

(vii) संचार व्यवस्था विफल संकेत ऑफ़

डी) इसके बाद प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, बेल एवं ट्रेन गोइंग टू बटनों को दबाएगा।

ई) क्रमशः प्रेषक/प्राप्ति स्टेशन पर एरोहेड, ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम हरे रंग में जलने लगता है।

एफ) ट्रेन गोइंग टू का हरे रंग का संकेत प्राप्त होने पर प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, बेल एवं ट्रेन गोइंग टू बटनों को रिलीज करेगा।

जी) अपने ब्लॉक पैनल पर लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर, एल.एस.एस. को ऑफ कर के ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी भेजता है। सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश पर दोनों स्टेशनों पर एरोहेड इंडिकेशन के निकट ट्रेन ऑन लाइन जल जाता है। संबंधित स्टेशनों पर एरोहेड इंडिकेशन ट्रेन गोइंग टू/ ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम लाइन लाल रंग में जलने लगता है। दोनों स्टेशनों पर संगत एक्जालेजमेंट बटन के निकट एक्जालेजमेंट इंडिकेशन जलने के साथ सेक्शन बजर बजता है। संबंधित लाइन के एक्जालेजमेंट बटन को दबाने पर बजर एवं इंडिकेशन बंद हो जाएगा।

(एच) रिसीविंग स्टेशन पर उचित रिसेप्शन सिगनल पर गाड़ी को लिया जाएगा। गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद, दोनों स्टेशनों पर ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम इंडिकेशन लगातार हरे रंग में तथा लाइन फ्री संकेत दोनों स्टेशनों में हरा हो जाता है। दोनों स्टेशनों पर ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम इंडिकेशन लगातार हरे रंग में क्रमशः प्रेषक/प्राप्ति स्टेशन पर तब तक चमकता है जब तक कि आगमन/प्रस्थान सिगनल एवं उनके कंट्रोल नॉर्मल न हों या शंट चाबी के एल आर से बाहर है। आगमन/प्रस्थान सिगनल एवं उनके कंट्रोल नॉर्मल होने तथा प्रेषण/प्राप्ति स्टेशनों में शंट चाबी के एल आर में "IN" होने पर ट्रेन गोइंग टू / ट्रेन कर्मिंग फ्रॉम एरोहेड इंडिकेशन बुझ जाता है तथा लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन (पीला) जल जाता है।

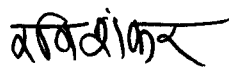
(viii) लाइन क्लियर देने से मनाही : जब ब्लॉक सेक्शन किसी गाड़ी से अवरुद्ध हो या गाड़ी विभक्त हो गई हो या शंटिंग करना हो या मध्य खंड के समपार को खोलना हो अथवा किसी भी अन्य कारण से लाइन क्लियर देने से मनाही करने पर शंट चाबी के एल आर से बाहर निकालकर सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जाना चाहिए।

यदि अगला ब्लॉक स्टेशन लाइन क्लियर देने से मना करता है तब जब तक अगले ब्लॉक स्टेशन को नया लाइन क्लियर पूछताछ संकेत न दे दिया गया हो और अगले ब्लॉक स्टेशन ने लाइन क्लियर पूछताछ स्वीकार न कर लिया हो।

अवरोध दूर हो जाने के बाद शंट चाबी के एल आर में वापस लगाकर 'इन' स्थिति में घुमाया जाएगा और शंट रिलीज चाबी बाहर निकल लिया जाएगा। एसएम तत्काल अगले स्टेशन को वस्तुस्थिति से सूचित करेगा ताकि वह नया लाइन क्लियर पूछताछ संकेत भेज सके।

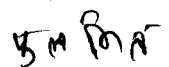
लाइन क्लियर पूछताछ लाइन क्लियर निरस्तीकरण की विधि :

प्रेषक स्टेशन द्वारा लाइन क्लियर लेने के बाद, रिसीविंग स्टेशन, दूसरे छोर के स्टेशन की सहमति से लाइन क्लियर निरस्तीकरण (कैसेलेशन) कर सकता है।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

लाइन क्लियर निरस्तीकरण के प्रचालन का क्रम :

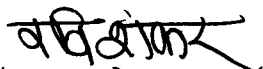
प्रेषण छोर स्टेशन		रिसीविंग छोर स्टेशन	
1.	एल.एस.एस. को यदि पहले ही ऑफ कर दिया गया हो तो वापस ऑन करेगा । एस.एन.के. इंडिकेशन का पीला होना सुनिश्चित करेगा । रिसीविंग स्टेशन को निर्धारित बेल कोड के बाद दूरभाष पर प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित कैंसेलेशन की सूचना देगा ।	2.	निवेदन को स्वीकार करेगा, एस.एन.के. इंडिकेशन का पीला होना सुनिश्चित करेगा, एस.एन.ओ.ई.के. इंडिकेशन पीला होगा तथा निर्धारित बेल कोड के बाद दूरभाष पर प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित सहमति देगा ।
3.	दूसरे छोर के स्टेशन की सहमति के बाद स्टेशन मास्टर, कैंसल को-ऑपरेशन बटन को दबाएगा तथा बेल कोड प्राप्ति के बाद रिलीज करेगा ।	4.	को-ऑपरेशन के पीले रंग में जल उठने की प्रतीक्षा करेगा तथा बेल एवं कैंसेलेशन बटन दबाएगा साथ ही एस.एम. चाबी 'इन' हो । कैंसल काउंटर में वृद्धि होगी ।
5.	ट्रेन गोइंग टू इंडिकेशन चमकते हुए हरे रंग में परिवर्तित हो जाएगा ।	6.	120 सेकेंड के बाद ट्रेन कमिंग फ्रॉम इंडिकेशन तथा कैंसल इंडिकेशन बुझ जाएगा । लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन जल जाएगा ।
7.	ट्रेन गोइंग टू इंडिकेशन ऑफ हो जाएगा तथा लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन जल जाएगा।		

(ix) 'ब्लॉक बैक' प्रचालन :

वह एस.एम. जो लाइन पर ब्लॉक बैक चाहता है, दूसरे छोर के स्टेशन के स्टेशन मास्टर को दूरभाष पर इसकी सूचना देगा । दूसरे छोर का स्टेशन मास्टर संदेश को एक्जालेज करेगा तथा प्राइवेट नंबर समर्थित अनुमति देगा । एस.एम., शंट चाबी को के एल आर से निकाल कर अपनी सुरक्षित अभिरक्षा में रखेगा । इसके बाद एस.एम. चालक को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग हेतु आवश्यक प्राधिकार जारी करेगा । शंटिंग की समाप्ति के बाद, दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को दूरभाष पर अवरोध के साफ हो जाने की प्राइवेट नंबर समर्थित सूचना देगा जो बदले में प्राइवेट नंबर समर्थित पावती देगा । इसके बाद स्टेशन मास्टर शंट चाबी को ई.के.टी में प्रविष्ट कर 'इन' में घुमाएगा तथा शंट रिलीज चाबी को निकाल लेगा । इस प्रचालन की सभी प्रविष्टियां ट्रेन सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही में दर्ज की जाएंगी । प्रत्येक प्रविष्टि के लिए अभ्युक्ति कॉलम में ब्लॉक बैक के प्रयोजन को दर्ज किया जाएगा ।

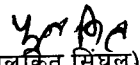
'ब्लॉक बैक' प्रचालन का क्रम :

पिछला स्टेशन		ब्लॉक बैक मांगने वाला स्टेशन	
2.	ब्लॉक पैनल प्रदर्शित करेगा :- लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन पीला लाइन फ्री हरा एस.एन.ओ.ई.के. इंडिकेशन पीला शंट चाबी हरा	1.	ब्लॉक पैनल प्रदर्शित करेगा :- लाइन क्लोज्ड इंडिकेशन पीला लाइन फ्री हरा एस.एन.ओ.ई.के. इंडिकेशन पीला शंट चाबी हरा



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

पिछला स्टेशन		ब्लॉक बैक मांगने वाला स्टेशन	
4.	कॉल पर ध्यान देता है /टेलीफोन सिगनल को अटेंड करता है।	3.	स्टेशन मास्टर शंट चाबी को प्रविष्ट कर 'इन' में घुमाएगा। कॉल पर ध्यान देता है टेलीफोन/को अटेंड करता है।
6.	टेलीफोन अटेंड करता है।	5.	टेलीफोन अटेंड करता है।
8.	एक्रॉलेज करेगा तथा प्राइवेट नंबर समर्थित अनुमति देगा।	7.	ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग करने की आवश्यकता बताता है।
10.	एस.एन.ओ.ई.के. बुझ जाएगा।	9.	एस.एम., शंट चाबी को के.एल.आर. से निकाल कर अपनी सुरक्षित अभिरक्षा में रखेगा। इसके बाद एस.एम. चालक को ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग हेतु आवश्यक प्राधिकार जारी करेगा। शंट चाबी इंडिकेशन लाल हो जाएगा।
12.	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश पर सेक्शन बजर बजने लगती है तथा एक्रॉलेजमेंट इंडिकेशन जल जाता है।	11.	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के प्रवेश पर सेक्शन बजर बजने लगती है तथा एक्रॉलेजमेंट इंडिकेशन जल जाता है।
14.	लाइन ऑक्युपाइड इंडिकेशन लाल हो जाता है। लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन बुझ जाता है।	13.	लाइन ऑक्युपाइड इंडिकेशन लाल हो जाता है। लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन बुझ जाता है।
16.	ACKN बटन को दबाकरद्वारा बजर को एक्रॉलेजमेंट किया जाता है। ACKN बजर बंद हो जाता है।	15.	ACKN बटन को दबाकरद्वारा बजर को एक्रॉलेजमेंट किया जाता है। ACKN बजर बंद हो जाता है।
18.	ब्लॉक सेक्शन क्लियर होने पर बजर बजने लगती है एवं लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन जल जाता है। सेक्शन क्लियर होने पर लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन जल जाता है। ACKN इंडिकेशन जल जाता है।	17.	ब्लॉक सेक्शन क्लियर होने पर(शंटिंग की समाप्ति के बाद) सेक्शन बजर बजने लगती है, लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन एक्रॉलेजमेंट इंडिकेशन जल जाता है। ACKN इंडिकेशन जल जाता है।
20.	लाइन फ्री इंडिकेशन हरा हो जाता है। पीले रंग का लाइन फ्री इंडिकेशन जल जाता है।	19.	लाइन फ्री इंडिकेशन हरा हो जाता है। पीले रंग का लाइन क्लोज़्ड इंडिकेशन जल जाता है।
22.	एक्रॉलेजमेंट बटन द्वारा बजर को बंद किया जाता है। एक्रॉलेजमेंट इंडिकेशन बुझ जाता है।	21.	एक्रॉलेजमेंट बटन द्वारा बजर को बंद किया जाता है। एक्रॉलेजमेंट इंडिकेशन बुझ जाता है।

वर्तमान

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुनर्निर्माण
(पुनर्निर्माण सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

पिछला स्टेशन		ब्लॉक बैक मांगने वाला स्टेशन	
24	कॉल पर ध्यान देता है / लटेलीफोन सिगन को अटेंड करता है।	23.	शंटिंग की समाप्ति के बाद एस.एम. यह सत्यापित करेगा कि विपरीत स्टार्टर (यदि हो) / शंट सिगनल या स्टॉप बोर्ड / फाउलिंग मार्क तथा प्रथम रोक सिगनल के बीच लाइन पर कोई भी गाड़ी नहीं है। एस.एम. चाबी को प्रविष्ट कर घुमाता है, कॉल पर ध्यान देता है, टेलीफोन करता है।
26	टेलीफोन अटेंड करता है।	25	टेलीफोन अटेंड करता है।
28.	प्राइवेट नंबर समर्थित एक्नॉलेज किया जाता है।	27	शंटिंग की समाप्ति की प्राइवेट नंबर समर्थित सूचना देता है।
30.	पीले रंग का एस.एन.ओ.ई.के. इंडिकेशन जल जाता है।	29.	के.एल.आर. की शंट चाबी को प्रविष्ट कर 'इन' पर घुमाता है। शंट चाबी इंडिकेशन हरा हो जाता है।

(x) गाड़ी की शंटिंग :

ब्लॉक सेक्शन में जाने वाली लाइन पर जहां शंट सिगनल का प्रवाधान न हो वहां शंटिंग ट्रेन के चालक को शंटिंग की अनुमति देने से पूर्व स्टार्टर सिगनल / स्टॉप बोर्ड / फाउलिंग चिन्ह के फुट पर शंटिंग आदेश सौंपा जाएगा। शंटिंग के समय अंतिम रोक सिगनल को ऑन रखा जाएगा।

अंतिम रोक सिगनल तक गाड़ी की शंटिंग :

के.एल.आर. से शंट चाबी निकाली जाएगी तथा इसे सुरक्षित अभिरक्षा में रखी जाएगी। शंटिंग ट्रेन के चालक को एल.एस.एस. तक शंटिंग का आदेश सौंपा जाएगा। शंटिंग की समाप्ति के बाद, स्टार्टर सिगनल / शंट सिगनल / स्टॉप बोर्ड / फाउलिंग चिन्ह एवं एल.एस.एस. के बीच लाइन पर किसी गाड़ी का न होना सुनिश्चित किया जाएगा। के.एल.आर. की शंट चाबी को प्रविष्ट कर 'इन' पर घुमाया जाएगा। दूसरे छोर पर स्थित ब्लॉक स्टेशन से आई.एस. 'लाइन क्लियर' पृष्ठताछ प्राप्त होने पर एल.एस.एस. तक शंटिंग की अनुमति सा.नि. 8.09 तथा 8.10 के प्रावधानों पालन होने पर ही दिया जाएगा।

अंतिम रोक सिगनल के परे गाड़ी की शंटिंग :

केवल ब्लॉक फारवर्ड करके ही शंटिंग किया जाएगा।

xi) अंतिम रोक सिगनल का फेल्योर एवं की जाने वाली कार्रवाई :

क्र. सं.	एल.एस.एस. की विफलता का कारण	की जाने वाली कार्रवाई
1.	जब इसे लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद भी ऑफ न किया जा सके।	अंतिम रोक सिगनल को खराब माना जाएगा तथा संबंधित सिग. एवं दू. सं. कर्मचारी को तत्काल सूचना दी जाएगी। लाइन क्लियर ब्लॉक पैनल पर ली जाएगी तथा गाड़ी के चालक को लाइन क्लियर /पेपर लाइन क्लियर प्राधिकार जारी किया जाए।

विविध

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुलकित सिंह

(पुलकित सिंह)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

2.	जब इसे बिना लाइन क्लियर प्राप्त किए क्लियर किया जा सके	अंतिम रोक सिगनल को खराब माना जाएगा तथा संबंधित सिग. एवं दू. सं. कर्मचारी को तत्काल सूचना दी जाएगी।
3.	ब्लॉक सेक्शन में गाड़ी के जाने के बाद यह ऑन में वापस बहाल न हो सके।	

xii) ब्लॉक कार्यचालन का निलंबन एवं की जाने वाली कार्रवाई :

क्र. सं.	विफलता का कारण	की जाने वाली कार्रवाई
1.	जब मैटिरियल लॉरी या मोटर ट्रॉली या रेल मोटर या टावर वैगन (4 व्हीलर) को सेक्शन में जाना हो।	संबंधित लाइन के लिए ब्लॉक पैनल को निलंबित किया जाएगा तथा ये व्हीकल पेपर लाइन क्लियर के अधीन कार्य करेंगे।
2.	मिड सेक्शन में कोई दुर्घटना हुई हो।	यदि पार्श्ववर्ती लाइन दूसरी लाइन को प्रभावित करे तो दोनों लाइन के लिए ब्लॉक पैनल को तब तक निलंबित किया जाएगा जब तक कि प्रेषण लाइन के लिए व्यवधान साफ न हो जाए या एल.एस.एस. को अकार्यशील एवं फेल माना जाएगा।
3.	जब ब्लॉक पैनल का कोई भाग विधिवत स्वीकृत डिस्कनेक्शन नोटिस के अधीन मरम्मत के लिए खोला या हटाया गया हो।	ब्लॉक पैनल को निलंबित किया जाएगा तथा एल.एस.एस. को अकार्यशील एवं फेल माना जाएगा।
4.	जब स्टेशन का अंतिम रोक सिगनल सिगनल कर्मचारी द्वारा मरम्मत के लिए डिस्कनेक्ट किया गया हो।	एल.एस.एस. को अकार्यशील एवं फेल माना जाएगा।
5.	ब्लॉक फॉरवर्ड / ब्लॉक बैक के दौरान।	संबंधित दिशा के एल.एस.एस. को अकार्यशील एवं फेल माना जाएगा।

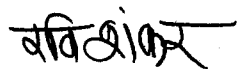
जब ब्लॉक पैनल तथा/या एल.एस.एस. के निलंबन का कारण दूर हो जाए तब एस.एम. के द्वारा सामान्य ब्लॉक पैनल/एल.एस.एस. को बहाल किया जाएगा।

नोट: उपर्युक्त प्रक्रिया दिल्लीराजहरा- कुसुमकसा सेक्शन के लिए भी मान्य रहेगी।

- जब भी ब्लॉक पैनल को टीजीटी पर सेट करने या लाइन क्लोज़्ड करने में कोई कठिनाई आती है, तो ज्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ब्लॉक पैनल को विफल मानने से पहले एसएनके.एसएचके (इन) संकेतकों की उपलब्धता के बारे में दूसरे छोर के स्टेशन से सत्यापन करेगा।
- संचार विफलता के मामले में ब्लॉक पैनल ओएफसी/क्वाड मीडिया चेंज-ओवर पर संकेत मिलने पर स्वचालित ओएफसी/क्वाड मीडिया चेंज-ओवर स्वयं सक्षम है।

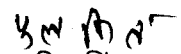
35. स्टैंड बाय डिजिटल एक्सल काउंटर की रीसेट प्रक्रिया :

दिल्लीराजहरा-कुसुमकसा और दिल्लीराजहरा-गुदुम ब्लाक सेक्शन में अंतिम वाहन जांच यन्त्र के साथ एक्सल काउंटर लगाये गए हैं। जब तक पिछले ब्लाक सेक्शन के खाली होने की पुष्टि करने वाले अंतिम वाहन जांच यन्त्र के साथ एक्सल काउंटर साफ दिखाई न दे तब तक कुसुमकसा और गुदुम छोर से गाड़ी



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

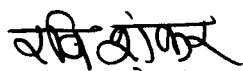
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

आगमन के पश्चात यू.एफ.एस.बी.आई. को सामान्य स्थिति में नहीं किया जा सकता। इसी तरह, कुसुमकसा या गुदुम से अंतिम रोक सिगनल तब तक ऑफ नहीं किया जा सकता जब तक अगले ब्लॉक सेक्शन के खली होने की पुष्टि करने वाले अंतिम वाहन जांच यन्त्र के साथ एक्सल काउंटर साफ दिखाई न दें। इसी तरह, कुसुमकसा या गुदुम में यू.एफ.एस.बी.आई. तभी सामान्य स्थिति में लाया जा सकता है जब गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद इन सेक्शनों में लगाए गए बी.पी.ए.सी साफ दिखाई दे।

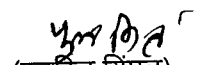
(i) दिल्लीराजहरा-कुसुमकसा के बीच एक्सल काउंटर की रीसेट के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया :

रिसीविंग छोर स्टेशन पर गाड़ी के आ जाने के बाद या जब कोई गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में नहीं गई हो या किसी ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड प्रचालन की पूर्णता के बाद यदि कोई एक बी.पी.ए.सी. ऑक्युपाइड का लाल संकेत पैनल तथा रीसेट बॉक्स में दिखाता रहे तब सिस्टम ए या बी स्वयं सिस्टम को रीसेट कर लेगा। वीडर काउंटर में वृद्धि ट्रेन सिगनल रजिस्टर और वीडर काउंटर रजिस्टर में लिखा जाएगा। यदि दोनों सिस्टम विफल हो जाए तब रिसीविंग छोर स्टेशन का स्टेशन मास्टर तथा प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर एक्सल काउंटर को मानवीय रीसेट करने हेतु निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाएंगे-

- ❖ इस उद्देश्य से एस एम/ दिल्लीराजहरा पहले यह सुनिश्चित करेगा कि ब्लॉक सेक्शन ट्रेन रहित है। यदि ट्रेन के आने के बाद फेलियर आती है तो, एस एम रुकने वाली ट्रेन (सा.नि. तथा सहा.नि. के संगत पैरा देखें) के गार्ड से इटैक्ट प्राप्त करेगा ताकि वह सुनिश्चित कर सके कि ट्रेन का पूर्णागमन हो चुका है इसके बाद ही रीसेट करने की प्रक्रिया प्रारंभ करेगा। अप लाइन सेक्शन के लिए ड्यूटी पर तैनात एस एम/ कुसुमकसा को एस एम/ दिल्लीराजहरा एक्सल काउंटर के विफलता की सूचना देगा।
- ❖ दिल्लीराजहरा में ट्रेन का पूर्णागमन सुनिश्चित करने के बाद, ड्यूटी पर तैनात एस.एम./ दिल्लीराजहरा अप ट्रेन के मामले में एस एम/ कुसुमकसा के साथ प्राइवेट नं. का आदान-प्रदान करेगा। एस एम / कुसुमकसा रीसेट चाबी को प्रविष्ट कर घुमाएगा तथा बटन दबाएगा। इस प्रचालन से कुसुमकसा में रीसेट बॉक्स पर एक रीसेट को-ऑपरेशन इंडिकेशन दिखाई देगा तथा दिल्लीराजहरा में संबंधित वीडर काउंटर अगली उच्च संख्या में बदल जाएगा। दोनों एस एम के द्वारा रीसेट बटन दबाए जाने पर कुसुमकसा तथा दिल्लीराजहरा में रीसेट बॉक्स पर प्रिपरेटरी रीसेट इंडिकेशन दिखाई देगा। पीला इंडिकेशन प्राप्त होने के बाद दोनों छोरों पर ड्यूटी पर तैनात एस एम रीसेट चाबी को सामान्य कर देंगे।
- ❖ रीसेट ऑपरेशन पूरा किए जाने के बाद भी बी.पी.ए.सी एक्सल काउंटर क्लियर इंडिकेशन नहीं दर्शाएगा अर्थात् प्रिपरेटरी रीसेट मोड। पिछले स्टेशन से अगली गाड़ी पायलट आउट की जाएगी तथा पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा इस संबंध में आवश्यक सतर्कता आदेश जारी किया जाएगा। पहली गाड़ी के पूरी तरह से आगमन के बाद बी.पी.ए.सी एक्सल काउंटर क्लियर इंडिकेशन दर्शाएगा।
- ❖ रीसेट किए जाने के बाद पहली गाड़ी के आगमन के बाद भी यदि बी.पी.ए.सी एक्सल काउंटर लाल संकेत दर्शाता रहता है तब सुधार के लिए संबंधित सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को सूचित करेगा।
- ❖ स्टेशन मास्टर एक्सल काउंटर रीसेट किए जाने की वजह से दर्ज हुए उच्च नंबर को रजिस्टर एवं ट्रेन रजिस्टर में रीसेट किए जाने के कारण का विवरण देते हुए दर्ज करेगा।
- ❖ इसी प्रकार की कार्रवाई डाउन गाड़ी के दिल्लीराजहरा में आने के बाद फेलियर होने पर स्टेशन मास्टर/ गुदुम द्वारा की जाएगी।


(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर


(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

- (ii) दिल्लीराजहरा-गुदुम के बीच एक्सल काउंटर की रीसेट के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया: उपरोक्त (i) में वर्णित प्रक्रिया दिल्लीराजहरा-गुदुम सेक्शन में गाड़ी के आगमन के बाद फेलियर होने पर अपनाई जाएगी।

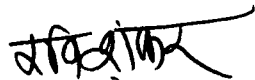
टिप्पणी-

यदि किसी गाड़ी के पूर्ण आगमन की जांच स्टेशन मास्टर न कर सके तब एक्सल काउंटर की रीसेट प्रक्रिया का पालन करने से पूर्व पहली गाड़ी को बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के अधीन एक सतर्कता आदेश सहित भेजा जाएगा जिसमें चालक को यह सूचित किया जाएगा कि वह किसी भी व्यवधान को देखते हुए स्पष्ट दृश्यता सहित दिन में 15 कि.मी./घं. की गति से तथा रात में एवं दिन के समय अस्पष्ट दृश्यता होने पर 8 कि.मी./घं. की गति से आगे बढ़े। रिसिविंग छोर स्टेशन पर इस गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद एक्सल काउंटर को ऊपर वर्णित प्रक्रिया के अनुसार रीसेट किया जाए। इस संदर्भ में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सहायक नियम 4.23.02 (एफ) तथा एस.ई.एम. के सम्बंधित प्रावधानों का पालन करेगा।

डिजिटल एक्सल काउंटर रजिस्टर हेतु प्रोफार्मा -

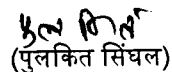
दिनांक एवं समय	सेक्शन में प्रवेश करने वाली अंतिम गाड़ी की सं.	अगले स्टेशन से गाड़ी के पूर्ण आगमन के लिए प्राप्त की गई प्राइवेट नंबर	रीसेट प्रचालन के वीडर काउंटर सं.		रीसेट प्रचालन के तुरंत बाद सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ी की सं.	अभ्युक्ति	ए.एस.एम./ एस.एम./ उप स्टे.अधी. के हस्ता.
			प्रचालन के पूर्व	प्रचालन के बाद			

- 36 मेन लाइन (लाइन सं.-3) को छोड़कर बर्थिंग लाइनों पर लगे हुए मल्टी सेक्शन एक्सल काउंटरों (एमएसडीएसी) की रीसेटिंग की प्रक्रिया :
- नोट- बर्थिंग एक्सल काउंटरों के ट्रेनों द्वारा अवरुद्ध होने पर रीसेट प्रारंभ नहीं किया जाएगा।
- ए) ट्रेन के आगमन या प्रस्थान होने के बाद या जब बर्थिंग क्षेत्र में कोई ट्रेन नहीं हो, यदि 'लाइन ऑक्युपाइड' संकेत अभी भी एस एम रूम में प्रत्येक बर्थिंग लाइन और लाइन सत्यापन बॉक्स के लिए अलग वीडर काउंटर के साथ प्रदान किये गए रीसेट बॉक्स में से किसी एक में बना रहता है। एक्सल काउंटर को रीसेट करने के लिए एस एम रूम पी आई रूम के साथ प्रत्येक बर्थिंग लाइन एक्सल काउंटर के लिए स्पष्ट और व्याप्त संकेत प्रदान किया गया है।
- बी) ड्यूटी पर तैनात परिचालन विभाग का कर्मचारी व्यक्तिगत रूप से सत्यापन करेगा और सुनिश्चित करेगा कि सम्बंधित बर्थिंग लाइन सभी बाधाओं से मुक्त है। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इस आशय कि सूचना देगा और साइट पर नामांकित लोकेशन बॉक्स में रखे गए नॉमिनेट सत्यापन बटन/चाबी को दबाएगा। सही सत्यापन को इंगित करने के लिए स्टेशन में रीसेट बॉक्स पर एक संकेत दिखाई देगा।
- सी) साइट से सत्यापन कि जानकारी प्राप्त करने के बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/उप एस एम रीसेट चाबी को घड़ी के सुई कि दिशा में घुमाएगा और रीसेट करने के लिए रीसेट बॉक्स में सामान्य रीसेट बटन को दबाएगा।
- डी) उपरोक्त परिचालन समाप्त होने के पश्चात एक्सल काउंटर रीसेट होगा और पैनल पर उपलब्ध कराए गए वीडर काउंटर में अगली उच्च संख्या दर्शाएगा।
- इ) बर्थिंग लाइन एक्सल काउंटर को रीसेट करने के लिए उपयुक्त वीडर काउंटर संख्या को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इस प्रयोजन के लिए उपयुक्त रजिस्टर में दर्ज करेगा।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



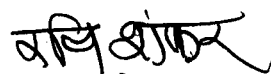
(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

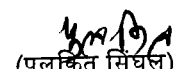
- एफ) यदि, बर्थिंग लाइन क्लियरेंस पीली रोशनी का संकेत नहीं देता है, यानि बर्थिंग लाइन एक्सेल काउंटर का स्पष्ट संकेत न हो तो सिगनल मेंटेनर के साथ साथ कनिष्ठ इंजीनियर/ सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को सुधर के लिए सूचित किया जाएगा।
- जी) यदि कोई वीडर काउंटर ऑपरेशन के बाद नंबर नहीं बदलता है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लाल स्याही से ट्रेन रजिस्टर में विफलता दर्ज करेगा और सुधार के लिए सेक्शन मेंटेनर (सिगनल) और सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को सूचित करेगा।
- 37 बर्थिंग मेन लाइन (लाइन सं.-3) पर लगे हुए मल्टी सेक्शन एक्सल काउंटर (एमएसडीएसी) की रिसेटिंग की प्रक्रिया :
- नोट- बर्थिंग एक्सल काउंटर्स के ट्रेनों द्वारा अवरुद्ध होने पर रिसेट प्रारंभ नहीं किया जाएगा।
- ए) ट्रेन के आगमन या प्रस्थान होने के बाद या जब बर्थिंग क्षेत्र (लाइन नंबर-3) मेन लाइन में कोई ट्रेन नहीं हो, यदि 'लाइन ऑक्युपाइड' संकेत अभी भी एस एम रूम में प्रत्येक बर्थिंग लाइन और लाइन सत्यापन बॉक्स लाइन नंबर 3 के लिए अलग वीडर काउंटर के साथ प्रदान किये गए रिसेट बॉक्स में से किसी एक में बना रहता है। एक्सल काउंटर को रिसेट करने के लिए एस एम रूम पी आई रूम के साथ लाइन नंबर 3 एक्सल काउंटर के लिए स्पष्ट और व्याप्त संकेत प्रदान किया गया है।
- बी) ड्यूटी पर तैनात परिचालन विभाग का कर्मचारी व्यक्तिगत रूप से सत्यापन करेगा और सुनिश्चित करेगा कि सम्बंधित बर्थिंग लाइन-3 सभी बाधाओं से मुक्त है। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इस आशय कि सूचना देगा और साइट पर नामांकित लोकेशन बॉक्स में रखे गए नॉमिनेट सत्यापन बटन/चाबी को दबाएगा। सही सत्यापन को इंगित करने के लिए स्टेशन में रिसेट बॉक्स पर एक संकेत दिखाई देगा।
- सी) साइट से सत्यापन कि जानकारी प्राप्त करने के बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/उप एस एम सामान्य रिसेट चाबी को घड़ी के सुई कि दिशा में घुमाएगा और रिसेट करने के लिए रिसेट बॉक्स में सामान्य रिसेट बटन को दबाएगा।
- डी) उपरोक्त परिचालन के पूरा होने के पर सम्बंधित एक्सेल काउंटर रिसेट संकेत दिखाए देगा और पहली ट्रेन को कालिगऑन सिगनल से आगमन किया जाएगा। रिसेट बॉक्स में उपलब्ध कराए गए वीडर काउंटर में अगली उच्च संख्या दर्शाएगा।
- इ) लाइन-3 एक्सेल काउंटर को रिसेट करने के लिए उपयुक्त वीडर काउंटर संख्या को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इस प्रयोजन के लिए उपयुक्त रजिस्टर में दर्ज करेगा।
- एफ) यदि, बर्थिंग लाइन-3 क्लियरेंस हरा रोशनी का संकेत नहीं देता है, यानि बर्थिंग लाइन-3 एक्सेल काउंटर का स्पष्ट संकेत न हो तो सिगनल मेंटेनर के साथ साथ कनिष्ठ इंजीनियर (सिगनल)/ सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को सुधर के लिए सूचित किया जाएगा।
- जी) यदि कोई वीडर काउंटर ऑपरेशन के बाद नंबर नहीं बदलता है, तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर लाल स्याही से ट्रेन रजिस्टर में विफलता दर्ज करेगा और सुधार के लिए सेक्शन मेंटेनर (सिगनल) और सेक्शन इंजीनियर (सिगनल) को सूचित करेगा।

रजिस्टर हेतु प्रोफार्मा -

दिनांक एवं समय	सेक्शन में प्रवेश करने वाली अंतिम गाड़ी की सं.	अगले स्टेशन से गाड़ी के पूर्ण आगमन के लिए प्राप्त की गई प्राइवेट नंबर	रीसेट प्रचालन पूरा होने से पहले/बाद में वीडर काउंटर सं.	रीसेट प्रचालन के तुरंत बाद सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ी की सं.	अभ्युक्ति	ए.एस.एम./ एस.एम./उप स्टे.अधी. के हस्ता.
1	2	3	4	5	6	7


(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर


(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

37(ए) यार्ड के कुसुमकसा छोर पर शंटिंग नेक सी.एस.एल.-35.74 मी. (एस.एच. से डी/ई) की कार्य विधि :
यार्ड के कुसुमकसा छोर पर शंटिंग नेक लाइन सं. 2 से आरम्भ होती है और डी/एस पॉइंट सं.45 के द्वारा यार्ड से अलग होती है। शंट सिगनल एस.एच-14, एस.एच-16 तथा एस.एच-18 को आवश्यकता अनुसार वाहन रखने के लिए दिया गया है तथा सिक वाहन को साइडिंग से निकलने के लिए एस.एच.-23 दिया गया है।

जिम्मेदारी :

प्लेसमेंट के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों को साइडिंग में रखे वैगनों की संरक्षा सुनिश्चित करना है। सुरक्षा चेन और लोहे की स्किड्स लगाकर साइडिंग में रखे वाहनों की संरक्षा की जिम्मेदारी भी कर्मचारियों की ही है, जिसके लिए पर्याप्त संख्या में लोहे के स्किड्स, पैडलॉक्स के साथ संरक्षा जंजीर स्टेशन में हमेशा उपलब्ध होनी चाहिए।

(बी) यार्ड के गुदुम छोर पर शंटिंग नेक सी.एस.एल.- 512.00 मी. (एस.एच. से डी/ई) का कार्य विधि:
यार्ड के गुदुम छोर पर शंटिंग नेक लाइन सं. 6 से आरम्भ होती है और डी/एस पॉइंट सं.51 के द्वारा यार्ड से अलग होती है। कुंडे साइडिंग के सिक वाहन/गाड़ी को आवश्यकतानुसार रखने तथा निकलने के लिए शंट सिगनल एस.एच-19 और एस.एच.- 20 दिया गया है।

जिम्मेदारी :

प्लेसमेंट के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों को साइडिंग में रखे वैगनों की संरक्षा सुनिश्चित करना है। सुरक्षा चेन और लोहे की स्किड्स लगाकर साइडिंग में रखे वाहनों की संरक्षा की जिम्मेदारी भी कर्मचारियों की ही है, जिसके लिए पर्याप्त संख्या में लोहे के स्किड्स, पैडलॉक्स के साथ संरक्षा जंजीर स्टेशन में हमेशा उपलब्ध होनी चाहिए।

38.0 ए एस एम / एस एम के कार्यालय में लगाए गए आई पी एस मॉनिटरिंग पैनल एवं इसके विभिन्न संकेतों के विरुद्ध ए एस एम / एस एम के कार्य :

आई.पी.एस. कक्ष तक 'लोकल सप्लाई' को विस्तारित किया गया है जो सामान्य स्थिति में सिगनल गियरों का ध्यान रखता है एवं लोकल सप्लाई की अनुपस्थिति में प्रणाली का ध्यान आई.पी.एस रखेगा। अगर लोकल सप्लाई की अवधि ज्यादा समय के लिए (एक घंटा से अधिक समय के लिए) उपलब्ध नहीं रहता है, तो स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे आई पी एस मानिटर में दर्शाए गए संकेतों के अनुसार परिचालन विभाग के कर्मियों के द्वारा डीजल जेनेरेटर चालू किया जाएगा।

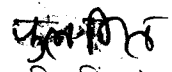
अगर लोकल सप्लाई की अवधि ज्यादा समय के लिए (एक घंटा से अधिक समय के लिए) उपलब्ध नहीं रहता है, तो स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे आई पी एस मानिटर में दर्शाए गए संकेतों के अनुसार ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यातायात में रूकावट से बचने के लिए बिजली तथा सि.एवं दू.सं कर्मचारी को बिजली आपूर्ति को शीघ्र बहाल करने के लिए सूचित करेगा।

ज्यों ही आई.पी.एस के लिए ए.सी. सप्लाई बंद हो जाता है, आई.पी.एस की बैटरी का डिस्चार्ज होना प्रारंभ हो जाता है। सामान्य अवस्था में लोड सहित बैटरी बैंक का वोल्टेज 110 वोल्ट डी.सी (2.0 वोल्ट प्रति सेल) पूरी तरह सक्षम एवं वोल्टेज 101.75 वोल्ट डी.सी (अल्प अनुरक्षण हेतु 1.85 वोल्ट प्रति सेल तथा वी आर एल ए के लिए 1.75 वोल्ट प्रति सेल) पूरी तरह 100%



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

डिस्चार्ज माना जाता है। बैटरी की स्थिति को लगातार आई.पी.एस के द्वारा निगरानी की जाती है एवं तीन स्तरों में स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगाए गए मॉनिटरिंग पैनल में निम्नानुसार दर्शाया जाता है।

जब बैटरी 100% डिस्चार्ज हो जाती है तो प्रणाली से विच्छेद हो जाता है।

क्र.	विवरण	बैटरी बैंक का वोल्टेज
1	50% घटने पर	105.9V (अनुमानित)
2	60% घटने पर	105.1V
3	70% घटने पर	104.3V

स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगाए गए मॉनिटर पर आई.पी.एस बैटरी के स्वास्थ्य को विभिन्न रंगीन संकेतों के द्वारा दर्शाया जाता है। तदनुसार कार्यरत ए एस एम / एस एम के द्वारा किए जाने वाले कार्य निम्नानुसार हैं :

क्र.	विवरण	पैनल में सूचित किया गया संकेत	कार्यरत स्टेशन मास्टर के द्वारा किए जाने वाले कार्य
1	50% घटने पर	लाल एवं अलार्म ध्वनि	जेनेरेटर को चालू किए जाने का निर्देश देता है। एस. एण्ड टी के संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी को सूचना देने के लिए।
2	60% घटने पर	लाल एवं अलार्म ध्वनि	जेनेरेटर को चालू किए जाने का निर्देश देता है। एस. एण्ड टी के संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी को सूचना देने के लिए।
3	70% घटने पर	डीजल जेनेरेटर के चालू होने तक लाल संकेत एवं अलार्म ध्वनि	डी.सी परिपथ को छोड़ प्रणाली को बंद करने की सूचना देता है।
4	प्रणाली की पुनर्बहाली	हरा संकेत एवं अलार्म ध्वनि	जेनेरेटर सेट को बंद करने का निर्देश देता है।

39.ए आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन हेतु प्रपत्र :

क्र.सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन के पूर्व काउंटर की सं.	प्रचालन के बाद काउंटर की सं.	विफल ट्रैक सर्किट की सं.	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर

39.बी आपातकालीन रूट रिलीज प्रचालन हेतु प्रपत्र :

क्र.सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन के पूर्व काउंटर की सं.	प्रचालन के बाद काउंटर की सं.	रूट निरस्तीकरण	निरस्तीकरण का कारण	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर

39.सी आपातकालीन क्रेक हैंडल रिलीज हेतु प्रपत्र :

क्र.सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन के पूर्व काउंटर की सं.	प्रचालन के बाद काउंटर की सं.	आपात सी.एच. का पॉइंट सं.	आपातकालीन रिलीज का कारण	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर

रवि शंकर

(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर

पुनर्भट

(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

39.डी कॉलिंग-ऑन सिगनल काउंटर हेतु प्रपत्र :

क्र.सं.	प्रचालन का दिनांक एवं समय	प्रचालन के पूर्व काउंटर की सं.	प्रचालन के बाद काउंटर की सं.	कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ किए जाने का प्रयोजन	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर
---------	---------------------------	--------------------------------	------------------------------	---	--------------------------------

39.ई एक्सल काउंटर प्रणाली की रिसेट हेतु प्रपत्र :

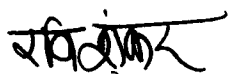
क्र.सं.	रिसेट का दिनांक एवं समय	रिसेट के पूर्व काउंटर की सं.	रिसेट के बाद काउंटर की सं.	रिसेट किए जाने का प्रयोजन	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर
---------	-------------------------	------------------------------	----------------------------	---------------------------	--------------------------------

40. दिल्लीराजहरा में निम्नलिखित दूरसंचार व्यवस्था किया गया है :

1. समीपवर्ती स्टेशन कुसुमकसा से ब्लॉक उपकरण के साथ लगे टेलीफोन के द्वारा दूरसंचार व्यवस्था ।
2. समीपवर्ती स्टेशन गुदुम से ब्लॉक उपकरण के साथ लगे टेलीफोन के द्वारा दूरसंचार व्यवस्था ।
3. यह स्टेशन हॉट-स्टैंडबाय के रूप में काम करने के लिए एक समानांतर टेलीफोन के साथ एक टेलीफोन के माध्यम से दुर्ग-दिल्लीराजहरा नियंत्रण सर्किट से जुड़ा हुआ है । ऑन ड्यूटी एसएम संतोषजनक कार्य के लिए अपनी शिफ्ट ड्यूटी अवधि के दौरान एक बार दोनों हॉट स्टैंडबाय फोन का उपयोग करेगा । यदि किसी टेलीफोन सेट में कोई समस्या देखी जाती है तो एसएम को अन्य सामान्य रूप से काम करने वाले टेलीफोन सेट के माध्यम से काम करना जारी रखना चाहिए और दोषपूर्ण टेलीफोन सेट के बारे में तुरंत दूरसंचार नियंत्रण और दूरसंचार रखरखाव स्टाफ को सूचित करना चाहिए ।
4. दोनों साइडिंग के साथ ऑटो टेलीफोन संपर्क ।
5. एस एंड टी नियंत्रण फोन ।
6. इंजीनियरिंग नियंत्रण फोन ।
7. सी.यू.जी. फोन ।
8. कुसुमकसा-दिल्लीराजहरा एवं दिल्लीराजहरा-गुदुम के मध्य हॉट लाइन संपर्क ।
9. चालकदल एवं समीपवर्ती स्टेशनों कुसुमकसा एवं गुदुम से आपातकालीन संपर्क हेतु 25 वाट व्ही.एच.एफ. सेट ।
10. रेलवे टेलीफोन ।
11. दिल्लीराजहरा में स्टेशन मास्टर और दिल्लीराजहरा एवं गुदुम के बीच किमी 970.063 पर नंबर डीडी-62 पर लेवल क्रॉसिंग गेट के गेट लॉज पर गेटमैन के बीच हॉट-स्टैंडबाय के रूप में काम करने के लिए समानांतर टेलीफोन के साथ टेलीफोनिक संचार । ड्यूटी पर तैनात गेट मैन संतोषजनक कार्य के लिए अपनी शिफ्ट ड्यूटी अवधि के दौरान एक बार दोनों हॉट स्टैंडबाय फोन का उपयोग करेगा । यदि किसी टेलीफोन सेट में कोई समस्या नजर आती है तो गेट मैन को अन्य सामान्य कार्यशील टेलीफोन सेट के माध्यम से काम करना जारी रखना चाहिए और तुरंत ड्यूटी पर एसएम को सूचित करना चाहिए । एसएम दोषपूर्ण टेलीफोन सेट के बारे में दूरसंचार नियंत्रण और दूरसंचार रखरखाव स्टाफ को सूचित करेगा ।

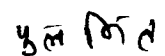
41. स्टेशन मास्टर रूम में फायर (अग्नि) अलार्म के लिए निम्न संकेतक उपलब्ध कराए गए हैं :

बजर के साथ फायर अलार्म संकेत प्रदान किया गया है । जब रिले रूम/उपकरण कक्ष में धुआं/आग होती है तो एसएम रूम में दिए गए पैनल पर बजर के साथ लाल संकेत दिखाई देता है । ऑन ड्यूटी एसएम इसे स्वीकार करेगा और एसएंडटी स्टाफ और नियंत्रक को तुरंत इसके बारे में सूचित करेगा । ऑन ड्यूटी एसएम को आग/धुएं को बुझाने के लिए आवश्यक कार्रवाई करेगा और यदि आवश्यक हो तो निकटतम अग्नि नियंत्रण स्टेशन को सूचित करेगा ।



(आर.एस. गोयल)

व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.रायपुर



(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

दक्षिणपूर्वमाध्यरेलवे

परिशिष्ट-सी

टक्कर नियंत्रण उपकरण (रक्षा
कवच)

दल्लीराजहरा (बड़ी लाईन)

रायपुर मंडल

परिशिष्ट- सी

टक्कर नियंत्रण उपकरण (रक्षा कवच):

निरंक

रविशोकर

आर.एस.गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

पुलकित सिंह

पुलकित सिंहल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

दक्षिणपूर्वमध्यरेलवे

परिशिष्ट-डी

स्टेशन में कार्यरत कर्मचारियों के निर्धारित कार्य

दल्लीराजहरा (बड़ी लाइन)

रायपुर मंडल

परिशिष्ट -डीस्टेशन में कार्यरत कर्मचारियों के निर्धारित कार्य:1 मुख्य स्टेशन प्रबंधक :

मुख्य स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक इस स्टेशन के कार्य प्रभारी रहेंगे तथा दिन के पाली में कार्य करेंगे। मुख्य स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन अधीक्षक स्टेशन में अपने सामान्य कार्यों के अलावा आपातकाल में गाड़ियों को सुरक्षित एवं समयानुसार पास कराने के लिए कार्य करेंगे। वह स्टेशन के सामान्य पर्यवेक्षण व सभी गाड़ियों को सुरक्षित एवं समयानुसार पास कराने के लिए उत्तरदाई है। निम्नलिखित कार्यों को सुनिश्चित करना भी उनकी जिम्मेदारी है :

सभी सवारी एवं मालगाड़ी का समय पर खाना होना :

- (अ) समय पर मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में लदान एवं सामान उतारना।
- (ब) रेलवे से सम्बन्धी किसी भी प्रकार का शिकायत लेना।
- (स) मेल/एक्सप्रेस /सवारी एवं माल गाड़ियों में अनावश्यक विलंब को रोकना।
- (द) काम करने वाली गाड़ियों का व्यक्तिगत रूप से पर्यवेक्षण करना तथा शीघ्र खानगी कराना ताकि अवांछित विलंब से बचा जा सके।
- (ई) स्टेशन/यार्ड में गाड़ियों के सामयिक संचालन के लिए समुचित समन्वय रखना।
- (फ) यात्रियों की सुविधा के लिए उपयुक्त सभी साधन ठीक ढंग से रखरखाव करना एवं तत्संबंध में खामियों को स्टेशन अधीक्षक (पर्यवेक्षक) तथा संबंधित अधिकारियों को तुरंत जानकारी देना।
- (च) सभी गुड्स एवं कोचिंग ट्रेनों शंटिंग/फार्मेशन/प्लेसमेंट तथा उनकी स्टैबलिंग/वाशिंग लाइन की विवेकपूर्ण तरीके से पर्यवेक्षण की जानी चाहिए।
- (छ) सभी वाणिज्यिक/परिचालन स्टाफ के यूनिफॉर्म में होने एवं दक्षतापूर्वक उनके कार्यों का निर्वहन का पर्यवेक्षण/जांच करना।
- (ज) सभी विवादग्रस्त /झगड़े वाले मामलों जो उनके द्वारा सुलझाए न जा सके उनको मंडल यातायात निरीक्षक के ध्यान में लाना।
- (झ) स्टेशन प्लेटफार्म, वाशिंग एप्रन और स्टेशन परिसर की सफाई एवं स्वच्छता देखना।
- (त) सरकारी रिकॉर्ड, संरक्षा मामलों, ऑपरेटिंग कर्मचारियों के बीच संरक्षा बैठक करना और परामर्श देना।
- (थ) गार्ड और ड्राइवरों की समय की पाबंदी देखना कि वे समय पर पहुंच रहे हैं या नहीं।

पुलकित
(पुलकित सिंघल)

व.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (द) यार्ड की पोजीशन लेना, आउटगोइंग ट्रेनों की फॉर्मेटिंग। वह कर्मचारियों को आबंटित कार्य की प्रगति रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।
- (ध) मुख्य स्टेशन प्रबंधक का ध्यानाकर्षण सामान्य नियम सं. 5.01 से 5.23 की ओर किया जाता है जिसका पालन किया जाए।

2 स्टेशन मास्टर/ डिप्टी एस.एस. :

वे अपने कार्यकाल के दौरान गाड़ियों को समय-समय पर जारी किए गए नियम एवं सामान्य नियम 5.01(4) के अनुरूप सुचारू, सुरक्षित एवं समयबद्धता से पास करेंगे। सामान्य नियम, ब्लॉक कार्य प्रणाली, स्टेशन कार्य प्रणाली एवं समय-समय से जारी किए गए परिपत्र के विरुद्ध न होने पर, सहायक स्टेशन मास्टर प्रभारी के सहायक होने के नाते वे पत्र के द्वारा जारी किए गए आदेशों का पालन करेंगे। मुख्य स्टेशन प्रबंधक की अनुपस्थिति में उनका कार्य भार भी वहन करेंगे एवं किसी भी प्रकार की दुविधा की स्थिति में वे मुख्य स्टेशन प्रबंधक से बात कर समस्या का समाधान करेंगे अथवा वे मुख्य स्टेशन प्रबंधक की नज़र में लाएँगे। उनके कार्य काल के बाद भी बुलाए जाने पर कार्य करने हेतु उपस्थित होने का जिम्मेदारी भी वहन करेंगे। पैनल पर स्विच का सही परिचालन की बाध्यता भी उनकी है।

3 शंटिंग मास्टर ग्रेड I एवं II :

वे विभिन्न साइडिंग से खाली एवं लोड गाड़ियों के प्लेसमेंट और ड्रॉन आउट, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार जाने वाली गाड़ियों / पायलट्स के सही निर्माण सहित यार्ड में सभी शंटिंग प्रचालन करेंगे।

4 प्वाइंट मैन/पोर्टर :

- (ए) कोई भी असामान्य परिस्थितियों में जैसे सिगनल, प्वाइंट ब्लॉक उपकरण आदि में खराबी आने पर अथवा निलंबित किए जाने पर गाड़ियों का पायलट-इन अथवा आउट करना।
- (बी) शंटिंग एवं ट्रेनों के आगमन एवं प्रस्थान हेतु प्वाइंटो की सेटिंग, क्लैपिंग एवं पैडलॉकिंग करना।
- (सी) गाड़ी के चालक/गार्ड को लाईन क्लियर, पायलट मेमो, सतर्कता आदेश, ब्लॉक टिकट आदि दे कर उनसे उनके हस्ताक्षर के रूप में पावती लेना।
- (डी) पार्सलों, लगेज, गुड्स एवं गार्ड बॉक्स की लोडिंग एवं अनलोडिंग करना।
- (ई) ट्रेन मूवमेंट के समय आवश्यक रूप से सतर्क रहना।
- (एफ) जब एवं जैसे आवश्यकता हो फॉग सिगनल मेन के रूप में कार्य करना।

ब.म.सिंघ
(पुलकित सिंघल)
व.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

- (जी) स्टेशन से गुजरने वाली गाड़ियों के साथ सिगनलों का आदान प्रदान करना।
- (एच) स्टेशन बेल को बजाना।
- (आई) अग्निशामक बाल्टियों को रेत एवं पानी से भरना।
- (जे) हैंड सिगनल लैंपों को साफ करना एवं जलाना, प्लेटफॉर्म को साफ करना।
- (के) स्टेशन मास्टर कार्यालय तथा स्टेशन कक्ष में उपलब्ध उपकरणों एवं फर्नीचरों को साफ करना।
- (एल) ट्रेन परिचालन एवं स्टेशन के कार्यों के अलावा और जो भी कार्य जो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा सौंपे गए हों।
- (एम) उपरोक्त के अतिरिक्त, गुमटी सेल पर प्वाइंट्समैन/पोर्टर साइडिंग में आवक एवं जावक में शामिल होगा। वह गार्ड की सहायता करेगा, यदि गार्ड बॉक्स लोड नहीं है तो जल्दी से इसे करना होगा, वह साइडिंग के अंदर और टर्मिनल लाइन पर इंजिन को जोड़ने एवं अलग करने का कार्य भी करेगा।

5 सामान्य:

- (ए) कर्मचारी के लिए ड्यूटी की अवधि में लाल एवं हरा तथा तीन रंगों वाली हैंड सिगनल लैम्प आवश्यक उपकरणों का भाग है। वे तब तक स्टेशन नहीं छोड़ेगा जब तक ड्यूटी पर तैनात उप स्टेशन अधीक्षक द्वारा आवश्यक बताई जाए या उनकी अनुमति हो तथा सहायक नियम 4.42.02 का अनुपालन किया जा रहा हो।
- (बी) स्टेशन पर कार्य करने वाला कर्मचारी अप एवं डाउन लाइन क्लियर टिकट पहचानने के योग्य होना चाहिए तथा उसे गार्ड एवं ड्राइवर को दिए जाने वाले अन्य परिचालन फॉर्म एवं अभिलेखों को पहचानना आना चाहिए। उसे इस बात की जानकारी होनी चाहिए कि उसे स्टेशन घंटी कब और कैसे बजानी है। उसे यात्री गाड़ी के आगमन पर स्टेशन का नाम कैसे और कब पुकारना है की भी जानकारी होनी चाहिए।

दक्षिणापूर्वमध्यरेलवे

परिशिष्ट-ई

आवश्यक उपकरण

दल्लीराजहरा (बड़ी लाईन)

रायपुर मंडल

आवश्यक उपकरण

निम्नलिखित आवश्यक सामग्री को तैयार एवं कार्यरत स्थिति में रखना है :

सं.	विवरण	मात्रा
1.	डिटोनेटर्स	10 टिन केस में
2.	हाथ सिगनल बत्ती/तीन रंग	03
3.	हाथ सिगनल झंडी	03 सेट
4.	हाथ सिगनल बत्ती (इलेक्ट्रिकल)	01
5.	ताला सहित संरक्षा चेन	14
6.	ताला सहित क्लैप	16
7.	वेजेस/आयरन स्किड	10
8.	आग नियंत्रण बकेट	04
9.	अग्नि शामक यंत्र	01
10.	प्राथमिक चिकित्सा पेटी	01
11.	स्ट्रेचर	01
12.	ब्लॉक रिमाईंडर / पुश बटन कॉलर	06
13.	मोटर ट्राली/पुश ट्राली कॉलर	02
14.	ब्लॉक उपकरण निलंबन कॉलर	02
15.	पावर ब्लॉक रिमाईंडर कॉलर	02

कुल मिल
(पुलकित सिंघल)
व.मं.परि.प्रबंधक/रायपुर

दक्षिणपूर्वमध्यरेलवे

परिशिष्ट-एफ

डी.के. स्टेशन, हाल्ट, आइ. बी. एच, आइ.
बी. एस, एवं आउट ले-साईडिंग के कार्य प्रणाली
के नियम

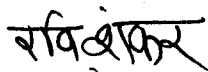
दल्लीराजहरा (बड़ी लाईन)

रायपुर मंडल

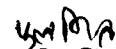
परिशिष्ट - एफ

डी के स्टेशनों, हॉल्ड्स, आई.बी.एच., आई.बी.एस. एवं दूरस्थ साइडिंगों के कार्यचालन नियम :

- I. दल्लीराजहरा स्टेशन के बी.एस.पी. साइडिंग (राजहरा प्रा. साइडिंग) के कार्यचालन नियम :
जिस पावर से खाली रिक को साइडिंग में लाया गया है उसी पावर से तैयार लोड रिक को निकाला जाएगा अथवा पावर निम्नानुसार दल्लीराजहरा स्टेशन लौट जाएगा :-
- 1.1 भिलाई इस्पात संयंत्र के राजहरा माइंस की निजी साइडिंग, दल्लीराजहरा स्टेशन यार्ड के गुदुम छोर की लाइन सं. 3 (मेन लाइन) से प्रारंभ होता है। क्रॉस ओवर की सामान्य सेटिंग इस साइडिंग को रेलवे यार्ड से पृथक करती है।
- 1.2 निजी साइडिंग के भीतर क्रॉस ओवर प्वाइंटों के निकट शंट सिगनल सं. 4 लगाया गया है जहां साइडिंग से लौटने वाली सभी गाड़ियां स्टॉप डेड होंगी तथा दल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा शंट सिगनल सं. 4 को ऑफ करने पर गाड़ियां यार्ड में प्रविष्ट होंगी।
- 1.3 राजहरा निजी साइडिंग में खाली रिक के प्लेसमेंट की प्रक्रिया :
राजहरा साइडिंग में खाली रिक को प्लेसमेंट हेतु भेजने से पहले दल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, साइडिंग प्राधिकारियों से प्राइवेट नंबर समर्थित सहमति लेगा। साइडिंग प्राधिकारियों द्वारा स्टेशन मास्टर / दल्लीराजहरा को अनुमति ना दिए जाने के बाद भी दल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को यह प्राधिकार है कि वह खाली रिक को स्टॉप शंट सिगनल-एस.एच.-31 जो कि राजहरा साइडिंग के प्रवेश बिंदु पर है तक प्रस्थान करवा सके यह सत्यापित करने के बाद कि स्टॉप शंट सिगनल-एस.एच.-31 तक ट्रैक सभी अवरोधों से मुक्त है। ऐसी स्थिति में अनुमति दिए गए संचलन को एस.एम. डायरी में लाल स्याही से दर्ज किया जाएगा तथा इसकी जानकारी ड्यूटी पर तैनात सेक्शन नियंत्रक को दी जाएगी।
साइडिंग के स्टॉप शंट सिगनल-एस.एच.-31 तक खाली रिक को प्रेषित करने के लिए संबंधित शंट सिगनल को ऑफ किया जाएगा, जहां से साइडिंग प्राधिकारी प्लेसमेंट हेतु ट्रेन के ड्राइवर का मार्गदर्शन करेंगे।
- 1.4 दल्लीराजहरा में स्टेशन मास्टर के कार्यालय एवं राजहरा निजी साइडिंग के प्राधिकारी कार्यालय के मध्य दूरभाष संचार उपलब्ध है।



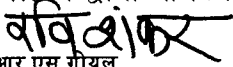
आर.एस.गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर

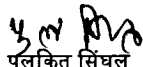


पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

2. कार्यप्रणाली :

- 2.1 सामान्यतः गाड़ियों में एक इंजन लगाया जाता है परंतु आवश्यक होने पर गाड़ी के आगे एवं पीछे एक-एक इंजन लगाए जा सकते हैं।
- 2.2 गाड़ी दिल्लीराजहरा यार्ड से जाने के लिए तैयार हो, वैसे ही स्टेशन मास्टर / दिल्लीराजहरा, साइडिंग प्राधिकारियों को प्रस्तावित संचलन के बारे में फोन पर सूचना देगा। राजहरा साइडिंग के साइडिंग प्राधिकारी गाड़ी को लेने के लिए सभी आवश्यक प्वाइंट्स को सेट एवं लॉक करेंगे तथा स्वयं में यह संतुष्ट होने पर कि जिस लाइन पर गाड़ी को लिया जाना है वह सभी अवरोधों से मुक्त है, उक्त गाड़ी को लेने हेतु अपने सहमति के रूप में दिल्लीराजहरा स्टेशन को अपना प्राइवेट नंबर देगा। साइडिंग प्राधिकारियों द्वारा स्टेशन मास्टर / दिल्लीराजहरा को अनुमति ना दिए जाने के बाद भी दिल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को यह प्राधिकार है कि वह यह सत्यापित करने के बाद कि स्टॉप शंट सिगनल एस.एच-31 तक ट्रैक सभी अवरोधों से मुक्त है, राजहरा साइडिंग के प्रवेश बिंदु पर लगे हुए स्टॉप शंट सिगनल एस.एच-31 तक खाली रैक को भेज सकता है। ऐसी स्थिति में अनुमति दिए गए संचलन को एस.एम. डायरी में लाल स्याही से दर्ज किया जाएगा तथा इसकी जानकारी ड्यूटी पर तैनात सेक्शन नियंत्रक को दी जाएगी।
- 2.3 राजहरा साइडिंग के प्राधिकारी स्टेशन मास्टर / दिल्लीराजहरा को गाड़ी के पूर्ण आगमन की सूचना देंगे। कार्य की समाप्ति के बाद जब पायलट स्टार्ट करने हेतु तैयार हो तब राजहरा साइडिंग के प्राधिकारी दिल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देंगे तथा वे बी.डी.आर. बोर्ड के सेक्शन नियंत्रक से परामर्श के बाद शंट सिगनल सं.- 4 तक पायलट को लेने के लिए अनुमति देगा।
3. साइडिंग में कार्य करने वाले सभी पायलट पूरी तरह एयर ब्रेकड हों तथा गाड़ी के प्रारंभ में इंजन लगी हो। पायलट कार्य करने वाले शंटर माइंस छोड़ने से पूर्व यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी में 85% ब्रेक पावर है तथा आवश्यक संख्या में पिस्टन कार्यरत हैं। वे गाड़ी को अपने नियंत्रण में रखेंगे एवं यार्ड में प्रवेश हेतु शंट सिगनल एस.एच- 4 दिए जाने तक शंट सिगनल में स्टॉप डेड रहेंगे।
4. साइडिंग के अंदर शंटिंग प्रचालन करने हेतु पायलट के साथ एक प्वाइंट्स मैन साथ जाएंगे। साइडिंग के अंदर समस्त शंटिंग प्रचालन हेतु शिफ्ट इंचार्ज व्यक्तिगत रूप से उत्तरदाई होगा तथा वह यह सुनिश्चित करेगा कि माइंस के प्रतिनिधियों को ट्रैक एवं वैगनों से श्रमिकों दूर रखने के लिए पूर्व चेतावनी दे दी गई है।
5. जब लाइट इंजन लोड तैयार ना होने के कारण दिल्लीराजहरा स्टेशन लौट रही हो तब केवल चालक दल अकेले शंट सिगनल सं. एस.एच- 4 तक लौटेंगे एवं शंट सिगनल पर पहुंचने के बाद ही उसके आस्पेक्ट के अनुसार कार्य करेंगे।
6. राजहरा साइडिंग की क्षमता केवल 46 बी.ओ.बी.एस.एन. की है अतः शेष बी.ओ.बी.एस. खाली वैगनों को लाइन को फाउल करते हुए प्लेस किया जाता है तथा रेलवे / साइडिंग लोकोमोटिव द्वारा आवश्यकतानुसार शंटिंग की जाएगी।


आर.एस.गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

7. विशेष प्रतिबंध :

संपूर्ण साइडिंग पर गति प्रतिबंध 15 कि.मी./घंटा है।

II. दल्लीराजहरा स्टेशन के कुंडे साइडिंग के कार्यचालन नियम :

जिस पावर से खाली रिक को साइडिंग में लाया गया है उसी पावर से तैयार लोड रिक को निकाला जाएगा अथवा पावर निम्नानुसार दल्लीराजहरा स्टेशन लौट जाएगा :-

1.1 भिलाई इस्पात संयंत्र के दल्ली प्लांट माइंस की निजी साइडिंग, दल्लीराजहरा स्टेशन यार्ड के गुदुम छोर की लाइन सं. 4 से प्रारंभ होता है। डी./एस. की सामान्य सेटिंग इस साइडिंग को रेलवे यार्ड से पृथक करती है।

1.2 निजी साइडिंग के भीतर डी/एस प्वाइंट के निकट शंट सिगनल सं. 20 लगाया गया है जहां साइडिंग से लौटने वाली सभी गाड़ियां स्टॉप डेड होंगी तथा दल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा शंट सिगनल सं. 20 को ऑफ करने पर गाड़ियां यार्ड में प्रविष्ट होंगी।

1.3 कुंडे साइडिंग में खाली रिक के प्लेसमेंट की प्रक्रिया :

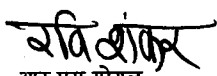
कुंडे साइडिंग में खाली रिक को प्लेसमेंट हेतु भेजने से पहले दल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, साइडिंग प्राधिकारियों से प्राइवेट नंबर समर्थित सहमति लेगा। साइडिंग प्राधिकारियों द्वारा स्टेशन मास्टर / दल्लीराजहरा को अनुमति ना दिए जाने के बाद भी दल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को यह प्राधिकार है कि वह खाली रिक को स्टॉप शंट सिगनल-एस.एच.-29 जो की कुंडे साइडिंग के प्रवेश बिंदु पर है तक भेज सकता है यह सत्यापित करने के बाद कि स्टॉप शंट सिगनल-एस.एच.-29 तक ट्रैक सभी अवरोधों से मुक्त है। ऐसी स्थिति में अनुमति दिए गए संचलन को एस.एम. डायरी में लाल स्याही से दर्ज किया जाएगा तथा इसकी जानकारी ड्यूटी पर तैनात सेक्शन नियंत्रक को दी जाएगी।

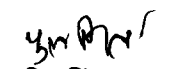
साइडिंग के स्टॉप शंट सिगनल-एस.एच.-29 तक खाली रिक को प्रेषित करने के लिए संबंधित शंट सिगनल को ऑफ किया जाएगा, जहां से साइडिंग प्राधिकारी प्लेसमेंट हेतु ट्रेन के ड्राइवर का मार्गदर्शन करेंगे।

1.4 दल्लीराजहरा में स्टेशन मास्टर के कार्यालय एवं कुंडे साइडिंग के प्राधिकारी कार्यालय के मध्य दूरभाष संचार उपलब्ध है।

2. कार्यप्रणाली :

2.1 सामान्यतः गाड़ियों में एक इंजन लगाया जाता है परंतु आवश्यक होने पर गाड़ी के आगे एवं पीछे एक-एक इंजन लगाए जा सकते हैं।


आर.एस.गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

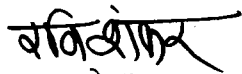
- 2.2 जैसे ही गाड़ी दिल्लीराजहरा यार्ड से जाने के लिए तैयार हो, वैसे ही एस.एम. / डी.आर.जेड., साइडिंग प्राधिकारियों को प्रस्तावित संचलन के बारे में डब्ल्यू.एल.एल. फोन पर सूचना देगा।

कुंडे साइडिंग के साइडिंग प्राधिकारी गाड़ी को लेने के लिए सभी आवश्यक प्वाइंट्स को सेट एवं लॉक करेंगे तथा स्वयं में यह संतुष्ट होने पर कि जिस लाइन पर गाड़ी को लिया जाना है वह सभी अवरोधों से मुक्त है, उक्त गाड़ी को लेने हेतु अपने सहमति के रूप में दिल्लीराजहरा स्टेशन को अपना प्राइवेट नंबर देगा। साइडिंग प्राधिकारियों द्वारा स्टेशन मास्टर / दिल्लीराजहरा को अनुमति ना दिए जाने के बाद भी दिल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को यह प्राधिकार है कि वह यह सत्यापित करने के बाद कि स्टॉप शंट सिगनल एस.एच-29 तक ट्रैक सभी अवरोधों से मुक्त है, कुंडे साइडिंग के प्रवेश बिंदु पर लगे हुए स्टॉप शंट सिगनल एस.एच-29 तक खाली रैक को भेज सकता है।

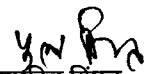
- 2.3 कुंडे साइडिंग के प्राधिकारी स्टेशन मास्टर / दिल्लीराजहरा को गाड़ी के पूर्ण आगमन को सूचित करेंगे। कार्य की समाप्ति के बाद जब पायलट स्टार्ट करने हेतु तैयार हो तब कुंडे साइडिंग के प्राधिकारी दिल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देंगे तथा वे यार्ड मास्टर से परामर्श के बाद पायलट को लेने के लिए क्लियर लाइन का चुनाव करेगा तथा नामित रूट के सभी प्वाइंट्स को सेट एवं लॉक करेगा।
3. साइडिंग में कार्य करने वाले सभी पायलट पूरी तरह एयर ब्रेकड हों तथा गाड़ी के प्रारंभ में इंजन लगी हो। पायलट कार्य करने वाले शंटर माइंस छोड़ने से पूर्व यह सुनिश्चित करेंगे कि गाड़ी में 85% ब्रेक पावर है तथा आवश्यक संख्या में पिस्टन कार्यरत हैं। वे गाड़ी को अपने नियंत्रण में रखेंगे एवं यार्ड में प्रवेश हेतु शंट सिगनल स.-20 दिए जाने तक शंट सिगनल में स्टॉप डेड रहेंगे।
4. साइडिंग के अंदर शंटिंग प्रचालन करने हेतु पायलट के साथ एक प्वाइंट्स मैन साथ जाएंगे। साइडिंग के अंदर समस्त शंटिंग प्रचालन हेतु शिफ्ट इंचार्ज व्यक्तिगत रूप से उत्तरदाई होगा तथा वह यह सुनिश्चित करेगा कि माइंस के प्रतिनिधियों को ट्रैक एवं वैगनों से श्रमिकों दूर रखने के लिए पूर्व चेतावनी दे दी गई है।
5. जब लाइट इंजन लोड तैयार ना होने के कारण दिल्लीराजहरा स्टेशन लौट रही हो तब केवल शंट सिगनल सं. 20 तक लौटेंगे तथा शंट सिगनल पर पहुंचने के बाद ही उसके आस्पेक्ट के अनुसार कार्य करेंगे।
6. विशेष प्रतिबंध :
संपूर्ण साइडिंग पर गति प्रतिबंध 15 कि.मी./घंटा है।

III. दिल्लीराजहरा स्टेशन के क्रिपल साइडिंग/सिक लाइन के कार्यचालन नियम :

क्रिपल साइडिंग/सिक लाइन, दिल्लीराजहरा स्टेशन यार्ड के गुदुम छोर की लाइन सं. 4 से प्रारंभ होता है। डी/एस की सामान्य सेटिंग इस साइडिंग को रेलवे यार्ड से पृथक करती है।

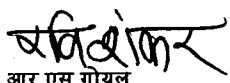


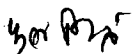
आर.एस.गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

1. साइडिंग/सिक लाइन के भीतर डी/एस प्वाइंटों के निकट शंट सिगनल सं. 17 लगाया गया है जहां साइडिंग से लौटने वाली सभी गाड़ियां स्टॉप डेड होंगी तथा दिल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा शंट सिगनल सं. 17 को ऑफ करने पर गाड़ियां यार्ड में प्रविष्ट होंगी।
2. **क्रिपल साइडिंग/सिक लाइन में खाली रैक के प्लेसमेंट की प्रक्रिया :**
 क्रिपल साइडिंग/सिक लाइन में खाली रैक को प्लेसमेंट हेतु भेजने से पहले दिल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, साइडिंग प्राधिकारियों से प्राइवेट नंबर समर्थित सहमति लेगा। साइडिंग प्राधिकारियों द्वारा स्टेशन मास्टर / दिल्लीराजहरा को अनुमति ना दिए जाने के बाद भी दिल्लीराजहरा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को यह प्राधिकार है कि वह खाली रैक को स्टॉप शंट सिगनल-एस.एच.-32 जो कि क्रिपल साइडिंग/सिक लाइन के प्रवेश बिंदु पर है, तक भेज सके, यह सत्यापित करने के बाद कि स्टॉप शंट सिगनल-एस.एच.-32 तक ट्रैक सभी अवरोधों से मुक्त है।
 साइडिंग के स्टॉप शंट सिगनल-एस.एच.-32 तक खाली रैक को प्रेषित करने के लिए संबंधित शंट सिगनल को ऑफ किया जाएगा, जहां से गाड़ी को पायलट इन करके प्लेसमेंट के लिए जरूरी लाइनों के हाथ पॉइंट को क्लैप तथा पेडलॉक करने के बाद किसी एक लाइन में जैसे कि सिक लाइन 1, 2 या 3 या फिर क्रिपल साइडिंग में लिया जाएगा। लोडिंग/अनलोडिंग रेल लेवल प्लेटफॉर्म के लिए सिक लाइन में तीन लाइन शामिल है। क्रिपल साइडिंग/सिक लाइन में आवाजाही की अनुमति देने से पहले, दिल्लीराजहरा स्टेशन पर ऑन ड्यूटी स्टेशन मास्टर यह सत्यापित करेगा कि जिस लाइन पर ट्रेन लेनी है वह क्लियर है। फिर वह निर्धारित प्रारूप में शंटिंग आदेश जारी करेगा। शंटिंग पर्यवेक्षक लोको पायलट/शंटर (एलपीएस) को प्राधिकार सौंपेगा और उसे प्रस्तावित संचलन के बारे में समझाएगा। शंटिंग की देखरेख करने वाले कर्मचारी यह सुनिश्चित करेंगे कि हैंड पॉइंट क्लैप और पैडलॉक हैं।
3. साइडिंग के अंदर सभी शंटिंग कार्यों में भाग लेने के लिए प्वाइंट्समैन पायलट के साथ रहेंगे। शंटिंग जमादार साइडिंग/सिक लाइनों के अंदर सभी शंटिंग कार्यों के लिए व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार होगा।
4. क्रिपल साइडिंग/सिक लाइन से दिल्लीराजहरा स्टेशन तक ट्रेनों को निकाले जाने की स्थिति में, केवल शंट सिग्नल नंबर-17 तक ही लौटें, उसके बाद शंट सिग्नल-17 को ऑफ कर ट्रेन को यार्ड में प्रवेश दिया जाएगा।


 आर.एस.गोयल
 व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर


 पुलकित सिंघल
 व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

5. विशेष प्रतिबंध :

संपूर्ण साइडिंग पर गति प्रतिबंध 15 कि.मी./घंटा है।

उत्तरदायित्व :

प्लेसमेंट के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों को साइडिंग में रखे गए वैगनों की संरक्षा सुनिश्चित करनी होगी। कर्मचारी साइडिंग में रखे वाहनों की संरक्षा, सुरक्षा जंजीरों को बांधने और लोहे के स्किड्स को रखने के लिए भी जिम्मेदार थे। जिसके लिए पर्याप्त संख्या में स्टेशन में लोहे के स्किड, पैडलॉक के साथ सुरक्षा चेन आसानी से उपलब्ध होनी चाहिए।

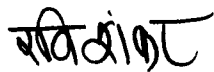
IV. पार्सल साइडिंग (सी.ए.एल.-102.551 मी. डी.ई. से एफ.बी.)/शंटिंग नेक (सी.ए.एल.-265.91 मी. डी.ई. से पी.टी.) में गाड़ियों का प्लेसमेंट एवं ड्रॉन आउट :

गाड़ियों के प्लेसमेंट एवं ड्रॉन आउट के लिए कंट्रोल पॉइंट का प्रचालन (कंट्रोल पॉइंट सं.-66)

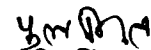
चाबी 'ए' को ईकेटी से रिलीज करने के लिए कंट्रोल बटन-66 के साथ ग्रुप ट्रांस बटन दबाया जाना चाहिए, नियंत्रण पॉइंट बटन के ऊपर सफेद प्रकाश संकेत चमकना शुरू हो जाएगा, इसका मतलब है कि चाबी ईकेटी से निकाले जाने के लिए तैयार है। उसके बाद चाबी निकालने के लिए ई.के.टी. के नीचे दिए बटन को दबाएं, इस प्रकार निकाली गई चाबी 'ए' पॉइंट 'X' में एचपीएल के साथ लगाए गए 'ई' प्रकार के लॉक में डाला जाएगा और सिक लाइन पूर्व के पॉइंट्स को स्थापित करने के लिए साइट पर आर्क-लीवर संचालित करने के लिए हाथ प्लंजर को अनलॉक करने के लिए घड़ी के घूमने की दिशा में घुमाकर चालू किया जाएगा, रिवर्स पोजीशन चाबी में प्रवेश पॉइंट की स्थापना के बाद दूसरे छोर के पॉइंट के संचालन के लिए रिलीज किया जाएगा। इस प्रकार निकाली गई चाबी को रिवर्स स्थिति में पॉइंट के संचालन के लिए पॉइंट के दूसरे छोर में लगाए गए 'ई' प्रकार लॉक में डाला और घुमाया जाएगा। शंटिंग नेक / पार्सल साइडिंग पर काम पूरा करने के बाद, संबंधित नियंत्रण चाबी स्टेशन पर वापस लाकर और शंटिंग नेक / पार्सल साइडिंग के विरुद्ध उस पॉइंट को स्थापित करने के बाद संबंधित ईकेटी में डाला जाना चाहिए और घड़ी के घूमने की विपरीत दिशा में घुमाकर दबाया जाना चाहिए, इससे पैनल पर चमकती संकेत दिखाई देती है। अब, ड्यूटी पर तैनात एसएम साइडिंग कंट्रोल चाबी 'इन' की स्वीकृति के लिए ग्रुप रिलीज बटन और संबंधित साइडिंग बटन को एक साथ दबाएगा। कंट्रोल चाबी के निकालते ही उस रूट के सम्बंधित सिगनल लॉक हो जाएंगे। कंट्रोल चाबी से आर्क-लीवर के अनलॉक करते ही, प्रासंगिक क्रॉस-ओवर पॉइंट तथा डीरेलिंग स्विच फ्री हो जाएंगे, इसलिए उन्हें प्रत्येक मूवमेंट के लिए फेसिंग दिशा में क्लैंप और पैडलॉक किया जाना चाहिए तथा चाबी को शंटिंग करवाने वाले आधिकारिक प्रभारी द्वारा रखा जाना चाहिए।

उत्तरदायित्व :

शंटिंग नेक / पार्सल साइडिंग से आने जाने का मूवमेंट 'गैर सिगनलिंग मूवमेंट' है। ट्रेनों के मूवमेंट (प्लेसमेंट और ड्रॉन आउट) ट्रेन के गार्ड और चालक द्वारा ड्यूटी पर तैनात प्वाइंट मैन की मदद से ड्यूटी पर तैनात एस.एम. के निर्देशों के अनुसार किया जाएगा। ड्यूटी पर तैनात गार्ड और पॉइंटमैन सिक लाइन पूर्व में रखे वैगन की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार हैं।



आर.एस.गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

इसलिए वे, सामान्य एवं सहायक नियम 5.23 में दिए गए सावधानियों के अनुसार सिक लाइन पूर्व में रखी गाड़ी के संरक्षा की व्यवस्था करेंगे।

शंटिंग नेक/पार्सल साइडिंग से गाड़ी बाहर निकालने से पहले, ड्यूटी पर तैनात गार्ड तथा पॉइंट्स मैन यह सुनिश्चित करेंगे की स्कड्स, जंजीर निकाल लिए गए हैं तथा हाथ ब्रेक रिलीज़ कर दिया गया है।

लोड गाड़ी के प्लेसमेंट / ड्रॉन आउट के बाद, गाड़ी के चालक और गार्ड आवश्यक प्रविष्टियों को स्टेशन में रखे प्लेसमेंट / ड्रॉन आउट रजिस्टर में दर्ज करेंगे।

इस प्रकार निकली गई चाबी 'ए' को इसके ई.के.टी. पर वापस लगाया जाएगा ताकि लाइन क्र.1 से गाड़ी लेने और भेजने के लिए सिगनल मूवमेंट को चालू किया जा सके।

बरती जाने वाली सावधानी :

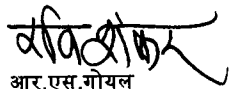
संचलन के लिए क्रॉस ओवर को इसकी रिवर्स पोजीशन पर क्लैंप तथा पेडलॉक किया जाना चाहिए।

ध्यान दें :

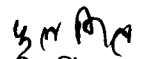
चाबी 'ए' निकालने के बाद लाइन नंबर 1 पर रिसेप्शन और प्रेषण के लिए सिगनलिंग मूवमेंट निष्क्रिय हो जाएंगे और तब तक बने रहेंगे जब तक कि ई.के.टी. में चाबी 'ए' डाला नहीं जाता और ड्यूटी पर तैनात एसएम द्वारा सामान्यीकृत (रिलीज़) नहीं किया जाता।

विशेष प्रतिबंध :

एक से अधिक इंजन या ट्रेन को एक ही समय में शंटिंग नेक / पार्सल साइडिंग में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक कि पिछली पायलट / इंजीनियरिंग ट्रेन के गार्ड / शंटिंग मास्टर द्वारा लिखित में प्रमाणित नहीं किया जाता है कि उसकी ट्रेन या इंजन सुरक्षित रूप से दी गई साइट पर पहुंच गया है तब तक साइडिंग के अंदर सभी मूवमेंट को स्टेशन मास्टर द्वारा निलंबित रखा जाएगा।



आर.एस.गोयल
व.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी., रायपुर



पुलकित सिंघल
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY**NO: SDOM/R/SWR/DRZ/****RAIPUR DIVISION****STATION WORKING RULE OF DALLIRAJHARA(B.G)**Date of issue: 04-08-23

Date of brought into force: _____

Note:

The Station Working Rules must be read in conjunction with General and subsidiary rules and Block Working Manual etc. These rules do not in any way supersede any Rule in the above books.

1. Station Working Rule diagram:

Station Working Rule diagram (SWRD) No.SI/R/DRZ/16 with ALT-"G" is based on PCSTE/ SEC Railway's S.I.P. No. SI/R/DRZ/16 with ALT-"G" is attached to these working rules. It shows the complete layout of the station yard, all signaling and interlocking features, the gradients and holding capacity of all individual lines, names of the adjacent stations etc.

2. Description of Station:**2.1. General (Location):**

Dallirajhara (Code DRZ) is a standard-IIR interlocked 'B' class station with Central Panel interlocking. It is situated at Km.955.143 from Howrah with adjacent station KUSUMKASA (KYS) at a distance of 7.607 Km in MXA end on MXA-DRZ Electrified Single line section and GUDUM at a distance of 17.02 Km in Rowghat end of DRZ-ROW new non-electrified single line section. The Movement into and across this station is controlled by the SM/ASM on duty at the station through Central Control cum Indication Panel (CCIP). Train operation in DRZ-KYS and DRZ-GUDUM block section is worked under Absolute Block system in terms of Rule no. 8.01(a) & (b), 8.02(b), 8.03(1)(a),(b) & c(ii), 8.05(2) & (3) and 8.06(1) of Chapter - VIII and Chapter - VIX of General rules.

2.2 Block stations, IBH, IBS on either side and their distance and outlying sidings:

- i) The adjacent block station is Kusumkasa (Code KYS) at a distance of 7.607 km at Durg end.
- ii) The adjacent block station is GUDUM (Code GUDM) at a distance of 17.02 km at ROW end.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

- iii) There is a BSP Siding at a distance of 1.32 km in the West end of the yard (Rajhara Private Siding).
- iv) The 'Kunde Siding (Dalli Plant Siding)' is isolated from yard by DS point No. 51 at a distance of 12.52 km also located in the West end of the yard.
- v) Three Shunting Neck.
- vi) One Cripple Siding.
- vii) There are no IBH or IBS at this station.
- viii) One Parcel Siding.

2.3 (a) Block Section Limits on either side of the Station on different directions:

Sl. No.	Between Stations	The point from which the "Block Section" Commences from	The point at which the "Block Section" ends at
1.	DRZ-KYS	Down advanced starter signal No. 28 of Dallirajhara.	Up Advance Starter Signal No. 27 of Kusumkasa.
2.	DRZ-GUDM	UP advanced starter signal No. 27 of Dallirajhara.	DN Advance Starter Signal No. 28 of Gudum.

(b) Station section:

The Station section lies in between down Advanced Starter Signal No. 28 of DRZ & UP Advanced Starter Signal No. 27 at West end.

2.4 Gradients:

AT KYS END:

The gradients at Kusumkasa end are 1 in 400 falling up to CH: 685.97m followed by 1 in 150 falling up to CH: 2776.85m.

AT GUDUM END:

The gradients at Gudum end are 1 in 400 raising up to CH: 815.90m followed by 1 in 833.33 raising up to CH: 1200.00m followed by LEVEL up to CH: 1260.00m followed by 1 in 150(C) falling up to CH: 2424.00m.

2.5 Lay Out:

The station yard comprises of 7(seven) running lines of which Line No.1 is designated as Passenger Line. Lines No. 2 to Line No. 7 are meant for UP reception-cum-Down Dispatch.

A) In addition the following sidings are provided:

- i) Shunting Neck in the goods platform taking off from line No.1 at Durg end.
- ii) Parcel Siding in extension of Shunting Neck.

(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

- iii) Shunting Neck in the west end of the yard isolating the Station Yard from Kunde Siding by DS Point No. 51 at the Gudum end of the yard.
- iv) Shunting Neck in the East end of the yard for performing shunting to and from this siding to lines no. 5, 6 and 7 respectively.
(Refer to Appendix 'F' for detailed working of the above sidings)
- v) Cripple Siding taking off from Line No. 4 at the West end of the yard.
- vi) 03 Nos. of Sick Lines taking off from the Cripple Siding.

B) Private sidings:

1. Rajhara Pvt. siding:

This siding takes off from line No.3 at West end of the yard. For detailed working refer to Appendix 'F'

2. Dalli plant siding (Kunde siding).

This siding takes off from line no. 4 at West end of the yard. Refer to Appendix 'F' for detailed working.

2.5.1 Running Lines Direction of Movement and Holding Capacity:

Sl. No.	Line No/Name of the Line	CSL in meters	Purpose of the Line
1.	Line No. 1: Loop Line No.1 (Passenger Line)	<u>817</u> (STR to STR)	Signalled for reception & dispatch of UP & DN trains
2.	Line No. 2: Loop Line No. 2	<u>694</u> (STR to STR)	
3.	Line No. 3: Main Line	<u>724</u> (STR to STR)	
4.	Line No. 4: Loop Line No. 3 (Goods)	<u>750</u> (STR to STR)	
5.	Line No. 5: Loop Line No. 4 (Goods)	<u>750</u> (STR to STR)	
6.	Line No. 6: Loop Line No. 5 (Goods)	<u>700</u> (STR to STR)	
7.	Line No. 7: Loop Line No. 6 (Goods)	<u>700</u> (STR to STR)	

2.5.2 Non-Running Lines and their capacity in CAL:

Sl. No.	Line No/Name of the Line	CAL in meters
1.	Shunting Neck on Goods Platform	265.91 (DE to Point)
2.	Parcel Siding	102.551 (DE to FB)
3.	Shunting Neck in extension of Line No. 6	35.74 (CSL) (SH to DE)
4.	Cripple Siding	245.251 (DE to FB)
5.	Sick Line No. 1	178.851 (DE to FB)


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr.DOM/Raipur

6.	Sick Line No. 2	138.301 (DE to FB)
7.	Sick Line No. 3	161.601 (DE to FB)
8.	Shunting Neck isolating the Dallirajhara yard from Kunde siding at west end of the yard	CSL : 512.00 (D/E to SH.)
9.	Over run line in extension of Rajhara Siding.(No stabling)	120(PT to DE)
10.	Over run line in extension of Line No-1 at the west end of the yard. (No stabling)	120(PT to DE)
11.	Over run line in extension of Line No-1 at the East end of the yard. (No stabling)	120(DE to PT)

2.5.3 **Any Special features in the Lay out:**

All the points of Cripple Siding and Sick Lines are hand operated. Before permitting any movement over the points, the same should be set, clamped and padlocked.

2.6 **Level Crossings:**

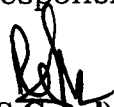
There is a non-interlocked manned level crossing Gate in between DRZ-GUDM section namely DD-62 at km No. 970.063. The telephone communication is provided between Dallirajhara station & the LC gate. For details of DD-62, refer Appendix-A.

3. **System and means of working:**

(i) Trains between Dallirajhara and Kusumkasa are worked under Absolute Block system by means of UFSBI with Block panel type non-cooperative block instrument with Block Proving Axle Counters in accordance with chapter VIII and XIV of General rules and chapter IV part- II of Block working manual.

UFSBI with Block panel for Dallirajhara - Kusumkasa section is installed in the office of the Station Master on duty who is responsible for its operation and custody of its keys.

(ii) Trains between Dallirajhara and Gudum are worked under Absolute Block system by means of UFSBI with Block panel type non-cooperative block instrument with Block Proving Axle Counters in accordance with chapter VIII and XIV of General rules and chapter IV part- II of Block working manual. UFSBI with Block panel for Dallirajhara - Gudum section is installed in the office of the Station Master on duty who is responsible for its operation and custody of its keys.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

4. System of signaling and interlocking:

Multiple Aspect Colour light LED signals in accordance with General Rule 3.07 (4), (5), (6), (7), 3.08 (4) (b), 3.13 (6) (b), 3.27 (a) and 3.32 (2) are provided to control the movement of trains into and out of this yard. The following signals are provided in each direction.

A) At East end of the Yard:

i) For Up Reception:

- a) UP Distant Signal.
- b) UP Inner Distant Signal
- c) UP Home Signal, S-1 with Junction type Route Indicators for receiving trains on Line No. 1 to 7.
- d) Calling-On Signal below the UP Home Signal.

ii) For Up Dispatch:-

- a) UP starter Signal S-3,S-5,S-7,S-9,S-11,S-13 and S-15 for Line No. 1,2,3,4,5,6 & 7 respectively.
- b) UP Adv. starter Signal S-27.

iii) For Down Reception:

- a) DN Distant Signal
- b) DN Inner Distant Signal
- c) DN Home Signal, S-2 with Junction type Route Indicators for receiving trains on Line No. 1 to 7.
- d) Calling-On Signal below the DN Home signal, S-2.

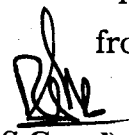
iv) For Down Dispatch:

- c) Starter Signals S-6,S-8,S-10,S-12,S-14,S-16 & S-18 for lines 1,2,3,4,5,6 & 7 respectively.
- d) Advance Starter Signal S-28.

In addition to the above, the Shunt Signals are also provided to facilitate shunt movements in the yard.

B) At West end of the Yard:

- i) Fixed 'ON' Shunt Signals are provided before entrance of Kunde Siding , Rajhara Siding and Cripple Siding, SH-29,SH-31 and SH-32 respectively then the trains are piloted IN by the siding holders.
- ii) The Shunt Signals are provided to dispatch the trains towards Kunde Siding or Rajhara Siding or Cripple Siding up to the fixed 'ON' Shunt signals and to receive the trains from these sidings.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

4.1 Track Circuits:

The station yard is fully Track circuited/axle counters. The Home Signal is provided with approach track circuits for operation of calling on signal at KYS & Gudum end. The Advance Starter Signal will automatically be replaced to "ON" position as soon as the track circuit ahead is occupied. Visual indicators are provided on the panel board installed in the Station Master's office to show the condition of the lines i.e. whether the line is clear or occupied as under.

- i) No indication line is clear.
- ii) When the Signal is cleared with the route set and locked and the track over which the train has to pass is not occupied 'White' Illumination is shown in the entire route set. As the train precedes gradually the illuminations which were showing 'White' turns to 'Red' as the train occupies each track and finally shows 'No Indication' once the complete train passes over the set route and the route is released automatically behind the said train.

- iii) Red indication: line is occupied/failed.

In the event of failure of track circuit the Home Signal/Starter/Advance Starter becomes inoperative and the train will be piloted in for Home signal and piloted-out for starter signal as per General Rule 3.69, 3.70, 3.71 & Subsidiary Rules thereto.

However, the trains can be admitted by Calling-On in the event of failure of any track circuit except the replacement track.

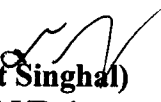
(Please refer Appendix-'B' for detailed instructions for taking 'OFF' Calling- On Signal.)

Before piloting in any train SM on duty must satisfy physically himself that the reception line is free from obstructions and before dispatch of train he must ensure from the advance station and SCR on duty about the complete arrival of train.

4.1.1 Multi Section Digital Axle Counter:-

Multi Section Digital Axle counter is provided on berthing track circuit of Line No-1 to line no-7 and Control point No-66. In the event of failure of track axle counters the concerned signal will become inoperative & trains shall be received on calling-on signal. If calling-on signal doesn't


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

respond or fails trains will be piloted 'IN' for Home signal and piloted- 'OUT' for starter signal as per GR 3.69, 3.70, 3.71 & SR thereto.

Before piloting 'IN' any train SM on duty must satisfy that the reception line is free from obstruction and before P/OUT the train he must ensure from the station in advance and SCR on duty about the complete arrival of previous train at the station in advance.

4.1.2 The DRZ-KYS and DRZ-GUDM Block section are proved by means of Digital Axle Counter (BPAC) to detect whether the block section is clear or not. It also controls the operation of concerned Block Instrument.

4.1.3 Whenever any Axle Counter fails it is necessary to reset the Analog Axle Counter as well as Digital Axle Counter (BPAC). (Please Refer Appendix 'B' for detailed working instructions).

4.1.4 Interlocking:

4.1.4 The station is equipped with standard IIR Panel interlocking through central panel. The points and signals at either end are set through the panel. The control panel is of desk type 'Domino' pattern.

4.1.5 The controlling and indicative elements are grouped together on the panel and located in the geograophical order displayed through a diagram of lines depicting the track of the specific/concerned area. The points and signals buttons are placed pertaining to the specified location as per diagramatic representation. The details of operation have been explaind in 'Appendix 'B' of working rules of DALLIRAJHARA station.

4.1.5.Motor operated points:

All points are motor operated points; each point is operated electrically by means of push button on panel board. In the event of power failure, track circuit failure it shall be operated manually by crank handling the points.

All motor operated points have been controlled categories under CH1 to CH10 etc. for emergency operation in the event of power failure.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

Sl.No.	CH. group	Controlling Point	Location
1	CH1	41 A/B	Panel Room
2	CH2	42A/B, 44A/B	
3	CH3	43	
4	CH4	45,46 A/B, 47A/B & 48	
5	CH5	51,52	
6	CH6	53A/B	
7	CH7	54 A/B	
8	CH8	55A/B	
9	CH9	57 A/B & 58A/B	
10	CH10	59,60,61 & 62 A/B	

(Refer to Appendix 'B' for detailed instructions on use of the Crank Handles for Manual Operation and Emergency Point Operation).

4.1.6 Axle Counters:

1. Digital Axle Counters are provided in the Block Section DRZ-KYS and DRZ-GUDM for the working of BPAC.
2. Multi Section Digital Analog Axle Counters are provided in the berthing portions of the running lines and control points No-66.
(Refer Appendix-'B' for the detailed working of Axle Counters and their resetting features).

4.2 Custody of Relay Room Key & Procedure for its Handing Over and Taking Over between Station Master and S&T Maintenance Staff:

The Relay Rooms / Cabin basements shall have double locking system of Operating & S&T Locks. Both the locks (Operating Lock & S&T Lock) shall be of Godrej make & shall be provided on the Door of Relay rooms/ Cabin Basements. One key of Operating lock shall be in the custody of ASM on duty & the spare Key/ keys shall be kept in the custody of Sectional DTI. One key of the S&T lock shall be kept in the safe custody of concerned Signal Maintainer/ supervisor & spare key/ keys of the S&T lock shall be kept in the safe custody of Depot in charge SSE/signal of the section. In addition E-type lock is also to be provided at the theft prone relay huts. Key of this lock shall be with Signal Maintainer.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

Whenever relay room is to be opened either for maintenance schedule or during failure or other maintenance activities/construction works, the concerned Maintainer/Signal Supervisor shall: First obtain the serial number of the day with time from Section Engineer/Signal/HQ of the respective Divisional Control Office. Then record the same in the Relay Room Key Register with reason. Relay Room Key register to be maintained in following format:-

S. N.	Date	Time taken from	Signature of		Date	Time handed over to SM	Signature of		Purpose	Remarks
			ESM/ SE/J E	SM on duty			ESM/ SE/ JE	SM on duty		

When ASM on duty is requested for the key by the S&T staff:

The ASM shall give the key of Operating Lock to S&T staff after the entry is made in the Relay Room Key Register and also with red ink in TSR. Relay Room Cabin Basement key shall not be handed over by ASM on duty to any Group D staff of S&T department.

On completion of the work the concerned Signal Maintainer /Signal Supervisor shall: First properly close Relay Room / Cabin Basement door and lock it with both the locks. Then return the key of Operating Lock to the ASM on duty and make the entry in Relay Room Key Register. Advise Section Engineer/Signal HQ at Division Control Office of the time of closing the Relay Room.

When the operating lock is returned by S&T staff to ASM on duty he shall: First keep the key in the safe custody and acknowledge it on the Relay Room Key Register. Advise Section Controller of the time of closing the Relay Room who will record it in the Control Chart.

The procedure, frequency and authority for opening of Relay Room in four category are appended below:

For attending failure of S&T Gears within Relay Rooms: Following steps shall be taken for opening Relay Rooms for attending failures inside the Relay Rooms when necessary.

BY ASM:

Entry to be made in S&T failure register by ASM on duty and failure memo to be issued to S&T staff. The S&T staff shall not take the Relay


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

Room Key for attending failures and open the Relay Rooms unless failure is recorded in SFR.

BY S&T Staff:

If Disconnection is required, Disconnection Memo to be given by S&T Staff to ASM on duty.

Failure Memo should be acknowledged and entry in Relay Room Key Register to be made by S&T staff before obtaining Station Master's Key.

For Periodical Maintenance of Relay Room: Relay Room Key for schedule maintenance shall be taken only once in a calendar month during monthly inspection by Sectional Supervisor.

Opening for Special Activities and Works:

The relay Room can also be opened and closed by following the procedure as given in Para 2 and 3 respectively to carry out the activities as when required for-

Special maintenance activities like cable meggering block/Disconnection memos selection/locking table testing, maintenance work inside relay room by Electrical & Engineering staff, during failures, data logger resetting and inspection by Divisional and Headquarter officials.

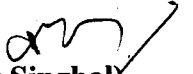
Track circuit adjustments & Voltage monitoring during monsoon and whenever required during rains.

Works required by S&T Construction and open line staff for preparatory works and during commissioning. In each such case the construction staff shall follow the detailed guidelines issued regarding working on signaling gears under the charge of open line.

In case emergencies such as fire, flood, earthquake etc the following action taken:

- a. Open line Section Engineer (Signal)/Signal Maintainer and the ASM shall jointly decide the need for opening the Relay Room.
- b. Section Engineer/Signal/HQ at Divisional Control Office and Section Controller shall be advised respectively.
- c. In case of communication failure during such emergencies, Open Line Signal Maintainer/Supervisors and ASM on duty shall jointly decide the need of opening the Relay Room and communicate later on to respective controls.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

In case key is lost/misplaced:

- a) It shall be reported to S&T control as well as SCOR for either lock.
- b) In normal course the spare key with respective custodians shall be used. In emergency situation lock may be broken under advice to SCOR as well as control.
- c) New lock shall be procured and provided

Unauthorized Opening:

In case ASM on duty comes to know of Rely Room/Cabin Basement opening by unauthorized means or by unauthorized person or any group "D" staff, the signaling system shall be suspended by him and matter immediately reported to Section Controller.

Reporting and Recording of opening of Relay Room:

A record of Relay Room opening will be kept on the control chart by the Section Controller.

Section Engineer/Signal/HQ at Divisional Control Office will prepare daily statement and also compile a 30 days report for day to day periodical perusal of Sr.DSTE/DSTE and Sr.DOM/DOM.

Sr.Section Engineer (Signal) and DTI of the respective section will check the station record of Relay Room opening during their inspections and cross it with data logger /counter reading. Discrepancy if any shall be Immediately inquired into and advised to Sr.DSTE/Sr.DOM by the numbered control message from the station immediately.

Sr. Section Engineer (Signal) and DTI of the respective section will send monthly report of opening of Relay Rooms of all stations in their beat to the DSTE and DOM respectively. Any discrepancy will be brought to the notice of Sr. DSTE and Sr.DOM by the numbered control message from the station immediately.

4.3 Power Supply:

IPS for, Colour Light LED Signals are provided at the station to which the Local/ Solar Supply and Generator Supply are extended through a changeover kept in the SM's office. The Changeover need to be kept normally in Local Supply side. In Case of the power supply failure, the generator has to be started and the change over switch has to be set on Generator Side for extending the power to CLS.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

4.3.1 Working of DG Set:

- (i) Power to the signaling equipment of the station is supplied through IPS. The battery of IPS is charged through C.G. S.E.B. Supply and the DG Set provided in the DG room of station building.
- (ii) On the failure of CG SEB Supply for more than one hours SM on duty will hand over the key of DG set to on duty points man to operate DG set after two minutes on duty points man will operate the change over switch to the DG mode.
- (iii) The DG set provided at the station cannot take continuous load of the installation for more than two hours.
- (iv) The DG set will help in keeping the battery of IPS charged at all the time and prevent them from running down.
- (v) On resumption of CG SEB Supply the working of DG set shall be stopped and then on duty point's man will operate the change over switch to the normal mode of CG SEB Supply side.
- (vi) Record of failure of CG SEB Supply and duration of working of DG set shall be maintained properly in the Register provided for this purpose by ASM. The failure of DG set shall be intimated to concerned S&T staff to rectify the defects.
- (vii) Testing of the DG set shall be carried out by on duty point's man in each shift.

5. Telecommunications:

Refer to Appendix 'B'.

6. System of Train Working:

- i) Movement of trains and pilots through the station should be done in consultation with Section (BDR) Controller on duty/Raipur as well as the provision laid down in Block Working Manual, Operating Manual and Station Working Rules.
- ii) In the event of suspension of Control Working, Station Master on duty will work independently and will be responsible for arranging judicious movement of train services in consultation with adjoining stations.

6.1 Duties of Train Working staff:

The duties and the responsibilities of train working staff in each shift is detailed in Appendix-'D'.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

6.1.1 Trains working staff (in each shift):

The following staffs are provided:

Sl. No.	Designation of the Staff deputed per Shift at the Cabin.	No. of Staff per Shift
1.	Station Superintendent (Supervisory)	1
2.	Station Master	1
3	Points man/Porter	3

6.1.2 Responsibility for ascertaining the clearance of the line and zones of responsibility:

- a) The Station Master on duty is fully responsible to ascertain the clearance of the line for reception and dispatch of trains by checking the indication lamps for berthing track of each line provided on the panel board. In case of failure, the clearance of the fouling at both ends of the line must be physically checked by SM on duty before permitting reception of a train.
- b) In case of Analog Axle Counter failure the responsibility for ascertaining the clearance of running lines shall devolve upon the Station Superintendent/SM/ASM on duty.

6.1.3 Assurance of the staff in the Assurance Register:

The register is provided at the station for Class-III and Class-IV staff those who are involved with train passing. Two types of forms are enclosed in the Register i.e. Form-'A' for Class-III and Form-'B' for Class-IV staff. Assurance is to be ensured from the staff posted newly at the Station or leave reserve staff at the station or regular staff who has resumed his duties after more than 15 days absence in the prescribed Assurance Register.

6.2 Conditions for granting line clear :

- (i) **Between DRZ-KYS section** : Conditions laid down in GR 8.03 (2) (a), (b), (c) (ii), shall be fulfilled before granting line clear for receiving a train from KYS section line must be clear up to the Down Advanced Starter Signal No. 28. Similarly, for dispatching a DN train towards KYS, the line must clear up to Up Advanced Starter Signal No. 27 of KYS.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

(ii) Between DRZ-GUDM section : Conditions laid down in GR 8.03 (2)

(a), (b), (c) (ii), shall be fulfilled before granting line clear for receiving a train from Gudum section line must be clear up to the UP Advanced Starter Signal No. 27. Similarly, for dispatching a UP train towards Gudum, the line must clear up to Up Advanced Starter Signal No. 27 of Gudm.

(iii) Any Special Conditions to be observed while receiving or

dispatching a train:

Before taking off signals for reception of a passenger train on line No. 1 Station master on duty must ensure that points of trailing end must be set against line No. 1 and the Starter Signal S-3 and S-6 is put in its ON position.

6.2.1.1 Setting of points against block line:

Refer to GR 3.38 and SR thereto for detailed instructions.

6.2.1.2 Reception of train on blocked line:

For admission of a train on an obstructed line, the procedure laid down in General Rule No. 5.09 and Subsidiary Rule 5.09.01 shall be fulfilled.

6.2.1.3 Reception of train from non-signaled line:

For admission of a train on a non-signaled line, the procedure laid down in General Rule No. 5.10 and Subsidiary Rule 5.10.01 shall be followed.

6.2.1.4 Dispatch of train from non-signaled line:

For dispatch of a train from a non-signaled line, the procedure detailed in General Rule 5.11 and Subsidiary Rules 5.11.01 shall be fulfilled.

6.2.1.5 Dispatch of train from line provided with common starter

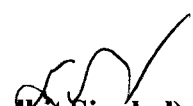
Signal:

There is no common starter signal at this Station.

6.2.1.6 Any other special conditions should be mentioned giving reference to the G&SR:

There are no other special conditions which are to be mentioned except before granting line clear for an Up Train, lines should be clear up to down advanced starter No. 28 Dallirajhara and for a DN Train, lines should be clear up to UP advanced starter No. 27 Dallirajhara.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

6.2.1.7 **Admission of a Passenger Carrying train into Goods Yard:**

For admission of a train carrying passengers on goods line the procedure laid down in Subsidiary Rule 3.40.03 must be observed.

6.3 **Conditions for taking 'OFF' Approach Signals:**

Reception of trains shall be governed by the conditions and procedure laid down in General Rule 3.36, 3.38, 3.40 (1)(b), and Subsidiary Rule 3.36.04(a), 3.38.01(b)(i), 3.38.01(c)(e)(f) and (g), 3.40.02, 3.40.03. The reception line must be cleared up to adequate distance beyond starters Signal.

6.3.1 **Responsibility of Station Master for restoration of Signals to 'ON':**

Station Master should ensure that the signal is put back to 'ON' after passage of the train as per GR 3.36.2(b).

6.4. **Simultaneous Reception/Dispatch, Crossing and Precedence of trains:**

The signaling and interlocking arrangements permit the following simultaneous movements:

1. Simultaneous reception of a down train on line No.4 or 5 or 6 or 7 and an up train on 1st loop (Line No. 1) 1 Overlap set to overrun line respectively.
2. Simultaneous reception of an UP train on 1st loop (line No.1) with the route set to overrun line (No stabling) and dispatch of another Up train from line No. 2 (main line) or 2nd loop (Line No. 3).
3. Simultaneous reception of down train on Line No. 1 Overlap set to overrun line & Up train on line No. 4 or 5 or 6 or 7 respectively.

6.5. **Complete arrival of trains:**

The Station Master on duty is responsible to physically verify the completeness of the train by checking the last vehicles indicator of the train. Refer to G.R. 4.16 and 4.17 and SR thereto for detailed instructions.

6.6. **Dispatch of trains:**

1. Dispatch of down trains is governed by the provisions of General Rule 3.36, 3.38, 3.39, 3.70, 8.01(a) and Subsidiary Rule 3.36.01, 3.36.02, 3.36.03, 3.36.04(b) (i) (ii), 3.42.01, 3.42.01, 3.42.02(a) (IV), 3.42.04,


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr.DOM/Raipur

3.70.01 and 02 and other relevant provisions of General and Subsidiary rules, Block Working Manual, operating Manual and station working rules of the station. For dispatch of pilot to the sidings refer to Appendix -'F'.

2. For dispatch of a train from non-signaled line the process laid down in GR 5.11 and SR 5.11.01 should be followed.

6.7 Trains Running through:

- (i) For run through trains over the main line, the Station Master on duty will have the entire route set and locked in favor of its movement and signal should be taken off as per the sequence and instruction laid down in SR 3.42.02 (a) (iv).
- (ii) While a train passes through the station, the Station Master and PM on duty shall observe the condition of the train and exchange hand signals with the train staff and take necessary action in accordance with GR 4.42(2) and SR 4.42.02 to 4.42.07.
- (iii) Station. Manager on duty shall ensure that all non-isolated shunting is stopped and shunting Authority has been withdrawn.

6.8 Working in case of Failures:

6.8.1 Failure of Track Circuits:

If the track circuit fails, or controlling Home signal becomes inoperative, the train may be received on calling on signal. And if calling on signal also become defective then it may be treated as failed, and train may be piloted "IN" from Home Signal as per GR 3.69 and SR thereto, after setting, clamping and padlocking all the points on the nominated route. The train may be Piloted Out from starter signal as per GR 3.70 and SR thereto and while Piloting out the SM on duty should physically verify that the route is correctly set, clamped and padlocked for despatch of trains and is free and clear of all obstruction up to Advanced Starter.

6.8.2 Defective Signals:

When a Signal is defective in 'Off' condition, Station Master on duty shall immediately arrange to put back the signal to 'ON'. If the signal cannot be put back to 'On' even after exhaustive endeavour, the Green LED shall be so broken as to prevent the green light be emitted OR a competent railway


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

servant in uniform shall be deputed to exhibit STOP hand signal at the foot of the stop signal post and to place a detonator 90M outside the defective signal and train shall work in accordance with GR 3.68, 3.69, 3.70, GR 3.71 and SRs thereto.

6.8.3 Emergency operation of points:

Emergency point operation shall be resorted to in case of failure of Points/point controlling track circuits. Such operation shall be possible if point is free. For emergency point operation, seal of emergency point operation button must be broken by on duty SM and emergency point operation key must be turned. Emergency point operation button is to be operated first along with relevant point button then retaining the point button pressed, emergency point button is to be released and the Group Normal button or Group Reverse point button is to be pressed for operating the point to Normal or Reverse position. The Veeder counter record next higher number, which has to be recorded in a separate emergency point operation register with proper remarks for such operation. This operation must be done after satisfying that no vehicle is occupying the point zone.

RESEALING EMERGENCY POINT OPERATION BUTTON-

The sealing arrangement is provided on emergency Point operation button. The S&T Staff must be intimated about the failure of Point operation and resealing is to be done by S&T staff (SSE, JE, SM).

6.8.4 Failure of block instruments:

When Block Instrument fails to work properly as mentioned in BWM Para 4.43 the SM on duty shall at once issue a message through section controller to all concerned officials, and adjacent Stations. Block Working shall be suspended and Line clear shall be obtained/granted through electrical communication instrument proper. Authority to proceed will be given. Instruments shall not be allowed to be opened by un-authorised persons vide BWM Para no. 2.10, 4.24 GR 14.03, 14.13, 14.14.

6.9 Provisions for working of trolleys/Motor Trolleys/Material Lorries:

1. The section where axle counters are provided in lieu of track circuits, Trolleys, Motor Trolleys, Lorries etc. which are not insulated, shall not be allowed to run except on line clear.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

2. Motor Trolleys/Tower Wagons/Material Lorries are not likely to actuate the Axle counter correctly. When they are to run over the section split by Axle Counters, the whole section to be treated as one and next train to be started after the last train has arrived complete.
3. In all other respects the working of a light Motor Trolley shall confirm to the rules laid down for ordinary trolleys while running without block protection and to those laid down for motor trolleys while running under block protection or following another light motor trolley or motor trolley.

Note:

(Refer to GR 15.18 to 15.27 and SR thereto for detailed instruction in addition to the instructions mentioned above).

7. Blocking of lines:

- a. When a running line is blocked by a stabled load, wagon, vehicle or train for any reason, the Up and down facing points shall be set against this line and precautions to be taken by Station Master on duty in accordance with Subsidiary Rule 3.38.05.
- b. Loose vehicles on running lines must be secured in accordance with General Rule 5.23 and Subsidiary Rule thereto.
- c. Push Button reminder collars must be placed by Station Master on the concerned buttons and protect the obstructed running lines (Refer to SR 3.36.03(b) and 5.04.01 for detailed instructions).

8. Shunting:

8.1 General Precautions:

Shunting operations at this station shall be carried out in accordance with GR1.02(8) & (9), 5.13, 5.18, 5.19, 5.20, 5.8.05(2) & (3), 8.06, 8.14, 8.15 and SR thereto.

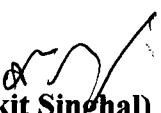
8.2 Shunting in face of approaching train:

Shunting out side home signals on both ends in the face of an approaching train is prohibited. Refer to General Rule 8.09 and Subsidiary Rule 8.09.01.

8.3 Prohibition of Shunting, Special features if any:

- (i) Shunting out side home signals in the face of an approaching train is prohibited. Refer to General Rule 8.09 and Subsidiary Rule 8.09.01.
- (ii) Hand or loose shunting is strictly prohibited.
- (iii) When signals have been taken off for an incoming train onto a line, which is not isolated, no shunting movement shall be carried out towards points over which the incoming train is to pass.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkrit Singh)
Sr.DOM/Raipur

8.4 Shunting on Single Line:**Within Station Section:**

Shunting operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in GR 8.10 & SR thereto.

Between Last Stop Signal and Opposite First Stop Signal:

Shunting Operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in 4.36 & 4.37 of Block Working Manual and GR 8.12 & SR thereto.

Beyond Opposite First Stop Signal:

Shunting operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in 4.38 of BWM & GR 8.13 and SR thereto.

During Failure of Block Instrument of Single Line:

Shunting operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in GR 8.15 & SR thereto.

8.5 Shunting on Double Line:

Not applicable at this station.

8.6 Shunting in the siding taking from Station Yard/Goods Yard:

Refer Appendix-'F' for detailed working instructions.

9. Abnormal Conditions:**(a) The rules to be observed in the event of Abnormal Conditions:****(i) During Partial interruption/failure of Electrical Communication****Instrument:**

Refer to SR 6.02.06 for detailed instructions.

(ii) The authority to proceed in the occupied block section in case of obstruction of line or accident:

Refer to SR 6.02.05.

(iii) Trains delayed in Block Section:

Refer GR 6.04 & SR thereto for detailed working instructions.

(iv) Failure/Passing of Intermediate Block stop Signal at "ON".

Not applicable for this station.

(v) Failure of Axle Counter Block/BPAC:

Please refer Appendix-'B' for detailed working instructions.

(vi) Failure of MTRC:

Not applicable.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur

(b) Procedure for emergency operation of points by crank Handle:


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

The following procedure is to be adopted:

i) Crank Handling of the Point when a particular point is not locked in the route due to a signal move:

The Crank handle keys are normally locked in the respective EKT instrument connected with the Control panel with white/Red miniature light indications on the panel above the crank handle push button.

The crank handle push button Blue in Colour along with group trans button on the panel are to be pressed simultaneously and at the same time. The white indication starts flashing to indicate that key can be extracted. The economizer push button below the concerned Crank Handle EKT is to be pressed to extract the Crank handle key to operate the point manually. As key is extracted the indication becomes blank. After completion of the crank handling its points the key is brought back and inserted into the EKT concerned and turned. The flashing white indication appears again. Now group received button and the concerned crank handle button are to be pressed to restore the normal working. The white indication becomes steady. The crank handle key can be taken out only when the concerned signal on that particular route is in "ON" position and the concerned point is not locked in the route due to a signal move and extraction of crank handle key makes also the signals controlling movement over these points inoperative.

The Crank Handles are grouped as follows:

Sl.No.	CH. group	Controlling Point	Location
1	CH1	41 A/B	Panel Room
2	CH2	42A/B, 44A/B	
3	CH3	43	
4	CH4	45,46 A/B, 47A/B & 48	
5	CH5	51,52	
6	CH6	53A/B	
7	CH7	54 A/B	
8	CH8	55A/B	
9	CH9	57 A/B & 58A/B	
10	CH10	59,60,61 & 62 A/B	

(ii) Emergency Crank Handling of the Point when a particular point is locked in the route due to a signal move:

When the operation of the particular point becomes necessary by the crank handle which is locked in the route due to a signal move, the route should be released first by its emergency operation and the crank handle should be extracted by the normal procedure as explained in (i) above.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

In case, the route fails to release even on application of the Emergency, and alteration of the point in the locked route is warranted, this can be done so by (EMCH) emergency crank handle key is to be inserted and turned 'Clock Wise' direction for "Emergency Crank Handle Release" of the Crank Handle in the panel. For transmission of Crank handle group key, first signal should be put back with signal cancellation button after; the emergency crank handle key of the panel will be turned clockwise. After turning it clockwise a white light will glow near EKT key. Then SM will press relevant CH- button with Trans button for transmission of key.

After that a red indication near CH button started flashing. After completion of 120 second the red indication will be extinguished and then yellow flashing indication will be started automatically. Consequently Group key indication in the EKT box will appear then extract the Group key from EKT by pressing switch button fitted below the EKT.

Then other activity for cranking of point will be done as per normal procedure indicated in the above paragraph. After completion of the assigned job and returning of Crank Handle key in EKT, SM on duty will press Crank handle button with release button for receiving the key and will turn emergency crank handle key in normal position.

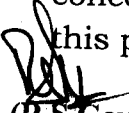
Note:- The assigned staff shall be advised by SM on duty "Not to try to extract the Crank Hand Group key from EKT unless yellow indication near CH button appears.

The emergency release of the Crank Handle is recorded by next higher number in the Veeder counter provided and every such operation has to be recorded as why such operation is warranted in a register in the prescribed pro-forma kept with SM on duty.

iii) **The emergency operation of the point in the event of the failure of the controlling track of the point:**

First EWN key is to be inserted and turned. Then the concerned point button is to be pressed along with EWN push button. Counter will register next higher number. A miniature light will appear near EWN counter confirming that it is ready for emergency operation. Now keeping the point button in pressed condition EWN push button is to be released and the group normal or reverse button is to be pressed and released as required. **Before initiating the Emergency point operation SM/SS on duty must physically verify the point zone is clear and free from obstruction:**

N.B.: Every such emergency operation i.e. breaking of seal of "EWN Push button", insertion of Station Master's key and then operation of concerned point push button etc., to be recorded in the register kept for this purpose at the station.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

(c) **Certification of clearance of Track before "Calling-ON" Signal operation is initiated:**

It is the personal responsibility of SM on duty, he has to physically verify for the clearance of the line on to which the train has to be admitted on Calling-On Signal.

(d) **Reporting Failure of Points, Track Circuit/Axle Counter and Interlocking:**

- (i) In the event of the failure of Points, Track Circuits/Axle Counter and interlocking the Station Master on duty should inform concerned Signalling staff responsible for maintenance for attending the failures and only after the receipt of the written memo from the Signal Maintainer for rectification of the fault, SM/ASM on duty should restore the normal working.
- (ii) The necessary entries should be done in the "Signal Failure Register" with a message to the Section Controller.
- iii) The following S&T staff should be intimated to rectify the failure:

Sl. No.	Designation	HQ	Telephone No.
1.	SM-I	DRZ	9752445731
2.	SSE-Sig	DRZ	9752877818
3.	SSE-Sig	BMV	9752877822

9.1 Total Failure of Communication:

During total interruption/failure of electrical communication instrument , trains shall be worked in accordance with SR 6.02.04.

9.2 Temporary Single Line Working on Double Line Section:

Not applicable at this station

9.3 Dispatch of Train under authority to proceed without line clear or to assist the crippled train:

GR 6.02.05 has to be adopted.

10. Visibility test object:

To serve as visibility test object Red lamp of Starter Signal No. 6 of Line No. 1 at KYS end and Red lamp of Starter Signal No. 3 of Line No. 1 at Gudum end of the yard are considered. Station Master on duty is authorized to check the visibility. Refer General Rule 3.61 and Subsidiary Rule 3.61.01 for detailed instructions.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

11. **Essential equipment at the station.**

Refer to Appendix 'E'.

12. **Fog Signal Men nominated to be called in case of Fog:**

During thick and Foggy weather, the Station Master on duty at the station shall send two trained Fog Signalmen one in each direction with detonators in terms of SR. 3.61.01. The Station Master on duty may also utilized two trained Gang men deputed by the Jr. Engineer/SSE (P. Way).

A. **Name of the Fog signalman nominated to work during fog.**

The names of the entire trained fog signalman who are required to work during Fog are mentioned in the Fog signal Register mentioned at the station. The assurance of all trained staff must be the taken once in a year in the month of October vide SR 3.64.07 (1).

B. **STATION DETONATOR REGISTER (OP/T-124) INSTRUCTIONS:**

1. This Register contains the following parts:

Part-I **Particulars of Fog signalman posted at the station from time to time.**

Part-II Particulars of receipt and stock of detonators (at the station, to be filled in whenever detonators are used/received).

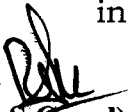
Part-III Particular of Fogs, Fog Signalman on duty and details of Detonators used.

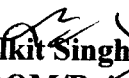
Part-IV Particulars of issue and testing of Fog Signals at the station.

2. As soon as a man is posted for duty at station as a Fog Signalman, the Station Master must satisfy himself that the person is fully acquainted with and understands the norms regarding the placing of detonators (Fog signals at the station during thick or foggy weather).

As an assurance of this, the Station Master shall take the thumb impression or signature of such persons in the appointments column of Part-I of the Fog Signal Register.

3. The Station Master shall ensure that the information maintained in the Register is kept up to-date and is accurate in all respects. Transportation Inspectors shall check the Registers and also the stock of Detonators on hand, each time they visit the station and initial with date as an indication of having done so.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

C. WORKING OF FOG SIGNALMAN:

a) Recruitment: Fog Signalman shall be detailed for duty at stations being recruited partly from Station Traffic staff and partly from the Engineering Gang man and must not be substitute or casual labours but regular employee of the Railway.

b) Relief: Divisional Operating Manager shall arrange for a relief force for Relieving Fog Signalman at station area in which Fogs are prevalent when such men are absent on account of sickness or authorized leave.

D. SUPPLY & METHOD OF USE:

i) Each Fog Signalman shall be given 24 Detonators (Fog signals) or less as may be prescribed under special instructions. The Station Master shall ensure that fresh supplies of Fog Signals are sent out, as necessary to the men in replacement of those used.

ii) One Fog Signalman shall be sent to each of the Fog Signal posts which are fixed at all stations in rear of (i.e. outside) the First stop signal.

iii) Each Fog Signalman on reaching the Fog Signal post shall at once place two fog signals on the rails about 10 meters apart from each other. One being in the direction from which the incoming train would come i.e. at 270 mts. short of the First Stop signal and second 10 mts apart.

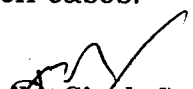
iv) He shall then station himself 45 meters beyond the fog signal post.

v) The Dy. SS/SM/ASM on duty shall see that Fog Signalman are not posted at the Fog Signal post for a period more than 3(three) hrs. at a stretch. Fog Signalman shall never leave his post unless relieved and will not sleep on duty. Fog Signalman when being relieved will wait for the sight approaching train and will then remove the exploded detonator.

E. USE OF DETONATORS:**Home Signal defective in 'OFF' position:**

If Home Signal cannot be kept in 'ON' position, a competent Railway Servant in uniform be deputed to exhibit a stop hand signal at the foot of the defective signal post and to place a detonator 90 mts. outside it. The Railway servant shall replace the detonator every time it is passed over by a train. He shall not leave his post until relieved by a competent Railway Servant. Relief shall be arranged every 4 hours in such cases.


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/Raipur

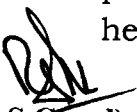

(Pufkit Singh)
Sr.DOM/Raipur

F. IN CASE OF THICK & FOGGY WEATHER:

In foggy or tempestuous weather or in dust storm when Station signals cannot be seen, the Station Master on duty shall personally ensure that the Station signals are lit, and then send a trained men to act as fog signalman, to the fog signal post, erected at a distance of 270 M in rear (i.e. outside) the First stop signal.

13. Special Restrictions:

1. Before granting permission for Kunde siding, Station Master on duty must ensure that the siding line is to be set towards Shunting neck
2. Pilot from Rajhara and Kunde siding is to be admitted on line No.4 or 5 or 6 or 7. In case of exigency, other lines can be used for the same purpose.
3. Shunting in face of an approaching train outside of the Advance Starter Signal is prohibited.
4. Speed over Single Cross Over & 1st loop (Line no.1) is raised to 30 kmph vide CRS/S.E Circle Kolkata's Sanction no.932. dtd.15.10.12.
5. Drivers must stop short of the **DUMMY Shunt signal No SH-29, SH-31 and SH-32** for Kundey siding, Rajhara siding and cripple siding /Sick line provided at the Gudm end of the Station.
6. Hand or Fly or loose shunting is strictly prohibited.
7. No shunting shall be allowed at KYS end unless sufficient number of brakes are put on and all precautions are taken to prevent vehicles getting out of control and a live Locomotive is attached towards the falling side of the gradient as specified in para 5.20 of G&SR.
8. Shunting shall be supervised by person as specified in para 5.13 & 5.14 of G&SR.
9. While shunting, it shall be ensured that visibility is clear and weather is fair.
10. Stabling of vehicles on non-isolated line of the yard is not permitted without live engine attached or proper securing of vehicles.
11. During attachment and detachment of Locomotives, wagon of the train shall be properly secured.
12. If any running line is blocked by a train, the line must be isolated by setting the concerned point against that line.
13. Due to Grade steeper than 1 in 400 beyond 50 M of outermost points, train should not be drawn upto the last stop signal and held on the steep gradient to approach to the following train.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/Raipur

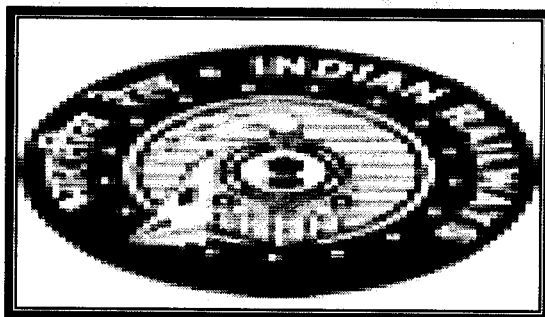
14. Due to steeper up gradient (1:150 on UP line), it shall be ensured that UP train does not stop outside UP Home signal..
15. If simultaneous reception is restricted due to occupation of lines by train and line clear is granted simultaneously at both end of the station, the 1st train shall be admitted in loop line setting overlap towards over-run line.
16. If simultaneous reception is restricted due to occupation of lines by train and line clear is granted simultaneously at both end of the station and one of the two crossing trains is a passenger train and the other is a goods train, the passenger train shall be received first on the platform line setting overlap towards over run line.
17. During crossing of Train, DN Train to be stopped at Home signal and UP Goods train being admitted in the Goods line fulfilling all relevant conditions. Subsequently DN passenger train being admitted on line No.1 (Platform line). (Vide CRS/SE Circle/Kolkata's sanction No. 1938. Dtd. 30.03.15).
18. While admitting a train on calling on signal, run through for that train is restricted as per CRS observation no.CRS/SECR/R/84 dt.05.04.2022.
19. No load shall be stabled in non isolated lines without live locomotive is attached. Otherwise vehicle shall be secreted as per Railway board letter no.2012/Safety(S&R)/19/1 dtd.04.12.2018 (CRS observation No.CRS/SECR/R/84 Dt.05.04.2022).
20. While setting overlap towards Main line, no line clear shall be given for reception of train from opposite direction. Otherwise, before lowering of Home signal setting overlap towards Main line for reception of train, SM must ensure that the train coming from opposite direction comes to a dead stop at the foot of the concerned Home signal (CRS observation No.CRS/SECR/R/84 Dt.05.04.2022)

CERTIFICATE:

NOTHING IN THESE RULES SHALL BE READ AS CANCELLED, AMENDED OR MODIFIED ANY RULES OF GENERAL AND SUBSIDIARY RULES, BLOCK WORKING MANUAL AND OPERATING MANUAL. THESE RULES CANCELS ALL PREVIOUS STATION WORKING RULES.


(R.S.Goyal)
Sr.DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr.DOM/Raipur



South East Central Railway

RAIPUR DIVISION

GATE WORKING RULES

Date of issue-

Date of enforce-

Level Crossing No.	LC No-DD- 62 ("C" Class)
Km	970.063
Position	Open to Road Traffic


(Manish Kumar Sharma)
DEN/ II/Raipur


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

WORKING INSTRUCTION FOR MANNED "C" CLASS (NON-INTERLOCKED) L.C.GATE No.DD-62 AT 970.063 BETWEEN DRZ-GUDM STATIONS, PROVIDED WITH TELEPHONE WITH DALLIRAJHARA STATION, NORMAL POSITION "OPEN TO ROAD TRAFFIC".

These instructions should be read together with provisions in General & Subsidiary Rules. Railways shall ensure that all Safety requirements are covered while modifying these instructions based on local conditions and requirements.

Following General Instructions are meant for all types of Manned Level Crossing Gates. Specific instructions for working of different types of Level Crossing Gates are attached as Annexure.

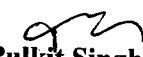
1 GENERAL :

1.1 DESCRIPTION OF THE LEVEL CROSSING GATE :

Following details shall be maintained at all manned level crossing gates :

- 1 Number of Level Crossing Gate –DD-62
- 2 Engineering or Traffic Gate – Engineering.
- 3 Under control of Station Master/Permanent Way Inspector – SSE/P.WAY/BXA
- 4 Location at KM - 970.063
- 5 Connect with Station - DRZ
- 6 In between Stations- DRZ-GUDM
- 7 BG/MG/NG – BG
- 8 Single line/Double Line/Multiple Line – Single line
- 9 Normal Position - Open to Road Traffic
- 10 Interlocked/Non-Interlocked – Non-Interlocked
- 11 Means of interlocking – Nil
- 12 Provision of Gate signal at KMs. Nil
 - (i) UP Line ----
 - (ii) DN Line ----
- 13 Signaling arrangements - Nil
- 14 Means of communication – Telephone/Bell etc. - Telephone with DRZ station
- 15 Width of level crossing gate – 7.50 Mtrs.
- 16 Type of road(NH/SH/Others) –Others
- 17 Name of Road– Kusumtola road
- 18 Metaled/Non-metaled – Non - Metalled
- 19 Approach road – Non - Metalled
- 20 Width of the road – 5.00 Mtrs
- 21 Angle of road crossing (in case of the skew gates) – Right Angle
- 22 Road gradient (if any)
 - (i) North / East Side – 1 in 30
 - (ii) South / west Side – 1 in 30
- 23 Road alignment (straight / curve)
 - (i) North/East side – Straight
 - (ii) South/West side- Straight


(Manish Kumar Sharma)
DEN/ II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

→ 24	Provision of height gauges – Provided	
25	Type of Barriers – Lifting	
26	Length of Check rails – 9.5 Mtrs	
27	Road surface in between L-Xing gates – Level	
28	Length of Rumble strip/speed breakers – 5.00 M	
29	Road signs – Provided	
30	Speed breaker indication board – Provided	
31	TVU – 522 as on 11/2021	
32	Census next due on – 11/2024	
33	Demarcation for replacement of Detonators – Provided	
34	No. of Gatemen working –	02
35	Nearest Railway Medical Assistance –	Railway
	Hospital	
		DRZ
36	Nearest Private Medical Assistance available (if any) –	Dallirajhara
37	List of equipment available Yes/No –	Yes

1.2

EQUIPMENT :

ITEMS	Quantity/Numbers
(1) Hand Signal lamp Tri Colour	3
(2) Hand Signal Flag Green	1
(3) Hand Signal Flag Red	3
(4) Banner Flag Red	3
(5) Posts for exhibiting red banner flag	2 Sets
(6) Spare chains with padlocks	2 with stop mark.
(7) Detonators	10 in tin case.
(8) LED H.S.Lamp	3
(9) Gate lamps	2
(10) Tommy Bar	1
(11) Mortar Pan	1
(12) Spade /Fowrah	1
(13) Rammer	1
(14) Pick Axe	1
(15) Tin case for flags	1
(16) Can for oil	1
(17) Water pot/Bucket	1
(18) Canister for Muster Roll	1
(19) Set of spare spectacles of gateman wearing glasses	1
(20) Board demarcating protection of level crossing gate diagram in case of obstruction on gate	1
(21) Basket	1
(22) Whistle	1
(23) Wall clock	1
(24) Staves	2
(25) Small chain with pad locks for locking the booms	2

(Manish Kumar Sharma)
DEN/ II/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- v) He shall endeavor to attract the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting, gesticulating and by raising both hands vertically above, quickly parting them and bringing them together in repeated UP and Down motion as high and as low as possible.
- vi) In case the train does not stop, gateman shall immediately inform the **Station Master/ DRZ** on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.

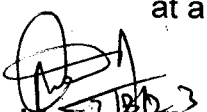
2.5 ACTION IN AN EMERGENCY AT THE LEVEL CROSSING:-

- i) In case of an obstruction at the level crossing, gateman shall try to remove the obstruction.
- ii) Thereafter, if he is unable to remove the obstruction, gateman shall immediately advise the **Station Master on duty at DRZ** over telephone, regarding the defects/obstructions at the gate, under exchange of private number.
- iii) If there is no response from the **Station Master/ DRZ** after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform over phone.

The Gateman shall protect the line as under :

a) On Single line :

- i) If line are obstructed the Gateman shall plant a red banner flag by day and a red light by night, 5 meters away on posts duly provided for the purpose. He shall first protect the direction of line on which a train is expected to arrive first.
- ii) Then he will similarly plant the other red banner flag by day and red light by night on other direction, 5 meters away from the site of obstruction.
- iii) Gateman shall then proceed to protect the gate along with detonators and red flag by day and LED hand signal lamp by night.
- iv) Gateman shall proceed by exhibiting red flag by day and red hand signal lamp by night on the line on which a train is expected to arrive first, to a point 600 meters on BG from the level crossing gate and place one detonator on the line. Thereafter, he shall proceed to a distance 1200 meters on BG from the level crossing gate and place 3 detonators on the track 10 meters apart. Having thus protected the line, he shall return to the level crossing gate picking up the intermediate detonator on his way back.
- v) Thereafter, he shall proceed on the other line, showing red hand signal, similarly place detonators as described in para (iv) above and return to the site of obstruction, picking up the intermediate detonator on his way back.
- vi) Having returned to the gate, he must then take steps to remove the obstruction and warn the driver of the approaching train.
- vii) In case the gateman observe or hears a train approaching when he is still on his way to protect and before he reaches the stipulated distance to place detonators, he shall place detonators on the line at a distance as far away as he can go.


(Manish Kumar Sharma)
DEN/ II/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

viii) Thereafter, he shall try to warn the driver and stop the approaching train by waving his red flag by day, red hand signal lamp/Flashing LED H.S.Lamp by night repeatedly.

b) Other action to be taken by Gateman

- i) At night, Gateman shall light two hand signal lamps and take action to exhibit red light and protect the lines as described in sub para (a) above.
- ii) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall take immediate action.
- iii) He shall note down the particulars of the road vehicle, vehicle number, name of the driver, owner and relay these details to the nearest Station Master/ DRZ , or Permanent Way Inspector regarding the particulars and obstructions at the level crossing gate, through messenger or other means available.

03) Signals:

There are no arrangements of Signals as the gate is non-interlocked.

04) Communications:

Telephonic communications with a parallel telephone **to work as hot-standby** between Station Master at DRZ and Gateman at Gate lodge of level crossing gate at No. DD-62 between DRZ and GUDM at Km. 970.063. The on duty gate man on duty will use both the hot standby phone once during his shift duty period for satisfactory working. If any problem is noticed in any telephone set. Gate man should continue to work through the other normal working telephone set and immediately inform SM on duty. SM/DRZ shall communicate to the Telecom Control & the Telecom maintenance staff about the faulty Telephone set.

5. Mode of Operation:

Before departure of UP & Down trains from DRZ & GUDM respectively, the Station Master on duty at DRZ shall inform the gateman over telephone regarding the said train and advise him to close and lock the gate against the road traffic supported by private number. The gateman, in turn, shall close and lock the gate against road traffic ensuring that no road traffic is entrapped in between the gate barriers. Having closed and locked the gate against road traffic, the gateman shall communicate the same to the on duty Station Master/ DRZ supported by private number as an assurance that the gate is closed and locked against the road traffic. The Station Master/DRZ after receipt of private number from the gateman, shall take off the departure signals for UP train or allow the DN train to enter into the section (DRZ - GUDM).

The gateman must not issue a private number to the Station Master unless the gate is closed and locked. The gate thus closed shall not be opened for passage of road traffic, unless the said train, for which private number has been exchanged, has cleared the level crossing gate.


(Manish Kumar Sharma)
DEN/ II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

In the absence of the Assistant Driver, the Driver may take the assistance of the Assistant Guard/Guard and shall stop the train after clearing of the level crossing gate to pick up the Assistant Driver who will reopen the gate for passage of road traffic.

- iv) **SM/DRZ** shall then issue a caution order to the driver of train entering into the block section.
- v) **SM/ DRZ** shall also advise the gateman through gang man/ patrolman or driver of the first train that the telephone has become defective.
- vi) **SM/ DRZ** should also advise S & T staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the defect at the earliest.
- vii) Normal working will be resumed only after S & T staff rectify the telephone and issue reconnection/ fit memo for the same.

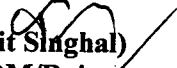
08. Failure of Lifting Barriers or Leaf Gates:-

- i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers or leaf gates, the gateman will immediately inform the **SM/ DRZ** on duty, under exchange of private number, and ensure that lifting barriers or leaf gates do not foul the track.
- ii) He shall immediately fix red banner flag by day and red light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.
- iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.
- iv) After securing the gate against road traffic, he shall show green hand signal flag by day and green light by night to the driver of the approaching train.
- v) On duty **SM/ DRZ** shall issue caution order to the driver of a train.
- vi) **SM/ DRZ** should also advise maintenance staff responsible for maintenance of the lifting barriers/leaf gates to rectify the defect at the earliest.
- vii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

09. Obstruction at the Gate:-

- i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall immediately fix red banner flag by day and red lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.
- ii) Immediately after this, the gateman shall advise the **SM/ DRZ** on duty, regarding the defect/ obstruction at the gate, under exchange of private number.
- iii) On duty **SM/ DRZ** shall be advised to put the reception/departure signals back to 'ON' position, if taken 'OFF' for a train.


(Manish Kumar Sharma)
DEN/ II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

06 Exchange of Private Number:**(a) For UP Train:**

- (i) **Station Master/ DRZ** shall inform the gateman the number, description, direction and expected time of departure of the train at the gate supported by private number.
- (ii) Such advice shall be given before taking 'OFF' departure signals or giving an authority to proceed to the driver.
- (iii) The gateman on receipt of the advice shall close the gate well in time and confirm the same, supported by private number.
- (iv) **Station Master/ DRZ** will lower the departure signals or hand over an authority to proceed to the driver after getting the private number of the gate man.

(b) For DN Train:

- (i) **Station Master/ DRZ** shall advise the gateman the number, description, direction and expected time of the passage of the train at the gate supported by private number.
- (ii) Such advice shall be given before the departure of the train from Gudum.
- (iii) The gateman on receipt of the advice shall close the gate well in time and confirm the same to **Station Master/ DRZ**, supported by private number.

07. Failure of Telephonic Communication:

When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted:

- i) **SM/ DRZ** shall issue a caution order to the driver of all **UP /DN** trains entering the section **DRZ- GUDM**.
- ii) The caution order shall advise the driver to whistle continuously and approach the gate cautiously
- iii) The driver should be instructed to pass the gate cautiously, on being hand signaled by the gateman. If hand signal is not seen, driver should be prepared to stop short of the gate and depute his Assistant Driver to see the condition of the gate. If the gate is closed, the Assistant Driver will give the all right signal and if the gate is not closed the Assistant Driver must close the gate and then give the all right signal.


(Manish Kumar Sharma)
DEN/ II/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

- iv) If there is no response from the **SM/ DRZ** after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.
- (V) He shall then rush with detonators and Red flag by day and Red hand signal lamp and Flashing LED H S Lamp by night in the direction of the approaching train and protect the Gate as stipulated in General Instruction for duties of Gateman under Item No.2.5.
- vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.
- vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the driver, owner and relay these details to the **SM/ DRZ**, who shall not start the train unless he has been ensured by the gateman that the road vehicle or the lifting barriers/ leaf gates are not fouling the track.
- viii) After the track has been cleared of all obstructions, the gateman shall inform the **SM/ DRZ accordingly**, under exchange of private number.
- ix) **SM/ DRZ** shall then issue a caution order to drivers of all trains to proceed cautiously, and pass the gate on green hand signal of the gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.
- x) Gateman Shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and there after exhibit green hand signal if the gate is not obstructed.
- xi) **SM/ DRZ** shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers/ leaf gates to repair the same at the earliest.
- xii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the defective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

10. Obstruction on the Track near Level Crossing:-

If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by road vehicle or derailment which is visible to the gateman, the gateman and **SM/ DRZ** will adopt the procedure given under item No.9 above. If the obstruction fouls the level Crossing Gate, gateman must keep the gates closed against road traffic till the track is cleared of the obstruction.

11. Special Restrictions:

In no case the gate shall not be closed against the road traffic abnormally for a longer time. It is the responsibility of on duty Station Master at **DRZ** to ensure the same.


(Manish Kumar Sharma)
DEN/ II/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

APPENDIX 'B'**WORKING OF INTERLOCKING AND SIGNALS****Central panel:**

This station is provided multi aspect colour light LED signal & with central Panel Interlocking. All the points and Signals are operated from the Control Panel provided at the station. This station is interlocked to Standard-I by means of relay interlocking. All the points are operated by means of Electric point motors. The aspects of Colour light LED Signals and setting of points are displayed on the Control cum indication panel. The Yard is provided with continuous track circuits &/or Axle counters.

Panel Description:

- 2.1. The control panel is of the desk type "DOMINO" pattern. All controlling and indicating elements are grouped together on the panel and located in geographical order on a diagram of lines, depicting the track in the area concerned. All the points and signals buttons are located close to the points and signals on the diagram. In spite of this, the dimension of the panel even for a larger yard, are kept small so that the Station Master on duty can see the whole of the diagram at a glance without difficulty and have every operating button within easy reach.
- 2.2. The control panel is made up of individual rectangular panel section (domino) of 54mmx34mm. Each panel section consists of a base plate and a cover plate. To identify and locate easily a particular panel section, the rows of the column are numbered as A1, A2, B1, B2 etc. A panel section cover plate shows a corresponding part of a track diagram depicting points and signals depending on the geographical Location in the field, such as a pair of points, a length of plain track with or without signal and so on. Different colours are used to distinguish different track circuit sections.
- 2.3. All the common buttons, such as emergency cancellation buttons, common point buttons and various counters to count emergency operations, signal cancellation button, signal and point failure acknowledgement buttons, crank handle buttons, emergency crank handle release button, emergency point operation button and axle counter reset key are housed on the panel, as per geographical order. The dull finished gray colour of the panel surface avoids undesirable reflection from reaching the operator's eyes.

2.4 Special features:

- 2.4.1 The panel is automatic route setting type, i.e. setting and locking of route and clearing of signal will require simultaneous pressing of entrance (signal) and exit (route) buttons. However, facility for individual operation of points is also available.
 - (i) After arrival/departure of train's route will automatically get released, except for calling on and Advanced Starter Signals.
 - (ii) For calling on and advanced starter signal, route will be released by pressing concerned signal button and signal cancellation button after arrival and departure of trains respectively.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

3. EWN Push button, black with red dot colour:

This is an emergency point operation push button (common for all points operation), always kept under protection of seal and used when out of exigency it becomes necessary to change the setting of point or alter the route under point zone track circuit failure condition. The complementary to this push button are

(a) Station Master's EWN key lock:

Station Master's EWN key is kept in the personal custody of Assistant Station Master/Station Master on duty and insertion of key is required when operation of EWN push button becomes necessary.

(b) EWN Counter:

It is an electrical counter that registers next higher number for each emergency operation. Before initiating the Emergency Point operation Station Master/ Assistant Station Master on duty must physically verify the Point Zone is clear and free from all obstructions.

(c) Operation:

Before initiating the Emergency point operation SM/ASM on Duty must physically verify the point portion is clear and free of any obstruction. First EWN key is to be inserted and turned. EWN push button seal is to be broken by on duty SM/Panel. Then the concerned point button is to be pressed along with EWN push button. Counter will register next higher number that number is to be recorded in Emergency Point Operation Register provided at Station. A miniature light will appear near EWN counter conforming that it is ready for emergency operation. Now keeping the point button in pressed condition, EWN push button is to be released and the concerned point normal or reverse button is to be pressed and released as required.

(d) RESEALING EMERGENCY POINT OPERATION BUTTON-

The sealing arrangement is provided on emergency Point operation button. The S&T Staff must be intimated about the failure of Point operation and resealing is to be done by S&T staff (SSE, JE, SM).

4. EUUYN- Emergency route release push button (white with red dot):

This push button has been provided on the panel for releasing of routes of up and down direction. This push button has to be operated in conjunction with the concerned signal push button for emergency route release operation. When normal Route Release operation fails,

Emergency route release cancellation is performed as under. When route is set and locked, a miniature white light appears near the signal to be lowered on the panel as a confirmation that the route is set and locked. Under such situation, to cancel the set route the required operations to do a cancellation:


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

- i) Concerned signal button (GN) and Signal Cancellation button (EGGN) are to be pressed simultaneously. Having done this operation the route cancellation will be done instantly if concerned approach track circuit, wherever provided, is clear. If the route cancellation is not taken place the following operations to be done. In addition to the above operation,
- ii) The Emergency route release button (EUUYN) and concerned signal button are to be pressed simultaneously. The route cancellation will be after a lapse of predetermined time (120 Seconds) if the approach track is occupied or there is no approach track circuit.
The white dot light near the signal will start flickering to indicate the counting time. It will become steady after the time lapse and route will be cancelled. After cancellation of route the light will extinguish.
- iii) For Up and Down routes, cancellation indications have been provided on the panel below EUUYN, common electrical counter is provided for recording the emergency operation.
However, the Emergency Route Release cannot be done under track circuit failure condition in the route.

Emergency route release cancellation operation is performed under different conditions are as under: -

a. Route is set but Signal not cleared due to any failure: -

For clearing of signal, signal button and route button is pressed and released. When route is set and locked a miniature white light appears near the Signal to be cleared on the panel as a confirmation of route set and locked. If Signal has failed to clear under such condition, Signal button and Emergency signal cancelation button to be pressed simultaneously first, before resorting the route cancellation operation. To cancel the set route, the Emergency route release Push Button has to be pressed in conjunction with the concerned GN-Push Button and then to be released.

Having done this, the miniature white light which was appeared near the Signal to be taken off and UP/DN route released indication will start flashing. After two minutes both the indication will extinguish indicating that set earlier is now cancelled and this action is recorded in Emergency route release Counter by registering next higher number.

b. Route set and Signals cleared but movement not taken place: -

At first the Signal (including calling on) or shunt signal to be put back to danger by pressing the Signal cancellation push button EGGN on the panel subsequent operation is exactly the same as maintained in para 4(a) above.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

The route cancellation is not instant but it takes 120 Seconds. This delay has been incorporated to avoid any unsafe condition.

The sealing arrangement of EUUYN Button after completion of operation.-

Before emergency operation the seal is to be broken by on duty SM/Panel. The counter will register one higher number with one complete operation & that number are to be recorded in Emergency Route Release Operation Register provided at Station. The S & T Staff must be intimated about the failure of route release and re-sealing is to be done by S & T staff (SSE, JE, SM).

5.WWN and WWR common push button black with red dot colour.

These common push buttons are used for individual operation of points. When the points controlling tracks are clear, press the concerned point button and common point button together to operate the concerned point, WWN or WWR are pressed along with the concerned point button (WN) for normal and reverse settings respectively.

6.EGGN Emergency push button for putting back signal, red in colour:

In exigencies, when a stop signal or Calling on signal has to be put back to 'ON' before passage of a train concerned, signal push button and emergency signal cancellation button (EGGN) should be pressed simultaneously.

7.Signal failure push button, red with white dot colour.

At this station, the colour light signals are electrically (LED) lit during the day and night time. When any signal LED/current regulator becomes defective (LED is not glowing), a miniature red light appears on the panel along with audible buzzer bell sound which stops when the signal failure acknowledge push button is pressed and released, but red light indication on the panel persists till the defective LED/current regulator is replaced by the S&T staff.

8.Button held muting white with red dot colour:-

When one or more of the operating button/buttons remains in pressed condition for more than 15 seconds an audible buzzer continues to buzz and a miniature white indication will appear above the button held muting until the fault is rectified after putting back all the pressed buttons to their normal position and the panel remains inoperative during the operation buttons are in pressed condition. So, it should be ensured by the Station Master that no operating push button is pressed for more than 15 seconds.

9.Power supply indication:

The availability of Power Supply is indicated at Mains provided by Electrical Department in the Station Master's office.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

10. Crank handle Push button blue colour:

These push buttons blue in colour are provided on the panel for releasing the crank handle keys CH1, CH2 etc. for operating the points manually when they fail to work from the control panel.

Normally, the crank handle key is locked in EKT and two indications White and Red are provided above the crank handle push button on the panel. To extract the required crank handle key, which is locked in the EKT in the event of failure of point operation from the panel this push button is pressed and released along with group 'Trans Button', while a white miniature light will start flashing on the panel.

This white light indication above the crank handle push button on the panel gives indication that the crank handle can be extracted out of the concerned EKT.

A crank handle key is used for a group of points lying in one route zone to achieve economy, flexibility in operation and use of limited number of EKTs, push button etc. Red indication appears when crank handle is locked by a signal move.

11. Emergency Crank Handle Key:

This key has to be inserted in the slot meant for it and turned 'Clock Wise' direction when a particular CH group is locked even after the train has negotiated the entire set route and the route is not released even after the emergency route release application and when the alteration of the point is warranted.

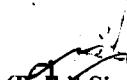
The Key inserted and turned in 'Clock Wise' direction the particular Crank Handle which has to be released is now pressed along with 'Group Trans Button' and then the required Crank Handle can be released in the usual manner as explained in 10.0 above.

A Veeder counter is provided to register a next higher number which has to be recorded in the register meant for this and kept in SM's office for every such emergency release of Crank Handle.

12. Crank Handle Grouping as under: -

Sl.No.	CH. group	Controlling Point	Location
1	CH1	41 A/B	Panel Room
2	CH2	42A/B, 44A/B	
3	CH3	43	
4	CH4	45,46 A/B, 47A/B & 48	
5	CH5	51,52	
6	CH6	53A/B	
7	CH7	54 A/B	
8	CH8	55A/B	
9	CH9	57 A/B & 58A/B	
10	CH10	59,60,61 & 62 A/B	


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

13. The group key for a points group cannot be inserted in another group since the key ward of each group is different. The extraction of crank handle key makes the points in that particular group in operative from the control panel. The concerned point can be operated from the panel only when the crank handle key is rest before to original place.

14. USE OF EMERGENCY CRANK HANDLE KEY IN ROUTE LOCK CONDITION.

(i) In case of failure and other obstructions, Emergency point operation shall be resorted to in case of route failure and it remains in locked condition. EMCH emergency crank handle key is to be inserted and turned in the panel. For transmission of Crank handle group key, first signal should be put back with signal cancellation button after; the emergency crank handle key of the panel will be turned clockwise. After turning it clockwise a white light will glow near EKT key. Then SM will press relevant CH- button with Trans button for transmission of key. After that a red indication near CH button started flashing.

After completion of 120 second the red indication will be extinguished and then yellow flashing indication will be started automatically. Consequently Group key indication in the EKT box will appear then extract the Group key from EKT by pressing switch button fitted below the EKT.

Then other activity for cranking of point will be done as per normal procedure indicated in the above paragraph. After completion of the assigned job and returning of Crank Handle key in EKT, SM on duty will press Crank handle button with release button for receiving the key and will turn emergency crank handle key in normal position.

Note:- The assigned staff shall be advised by SM on duty "Not to try to extract the Crank Hand Group key from EKT unless yellow indication near CH button appears.

15. Track indicators:

Each track circuited line is given a separate and distinguishable colour on the face of the indication panel and entire length of the track circuit portion of the track is provided with rectilinear transparent filters, illuminated from back to indicate the condition of track circuited lines at any movement whether clear, route set or occupied. Whenever a route is set by pressing the signal button and exit buttons, these slots on the entire route will exhibit 'White' light. When track is occupied failed it will show 'Red' light and when track is clear and no signal is cleared it will show 'No' light.

16. Point's indication:

At each point the normal and reverse indications for point positions are shown by a small strip light i.e. diagonally for the reverse setting and horizontally for normal setting.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

17. Station Master's Key:

The Station Master's key is provided on the control panel. When the key is in and turned a miniature white light indication is displayed above the lock and key arrangement. This white light indicates that the panel is ready for operation. When the key is extracted the miniature white light extinguishes indicating that the panel is in operative and leaves the points and signals in the last operated position. However, for any exigencies if the key is out and any signal in off position is to be put back to danger, this can be done so by pressing the concerned signal button and emergency signal cancellation button simultaneously.

18. Route push button white colour:

These push buttons are placed in the middle of the berthing portion of actual routes and concerning route section and used for setting of the required route and to clear the concerned signal. The route push button shall be pressed along with the operation of concerned signal/shunt signal/calling on signal push button for reception or dispatch of a train. The setting of the route is exhibited on the control panel by the lighting of a series of miniature white lamps/LED lamps.

During passage of train the route indications will be exhibited on the panel by miniature red light and after passage of train automatic route cancellation will take place route white light and yellow light near the concerned signal get extinguished.

19. Signal push button red colour:

Normally, these push buttons are placed perpendicular on the track line near the concerned signal on the panel diagram. The signal push button and the concerned route button are to be pressed simultaneously for clearing the signal.

20. Calling on signal red with white dot colour:**(A) Description:**

- (i) Colour light type calling on signals has been provided below Home Signal in terms of General Rule 3.13 (5) (b) and is a subsidiary signal having no independent aspect in its 'ON' position.
- (ii) Normally, the calling on signal shall be taken off for reception of a train when main stop signal has failed to be taken off for any reason such as failure of track circuits etc. or for admitting a train on a blocked line. The Calling on signal will be taken off after the train has come to a stand at the foot of the reception signal provided all the conditions for taking off the signal is fulfilled and approach track '1AT and 30AT' in rear of the stop signal is occupied by the said train. An electric counter which is provided registers next higher number. After initiating the calling on signal, the calling on signal is cleared after 120 seconds. Every such operation has to be recorded by the on duty Assistant Station Master/Station Master along


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhat)
Sr. DOM/Raipur

with the reason to do so on the TSR and the calling on signal counter register with prescribed format.

- (iii) The Calling-On Signal has been provided on the same post of reception signal and provided with a black 'C' marker on white enameled disc.

(B) Indication of calling on signal:

- (i) A calling on signal shall show 'No light' in the 'ON' position.
- (ii) A miniature 'Yellow light' when calling on signal is 'OFF'
It displays miniature yellow light and signifies driver to draw his train ahead with caution after his train has been brought to a stop even though the stop signal above it is at 'ON' and indicates to the driver that he would be prepared to stop short of any obstruction.

21.Shunt Signal (GN) Button Yellow in colour: -

Position light Shunt Signals (Independent) are provided at either end to facilitate the shunting operation. It displayed two lunar white lights horizontally in the on position and two lunar, which inclined to 45 ° in off position and dependent shunt signal below the starter signal having no light in the ON position and two lunar, which inclined to 45 ° in off position .

22.Group Trans/Release button white with black dot colour:

These group buttons are provided to extend various controls like crank handles, siding point etc. 'Trans button' is to be pressed along with the concerned control button to extract the control key and the release button is to be pressed along with concerned control button after insertion of respective control key to normalize the system.

23.Overlap time Release:

Overlap timers along with a white miniature light indication are provided on the control panel. Any overlap which is set for a signaled route will be released after the train comes and stops on the berthing track. To ensure that the train has come and stopped on the berthing track a time release of 120 seconds is provided for the release of the overlap.

24.Signals and their indications:

- (a) Manually operated, through control panel multi-aspect colour light signals are provided in accordance with General Rule and Subsidiary Rules Nos. 3.07(4), 3.08(40)(b), 3.09, 3.10, 3.13(6)(b), 3.14(9) and 3.27 in order to control the train into and out of station.
- (b) Automatic route setting and route cancellation is provided for reception and dispatch of trains except for the following functions:-
 - (i) Reception of train by calling on signal though the route setting is automatic; the cancellation of signals shall be done after the complete arrival of the train.



(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pankaj Singh)
Sr. DOM/Raipur

25. Sequence of operation of push buttons during reception/ dispatch of trains:

25.1 For reception of up trains by clearing Home Signal:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive an up train on Line No -3, signal No1A (7-OV).	41N, 44N, 42N, 43N, 58N, 57N, 55N, 54N, 53N.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8 & CH9	S1-GN	L3-UN
2	To receive an up train on Line No-2 signal No-1B (5-OV).	41N, 44N, 42N, 43R, 58R, 57N, 55N, 54N, 53N.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8 & CH9	S1-GN	L2-UN
3	To receive an up train on Line No-1 signal No-1C (3-OV1)	41N, 44N, 42R, 66N, 57N, 43N.	CH1, CH2, CH3, CH9, CONT-66.	S1-GN	L1-UN
4	To receive an up train on Line No-1 signal No-1C (3-OV2)	41N, 44N, 42R, 66N, 57R, 55N, 54N, 53N, 58N, 43N.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8, CH9, CONT-66.	3OVN	27AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S1-GN	L1-UN
5	To receive an up train on Line No-4 signal 1D (9-OV1)	41N, 44R, 61N, 59N, 62N, 55N, 54N, 52R, 51N, 42N, 43N.	CH1, CH2, CH3, CH5, CH7, CH8, CH10.	S1-GN	L4-UN
6	To receive an up train on Line No-, signal, 1D (9-OV2)	41N, 44R, 61N, 59N, 62N, 55R, 54N, 53N, 42N, 43N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	9OVN	27AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S-G1N	L4-UN
7	To receive an up train on Line No-5. by signal 1E (11-OV1)	41R, 47R, 61R, 59N, 62N, 55N, 54N, 52R, 51N, 45N, 46N, 42N, 43N, 44N, 48N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH7, CH8, CH10.	S1-GN	L5-UN
8	To receive an up train on Line No-5 by signal 1E (11-OV2)	41R, 47R, 61R, 59N, 62N, 55R, 54N, 53N, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 52N, 58N, 57N, 48N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	11OVN	27AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S-G1N	L5-UN
9	To receive an up train on Line No-6 by signal 1F (13-OV1)	41R, 46N, 47N, 48R, 60R, 59R, 62N, 55N, 54N, 52R, 51N, 42N, 43N, 44N, 45N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH7, CH8, CH10.	S1-GN	L6-UN

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
10	To receive an up train on Line No-6 by signal 1F(13-OV2)	41R, 47N, 46N, 48R, 60R, 59R, 62N, 55R, 54N, 53N, 42N, 43N, 44N, 45N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	13-OVN	27AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S1-GN	L6-UN
11	To receive an up train on Line No-7 by signal 1G (15-OV1)	41R, 47N, 46R, 60N, 59R, 62N, 55N, 54N, 52R, 51N, 42N, 43N, 44N, 45N, 48N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH7, CH8, CH10.	S1-GN	L7-UN
12	To receive an up train on Line No-7 by signal 1G (15-OV2)	41R, 47N, 46R, 60N, 59R, 62N, 55R, 54N, 53N, 42N, 43N, 44N, 45N, 48N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	15OVN	27AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S1-GN	L7-UN

25.2 For reception of up trains by clearing Calling-On Signal:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive an up train on Line No. 1 by calling on signal (C-1A)	41N, 44N, 42N & 43N.	CH1, CH2, CH3.	C1-GN	L3-UN
2	To receive an up train on Line No-2 by calling on signal (C-1B)	41N, 44N, 42N and 43R.	CH1, CH2, CH3.	C1-GN	L2-UN
3	To receive an up train on Line No- 1 by calling on signal (C-1C)	41N, 44N, 42R, 43N and 66N.	CH1, CH2, CH3 and CONT-66.	C1-GN	L1-UN
4	To receive an up train on Line No-4 by calling on signal (C-1D)	41N, 44R, 42N, 43N.	CH1, CH2, CH3.	C1-GN	L4-UN
5	To receive an up train on Line No-5 by calling on signal (C-1E)	41R, 47R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 48N.	CH1, CH2, CH3 and CH4.	C1-GN	L5-UN
6	To receive an up train on Line No-6 by calling on signal (C-1F)	41R, 47N, 46N, 48R, 42N, 43N, 44N, 45N.	CH1, CH2, CH3 and CH4.	C1-GN	L6-UN
7	To receive an up train on Line No-7 by calling on signal (C-1G)	41R, 47N, 46R, 42N, 43N, 44N, 45N, 48N.	CH1, CH2, CH3 and CH4.	C1-GN	L7-UN


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

25.3 For reception of DN trains by clearing Home Signal:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive a DN train on Line No-3 by signal no 2A (10-OV)	43N, 42N, 44N, 41N, 53N, 54N, 55N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8, CH9.	S2-GN	L3-UN
2	To receive a DN train on Line No-2 by signal no 2B (8-OV)	43R, 42N, 44N, 41N, 53N, 54N, 55N, 57N, 58R.	CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8, CH9.	S2-GN	L2-UN
3	To receive a DN train on Line No-1 by signal no 2C (6-OV1)	42N, 58N, 53N, 54N, 55N, 57R, 66N	CH2, CH6, CH7, CH8, CH9 & CONT-66.	S2-GN	L1-UN
4	To receive a DN train on Line No-1 by signal no 2C (6-OV2)	42R, 44N, 41N, 43N, 58N, 53N, 54N, 55N, 57R, 66N.	CH1, CH2, CH6, CH3, CH7, CH8, CH9 & CONT-66.	6-OVN	28AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S2-GN	L1-UN
5	To receive a DN train on Line No-4 by signal no 2D (12-OV)	53N, 54N, 55R, 62N, 59N, 61N, 44R, 41N, 42N, 43N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	S2-GN	L4-UN
6	To receive a DN train on Line No-5 by signal no 2E (14-OV1)	53N, 54N, 55R, 62N, 59N, 61R, 47R, 41N, 45N, 46N, 48N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	S2-GN	L5-UN
7	To receive a DN train on Line No-5 by signal no 2E (14-OV2)	53N, 54N, 55R, 62N, 59N, 61R, 47R, 41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N, 48N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	14-OVN	28AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S-2GN	L5-UN
8	To receive a DN train on Line No-6 by signal no 2F (16-OV1)	53N, 54N, 55R, 62N, 59R, 60R, 48R, 46N, 47N, 41N, 45N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	S2-GN	L6-UN
9	To receive a DN train on Line No-6 by signal no 2F (16-OV2)	53N, 54N, 55R, 62N, 59R, 60R, 48R, 46N, 47N, 41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	16-OVN	28AT-UN
				FOLLOWED BY	
				S2-GN	L6-UN
10	To receive a DN train on Line No-7 by signal no 2G (18-OV1)	53N, 54N, 55R, 62N, 59R, 60N, 46R, 47N, 41N, 45N, 48N, 52N, 57N, 58N.	CH1, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	S2-GN	L7-UN

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
11	To receive a DN train on Line No-7 by signal no2G (18-OV2)	53N,54N,55R, 62N, 59R,60N,46R, 47N, 41R,42N,43N, 44N, 45N,48N,52N, 57N, 58N.	CH1, CH2, CH3, CH4, CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	18-OVN FOLLOWED BY S2-GN	28AT-UN L7-UN

25.4 For reception of DN trains by clearing Calling-On Signal:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To receive an up train on Line No-3 by calling on signal (C-2A)	53N,54N, 55N, 57N, 58N.	CH6, CH7, CH8, CH9	C2-GN	L3-UN
2	To receive an up train on Line No-2 by calling on signal (C-2B)	53N,54N, 55N, 57N, 58R.	CH6, CH7, CH8, CH9	C2-GN	L2-UN
3	To receive an up train on Line No- 1 by calling on signal (C-2C)	53N,54N, 55N, 57R,66N, 58N.	CH6, CH7, CH8, CH9, CONT-66.	C2-GN	L1-UN
4	To receive an up train on Line No-4 by calling on signal (C-2D)	53N,54N, 55R, 62N,59N, 61N, 52N,57N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	C2-GN	L4-UN
5	To receive an up train on Line No-5 by calling on signal (C-2E)	53N,54N, 55R, 62N,59N, 61R, 52N,57N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	C2-GN	L5-UN
6	To receive an up train on Line No-6 by calling on signal (C-2F)	53N,54N, 55R, 62N,59R, 60R, 52N,57N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	C2-GN	L6-UN
7	To receive an up train on Line No-7 by calling on signal (C-2G)	53N,54N, 55R, 62N,59R, 60N, 52N,57N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	C2-GN	L7-UN

25.5 For reception of a UP train from Shunting Neck by SH-23 at DRZ end:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To receive a down train from Shunting neck leading to Shunt Signal No. SH-23A.	45R,41N, 47R, 46N, 48N.	CH1, CH4.	SH23-GN	L5-UN

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
2.	To receive a down train from Shunting neck leading to Shunt Signal No. SH-23B.	45R, 41N, 47R, 46N, 48N.	CH1, CH4.	SH23-GN	L6-UN
3.	To receive a down train from Shunting neck leading to Shunt Signal No. SH-23C.	45R, 41N, 47N, 46R, 48N.	CH1, CH4.	SH23-GN	L7-UN

25.6 For reception of a train from Shunting Neck by SH-19 to Kundey Siding:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To receive a train from Shunting neck to Kundey siding leading to Shunt Signal No. SH-19.	52N,51R.	CH5.	SH19-GN	KS-UN

25.7. For reception of a train from Cripple siding/sick line by SH- at Gudum end:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To receive a train from Cripple siding/sick line leading to Shunt Signal No. SH-17A.	62R, 55R, 54N, 53R, 52N, 57N, 58N.	CH5, CH6, CH7,CH8, CH9,CH10, CONT-67	SH17-GN	BS-UN
2.	To receive a train from Cripple siding/sick line leading to Shunt Signal No. SH-17B	62R, 55R, 54N, 53N, 52N, 57N, 58N.	CH5, CH6, CH7,CH8, CH9CH10, CONT-67	SH17-GN	27AT-UN
3.	To receive a train from Cripple siding/sick line leading to Shunt Signal No. SH-17C	62R, 55N, 54N, 52R, 51R,	CH5, CH7, CH8,CH10, CONT-67	SH17-GN	KS-UN

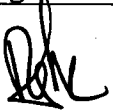
25.8. For reception of a Down train from BSP Siding(RAJHARA):

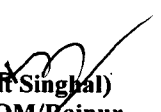
Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To receive a down train from BSP (Rajhara PVT) siding on line No-1 leading to Shunt Signal No. (SH-4A).	53R, 54N,55N, 57R, 66N, 58N.	CH6, CH7, CH-8,CH-9, CONT-66.	SH4-GN	L1-UN

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
2	To receive a down train from BSP (Rajhara PVT) siding on line No-2 leading to Shunt Signal No. (SH-4B).	53R, 54N, 55N, 57N, 66N, 58R.	CH6, CH7, CH-8,CH-9.	SH4-GN	L2-UN
3	To receive a down train from BSP (Rajhara PVT) siding on line No-3 leading to Shunt Signal No. (SH-4C).	53R, 54N, 55N, 57N, 58N.	CH6, CH7, CH-8,CH-9.	SH4-GN	L3-UN
4	To receive a down train from BSP (Rajhara PVT) siding on line No-4 leading to Shunt Signal No. (SH-4D).	53R, 54N, 55R, 59N, 62N, 61N, 52N, 57N, 58N.	CH5,CH6, CH7,CH8, CH9, CH10.	SH4-GN	L4-UN
5	To receive a down train from BSP (Rajhara PVT) siding on line No-5 leading to Shunt Signal No. (SH-4E).	53R, 54N, 55R, 57N, 62N, 59N, 61R, 58N. 62N.	CH5,CH6, CH7,CH8, CH9, CH10.	SH4-GN	L5-UN
6	To receive a down train from BSP (Rajhara PVT) siding on line No-6 leading to Shunt Signal No. (SH-4F).	53R, 54N, 55R, 57N, 62N, 59R, 60R, 58N, 52N.	CH5,CH6, CH7,CH8, CH9, CH10.	SH4-GN	L6-UN
7	To receive a down train from BSP (Rajhara PVT) siding on line No-7 leading to Shunt Signal No. (SH-4G).	53R, 54N, 55R, 57N, 62N, 58N. 52N.	CH5,CH6, CH7,CH8, CH9, CH10.	SH4-GN	L7-UN
8	To receive a down train from BSP (Rajhara PVT) siding on line Sick line/Cripple siding leading to Shunt Signal No. (SH-4H).	53R, 54N, 55R, 57N, 62R, 59R, 60N, 58N, 52N.	CH5,CH6, CH7,CH8, CH9, CH10.	SH4-GN	SL-UN


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkar Singh)
Sr. DOM/Raipur

25.9 For shunting of a Down trains in the Yard by taking off Shunt Signal No. SH-22:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To receive a down train on Line No. 1 by SH-22A	53N, 54N, 55N, 57R, 66N, 58N.	CH6,CH7,C H8, CH9 & CONT- 66	SH22-GN	L1-UN
2.	To receive a down train on Line No. 2 by SH-22B	53N, 54N, 55N, 57N, 58R.	CH6,CH7, CH8, CH9.	SH22-GN	L2-UN
3.	To receive a down train on Line No. 3 by SH-22C	53N, 54N, 55N, 57N, 58N.	CH6,CH7, CH8, CH9.	SH22-GN	L3-UN
4.	To receive a down train on Line No. 4 by SH-22D	53N, 54N, 55R, 62N, 59N, 61N, 57N, 52N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	SH22-GN	L4-UN
5.	To receive a down train on Line No.5 by SH-22E	53N, 54N, 55R, 62N, 59R, 61R, 57N, 52N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	SH22-GN	L5-UN
6.	To receive a down train on Line No. 6 by SH-22F	53N, 54N, 55R, 62N, 59R, 60R, 57N, 52N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	SH22-GN	L6-UN
7.	To receive a down train on Line No. 7 by SH-22G	53N, 54N, 55R, 62N, 59R, 60N, 57N, 52N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	SH22-GN	L7-UN
8.	To receive a down train on Sick Line or Cripple Siding by SH-22H	53N, 54N, 55R, 62R, 57N, 52N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9, CH10.	SH22-GN	SL-UN

25.10 For shunting of a UP trains in the Yard by taking off Shunt Signal No. SH-25:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To receive a down train on Line No. 1 by SH-25A	41N, 44N, 42R, 66N, 43N.	CH1,CH2, CH3 & CONT- 66	SH25-GN	L1-UN
2.	To receive a down train on Line No. 2 by SH-25B	41N, 44N, 42N, 43R.	CH1,CH2, CH3.	SH25-GN	L2-UN
3.	To receive a down train on Line No. 3 by SH-25C	41N, 44N, 42N, 43N.	CH1,CH2, CH3.	SH25-GN	L3-UN

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
4.	To receive a down train on Line No. 4 by SH-25D	41N, 44R, 42N, 43N.	CH1,CH2, CH3.	SH25-GN	L4-UN
5.	To receive a down train on Line No.5 by SH-25E	41N, 47R, 44N, 42N, 43N, 45N, 46N, 48N.	CH1,CH2, CH3, CH4.	SH25-GN	L5-UN
6.	To receive a down train on Line No. 6 by SH-25F	41N, 47N, 44N, 42N, 43N, 45N, 46N, 48R.	CH1,CH2, CH3, CH4.	SH25-GN	L6-UN
7.	To receive a down train on Line No. 7 by SH-25G	41N, 47N, 44N, 42N, 43N, 45N, 46R, 48N.	CH1,CH2, CH3, CH4.	SH25-GN	L7-UN

25.11 For reception of a Down trains in the Yard from Kunde Siding) on by taking off SH-20 Signal:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To receive a down train on Line No-1 by SH-20A	51R, 52R, 54R, 55N, 57R, 66N, 53N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9 & CONT-66	SH20-GN	L1-UN
2.	To receive a down train on Line No-2 by SH-20B	51R, 52R, 54R, 55N, 57N, 53N, 58R.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9.	SH20-GN	L2-UN
3.	To receive a down train on Line No-3 by SH-20C	51R, 52R, 54R, 55N, 57N, 53N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9.	SH20-GN	L3-UN
4.	To receive a down train on Line No-4 by SH-20D	51R, 52R, 54N, 55N, 62N, 59N, 61N.	CH5, CH7, CH8, CH10.	SH20-GN	L4-UN
5.	To receive a down train on Line No-5 by SH-20E	51R, 52R, 54N, 55N, 62N, 59N, 61R.	CH5, CH7, CH8, CH10.	SH20-GN	L5-UN
6.	To receive a down train on Line No-6 by SH-20F.	51R, 52R, 54N, 55N, 62N, 59R, 60R.	CH5, CH7, CH8, CH10.	SH20-GN	L6-UN
7.	To receive a down train on Sick line/Cripple siding by SH-20G.	51R, 52R, 54N, 55N, 62N, 59R, 60N.	CH5, CH7, CH8, CH10.	SH20-GN	L7-UN
8.	To receive a down train on Line No-5 by SH-20H	51R, 52R, 54N, 55N, 62R, 67N	CH5, CH7, CH8, CH10, CONT-67	SH20-GN	SL-UN
9.	To receive a down train on shunting neck by SH-20I	51R, 52N.	CH5.	SH20-GN	SN2-UN (S/NECK)

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

25.12 For shunting of a UP and DN trains in the Yard by taking off Shunt Signal below the starter signals:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To shunt back UP trains from Line No. 1 by SH-3A up to STOP shunt SH-31of Rajhara Siding	57R, 55N, 54N, 53R, 66N, 58N.	CH6, CH7, CH8,CH9 & CONT- 66	SH3-GN	BS-UN
2.	To shunt back a UP train from Line No. 1 by SH-3B up to Stop SH-29 of Kunday Siding.	57R, 55N, 54R, 52R,53N,51R, 66N, 58N.	CH5,CH6, CH7,CH8, CH9& CONT- 66	SH3-GN	KS-UN
3.	To shunt back UP trains from Line No. 2 by SH-5A up to STOP shunt SH-31of Rajhara Siding.	57N, 55N, 54N, 53R, 58R.	CH6, CH7, CH8,CH9 .	SH5-GN	BS-UN
4.	To shunt back a UP train from Line No. 2 by SH-5B up to Stop SH-29 of Kunday Siding.	57N, 55N, 54R, 52R, 51R, 53N,58R.	CH5,CH6, CH7,CH8, CH9.	SH5-GN	KS-UN
5.	To shunt back UP trains from Line No. 3 by SH-7A up to STOP shunt SH-31of Rajhara Siding	57N, 55N, 54N, 53R, 58N.	CH6, CH7, CH8, CH9.	SH7-GN	BS-UN
6.	To shunt back a UP train from Line No. 3 by SH-7B up to Stop SH-29 of Kunday Siding.	57N, 55N, 54R, 52R, 53N, 51R, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9.	SH7-GN	KS-UN
7.	To shunt back UP trains from Line No. 4 by SH-9A up to STOP shunt SH-31of Rajhara Siding.	61N, 59N, 62N, 57N, 55R, 54N, 53R, 52N, 58N.	CH5, CH6, CH7,CH8, CH9 & CH10.	SH9-GN	BS-UN
8	To shunt back a UP train from Line No. 4 by SH-9B up to Stop SH-29 of Kunday Siding.	61N, 59N, 62N, 55N, 54N, 52R, 51R.	CH5, CH7, CH8&CH10	SH9-GN	KS-UN


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
9	To shunt back UP trains from Line No. 5 by SH-11A up to STOP shunt SH-31of Rajhara Siding.	61R, 59N, 62N, 57N, 55R, 54N, 53R, 52N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9 & CH10.	SH11-GN	BS-UN
10	To shunt back a UP train from Line No. 5 by SH-11B up to Stop SH-29 of Kundey Siding.	61R, 59N, 62N, 55N, 54N, 52R, 51R.	CH5, CH7, CH8 & CH10.	SH11-GN	KS-UN
11	To shunt back UP trains from Line No. 6 by SH-13A up to STOP shunt SH-31of Rajhara Siding.	60R, 59R, 62N, 57N, 55R, 54N, 53R, 52N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9 & CH10.	SH13-GN	BS-UN
12	To shunt back a UP train from Line No. 6 by SH-13B up to Stop SH-29 of Kundey Siding.	60R, 59R, 62N, 55N, 54N, 52R, 51R.	CH5, CH7, CH8 & CH10.	SH13-GN	KS-UN
13	To shunt back UP trains from Line No. 7 by SH-15A up to STOP shunt SH-31of Rajhara Siding.	60N, 59R, 62N, 57N, 55R, 54N, 53R, 52N, 58N.	CH5, CH6, CH7, CH8, CH9 & CH10.	SH15-GN	BS-UN
14	To shunt back a UP train from Line No. 7 by SH-15B up to Stop SH-29 of Kundey Siding.	60N, 59R, 62N, 55N, 54N, 52R, 51R.	CH5, CH7, CH8 & CH10.	SH15-GN	KS-UN
15	To shunt back a DN train from Line No. 5 by SH-14 to Shunting Neck	47R, 41N, 45R, 46N, 48N.	CH1& CH4.	SH14-GN	SN1-UN
16	To shunt back a DN train from Line No. 6 by SH-16 to Shunting Neck	47N, 41N, 45R, 46N, 48R.	CH1& CH4.	SH16-GN	SN1-UN
17	To shunt back a DN train from Line No. 7 by SH-18 to Shunting Neck	47N, 41N, 46R, 45R, 48N.	CH1& CH4.	SH18-GN	SN1-UN

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
18	FIXED 'ON' SHUNT SIGNAL-SH-29	Before entrance of Kundey Siding the train should brought to stop at the foot of shunt signal .The siding holder should be piloted 'IN' the train in to the siding.			
19	FIXED 'ON' SHUNT SIGNAL-SH-31	Before entrance of RAJHARA Siding the train should brought to stop at the foot of shunt signal .The siding holder should be piloted 'IN' the train in to the siding.			
20	FIXED 'ON' SHUNT SIGNAL-SH-32	Before entrance of Cripple Siding/Sick Line the train should brought to stop at the foot of shunt signal .The siding holder should be piloted 'IN' the train in to the siding.			

25.13 For dispatch of UP train towards Gudum:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1	To dispatch a UP train from line No. 1 towards Gudum (S-3)	57R, 55N, 54N, 53N, 66N, 58N.	CH-6, CH-7, CH-8, CH-9, CON-66	S3-GN	27AT- UN
2	To dispatch a UP train from line No. 2 towards Gudum (S-5)	57N, 55N, 54N, 53N, 58R.	CH-6, CH-7, CH-8, CH-9,	S5-GN	27AT- UN
3	To dispatch a UP train from line No. 3 towards Gudum (S-7)	57N, 55N, 54N, 53N, 58N.	CH-6, CH-7, CH-8, CH-9.	S7-GN	27AT- UN
4	To dispatch a UP train from line No. 4 towards Gudum (S-9)	61N, 59N, 62N, 55R, 54N, 53N.	CH-5, CH-6, CH-7, CH-8, CH-9, CH-10.	S9-GN	27AT- UN
5	To dispatch a UP train from line No. 5 towards Gudum (S-11)	61R, 59N, 62N, 55R, 54N, 53N.	CH-5, CH-6, CH-7, CH-8, CH-9, CH-10.	S11-GN	27AT- UN
6	To dispatch a UP train from line No. 6 towards Gudum (S-13)	60R, 59R, 62N, 55R, 54N, 53N.	CH-5, CH-6, CH-7, CH-8, CH-9.	S13-GN	27AT- UN
7	To dispatch a UP train from line No. 7 towards Gudum (S-15)	60N, 59R, 62N, 55R, 54N, 53N, 52N, 57N, 58N	CH-5, CH-6, CH-7, CH-8, CH-9, CON-66	S15-GN	27AT- UN
8	To dispatch a UP train into DRZ-Gudum Section	-	-	S27-GN	UD-UN-

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Palkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

25.14 For dispatch of a Down trains towards KYS:

Sl. No.	Movement	Point position	Other controls	Signal Button	Route button.
1.	To dispatch a down train from Line No. 1(S-6).	42R,44N, 41N, 66N & 43N	CH1, CH2 ,CH-3 & CONT. 66N	S6-GN	28AT-UN
2.	To dispatch a down train from Line No. 2(S-8)	43R, 42N,44N & 41N	CH1, CH2 & CH3	S8-GN	28AT-UN
3.	To dispatch a down train from Line No. 3(S-10)	43N, 42N,44N & 41N	CH1, CH2 & CH3	S10-GN	28AT-UN
4.	To dispatch a down train from Line No. 4(S-12)	43N, 42N,44R & 41N	CH1, CH2& CH-3.	S12-GN	28AT-UN
5.	To dispatch a down train from Line No. 5(S-14)	47R, 41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N & 48N.	CH1, CH2,CH-3 & CH4.	S14-GN	28AT-UN
6.	To dispatch a down train from Line No. 6(S-16)	47N, 41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46N & 48R.	CH1, CH2,CH-3 & CH4	S16-GN	28AT-UN
7.	To dispatch a down train from Line No. 7(S-18)	47N, 41R, 42N, 43N, 44N, 45N, 46R & 48N.	CH1, CH2,CH-3 & CH4	S18-GN	28AT-UN
8.	To dispatch a down train into Block Section	-	-	S28-GN	DD-UN

26.0. Description and Function of Signal buttons:-

Sl. No.	Push Button	Function
1	S-1	To take off Up Home signal S1 for receiving an UP train On Line Nos. 1 to 7.
2	C1	To take off Calling-On Signal for receiving an up train on Line Nos. 1 to 7.
3	S-2	To take off DN Home signal S2 for receive a down train On Line Nos. 1 to 7.
4	C2	To take off Calling-On Signal for receiving an up train on Line Nos. 1 to 7.
5	S-3	To dispatch an UP train from line No.1 up to S-27.
6.	SH-3	To dispatch an up train from Line No. 1 up to SH-29 or SH-31.
7.	SH-4	To receive a down train from BSP Rajhara Siding On Line Nos. 1 to 7 or cripple siding.
8.	S-5	To dispatch an UP train from line No.2 to up to S-27.
9.	SH-5	To dispatch an up train from Line No. 2 up to SH-29 or SH-31.
10.	S-6	To dispatch a down train from Line No. 1 up to S-28.

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

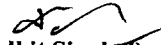
(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Push Button	Function
11	S-7	To dispatch an UP train from line No.3 to up to S-27.
12.	SH-7	To dispatch an up train from Line No. 3 up to SH-29 or SH-31.
13.	S-8	To dispatch a down train from Line No. 2 up to S-28.
14	S-9	To dispatch an UP train from line No.4 to up to S-27.
15.	SH-9	To dispatch an up train form Line No. 4 up to SH-27 or SH-29.
16.	S-10	To dispatch a down train from Line No. 3 up to S-28.
17	S-11	To dispatch an UP train from line No.5 to up to S-27.
18.	SH-11	To dispatch an up train form Line No. 5 up to SH-31 or SH-29.
19.	S-12	To dispatch a down train from Line No. 4 up to S-28.
20.	S-13	To dispatch an UP train from line No.6 to up to S-27.
21.	SH-13	To dispatch an up train form Line No. 6 up to SH-31 or SH-29.
22.	S-14	To dispatch a down train from Line No. 5 up to S-28.
23.	SH-14	For performing shunting from Line No. 5 to Shunting Neck.
24	S-15	To dispatch an UP train from line No.7 to up to S-27.
25.	SH-15	To dispatch an up train form Line No. 7 up to SH-31 or SH-29.
26.	S-16	To dispatch a down train from Line No. 6 Up to S-28.
27	SH-16	For performing shunting from Line No. 6 to Shunting Neck.
28.	SH-17	To dispatch an up train form Sick Lines /Cripple siding up to SH-31 or SH-29.
29.	S-18	To dispatch a down train from Line No. 7 up to S-28.
30.	SH-18	For performing shunting from Line No. 7 to Shunting Neck.
31.	SH-19	To dispatch an up train from Shunting neck towards Kunde Siding.
32.	SH-20	To receive a down train coming from Kunde Siding on Line Nos. 1 to 7 and on Sick Lines or Cripple Siding.
33.	SH-22	To Shunt back a down train from Main line On Line Nos. 1 to 7 and cripple siding
34.	SH-23	For performing Shunting from Shunting Neck to L5 to L7.
35.	SH-25	To Shunt back an up train from Main Line on Line Nos. 1 to 7
36.	S-27	To allow a DN train into the block section of DRZ-GUDM.
37.	S-28	To allow a DN train into the block section of DRZ-KYS
38.	SH-29	Stop Shunt signal towards Kunde Siding.
39.	SH-31	Stop Shunt signal towards Rajhara Siding.
40.	SH-32	Stop Shunt signal towards Cripple Siding /Sick Line

27.DESCRPTION AND FUNCTION OF ROUTE BUTTONS:

Sl. No.	Push Button	Function
1	L1-UN	To receive an UP or down train on Line No. 1 coming from KYS or Gudum end or from either of the sidings and shunt movements.
2	L2-UN	To receive an up or down train on Line No. 2 coming from KYS or Gudum end or from either of the sidings and shunt movements.
3	L3-UN	To receive an up or down train on Line No. 3 coming from KYS or Gudum end or from either of the sidings and shunt movements.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Push Button	Function
4	L4-UN	To receive an up or down train on Line No. 4 coming from KYS or Gudum end or from either of the sidings and shunt movements
5	L5-UN	To receive an up or down train on Line No. 5 coming from KYS or Gudum end or from either of the sidings and shunt movements
6	L6-UN	To receive an up or down train on Line No. 6 coming from KYS or Gudum end or from either of the sidings and shunt movements
7	L7-UN	To receive an up or down train on Line No. 7 coming from KYS or Gudum end or from either of the sidings and shunt movements
8	KS-UN	To receive up train from Kunde Siding.
9	28AT-UN	To dispatch/shunt a down train up to Down Advance Starter.
10	27AT-UN	To dispatch/shunt a UP train up to Down Advance Starter.
11	SN-UN	To perform Shunting towards Shunting Neck from Line Nos. 5 to 7.
12	SL-UN	To receive a down train from either of the sidings on Sick Lines.
13	BS-UN	To dispatch an Up train towards BSP Rajhara Siding
14	DD-UN	To dispatch a down train into the Block Section DRZ-KYS
15	UD-UN	To dispatch an UP train into the Section DRZ-GUDM

28. DESCRIPTION AND FUNCTION OF POINT PUSH BUTTON:-

Sl. No.	Point button	Function
1	W-41	First facing Cross Over Point connecting Line No. 5, 6 & 7.
2	W-42	Cross Over Point Connecting to Line No. 3 and Line No-1.
3	W-43	Cross Over Point Connecting Line No. 2 & 3.
4	W-44	D/S Point Connecting Line No. 4.
5	W-45	D/S Point on Shunting Neck.
6	W-46	Cross Over Point Connecting Line 6 & 7.
7	W-47	Cross Over Point Connecting Line 5 & 6.
8	W-48	D/S Point on Line No. 6.
9	CONT-66	Connecting Line Point on Line No. 1 and Parcel Siding/ Shunting Neck.
10	W-51	DS Point isolating Kunde Siding and Shunting Neck.
11	W-52	Cross over Point connecting Kundey Siding in to the Yard.
12	W-53	Point connecting BSP Rajhara Siding.
13	W-54	Cross over connecting Kundey Siding to Line No 1 to 3.
14	W-55	Cross over connecting Line No.4 & Line No. 3 extension.

Sl. No.	Point button	Function
---------	--------------	----------

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

15.	W-57	Point connecting Line No. 2 & 3.
16.	W-58	Cross over Point connecting Line No. 2 & 3.
17.	W-59	Point connecting Line No. 7 & 4.
18.	W-60	Point connecting Line No. 7 & 6.
19.	W-61	Point connecting Line No. 5 & 4.
20.	W-62	Cross over connecting Line No. 4 & Sick Lines/Cripple Siding.
CH1	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 41A/B, along with group "TRANS" push button.
CH2	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 42A/B & 44A/B along with group "TRANS" push button.
CH3	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 43A/B, along with group "TRANS" push button.
CH4	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 45,46A/B, 47A/B & 48 along with group "TRANS" push button.
CH5	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 51 & 52 along with group "TRANS" push button.
CH6	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 53 A/B along with group "TRANS" push button
CH7	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 54A/B along with group "TRANS" push button
CH8	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 55A/B along with group "TRANS" push button.
CH9	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 57A/B & 58 A/B along with group "TRANS" push button.
CH10	Blue coloured push button	Press to extract Crank Handle Key for Point no: 59,60,61& 62A/B along with group "TRANS" push button.
SM's Key		This key is required to be inserted and turned to right for panel operation. This key shall be in the personal custody of SM on duty.
SM's Emergency Point Key		This key is required to be inserted and turned to right whenever the point is to operate in track circuit failure condition. This key shall be in the personal custody of SM on duty.
SM's Emergency Crank handle Key		This key is required to be inserted and turned to right whenever the point is to operate in track circuit failure condition. When alteration of point is required by crank handling the point. This key shall be in the personal custody of SM on duty.
Emergency Point operation push button	Black colour with Red dot	This is to be pressed for emergency operation of point in association with SM's emergency point key when concerned point zone track circuit has failed.


 (R.S. Goyal)
 Sr. DSTE/Raipur


 (Pulkit Singhal)
 Sr. DOM/Raipur

Emergency Point operation counters.	This registers the emergency operations of points.	
Emergency route release counters.	This registers the emergency route release operation.	
Calling ON Counter	This registers the 'Calling On' Signals operation.	
Point failure buzzer	This buzzer operates when the point failure occurs	
Button held buzzer	This button comes to operation when any of push buttons is stuck.	
Signal failure buzzer	This comes to operation when signal failure occurs.	
Point Normal push button	Black colour with Red dot	This is to be pressed to initiate Normal setting of points along with concerned button for individual operation of points
Point Reverse push button	Black colour with Red dot	This is to be pressed to initiate Reverse setting of points along with concerned button for individual operation of points
Emergency Route Release Button	White with Red dot	For Emergency Route Release
Signal Cancellation Push Button (EGGN)	Red colour button	For cancellation of a signal, which is already taken off, or to release, the route after passage of train in case of Co-ON signal, Adv starter.
Button Held Buzzer Muting Button	White colour button with Red dot	For muting the button held buzzer, which starts buzzing when a button is held up.
Group Trans Button	White colour button with Black dot	To be pressed for transferring the control to concerned Crank Handle along with concerned Button
Group Release Button	White colour button with Black dot	To be pressed for releasing the control from the concerned Crank Handle along with concerned Push Button
Signal Lamp Failure Buzzer Muting Button	Red colour with White dot	To be pressed for acknowledging Signal Lamp Failure Buzzer
Point Failure Buzzer Muting Button	Black colour with white dot	To be pressed for acknowledging Point Failure Buzzer
Indication of Flasher	The visual indication of Flasher-1 and Flasher-2	

29. Failure of motor operated points and use of Crank handle.

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

(a) In the event of failure of motor operated points, the instructions contained in the Operating Manual Rule No. 20.06 should be followed for the setting of point.

(b) The Crank handle keys are normally locked in the respective EKT instrument connected with the Control panel with white/Red miniature light indications on the panel above the crank handle push button. The crank handle push button Blue in colour along with group trans button on the panel are to be pressed simultaneously and at the same time the white indication starts flashing to indicate that key can be extracted. The economizer push button below the concerned Crank Handle EKT is to be pressed to extract the Crank handle key to operate the point manually. When the point fails to operate from the panel. As key is extracted the indication becomes blank. After completion of the crank handling its points the key is brought back and inserted into the EKT concerned and turned. The flashing white indication appears again. Now group release button and the concerned crank handle button are to be pressed to restore the normal working. The white indication becomes steady. When the points are locked by a signal the Red indication appears and becomes blank after the normalization of the signal.

(c) Emergency Crank Handle Release Key:

This key has to be inserted in the slot meant for it and turned 'Clock Wise' direction when a particular CH group is locked even after the train has negotiated the entire set route and the route is not released even after the emergency route release application and when the alteration of the point is warranted.

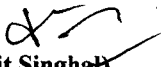
The Key inserted and turned in 'Clock Wise' direction the particular Crank Handle which has to be released is now pressed along with 'Group Trans Button' and then the required Crank Handle can be released in the usual manner as explained in 10.0 above.

Which has to be recorded in the register meant for this and kept in SM's office for every such emergency release of Crank Handle.

(d) The crank handle key can be taken out only when all the concerned signal on that particular route are in "ON" position and extraction of crank handle key makes also the signals controlling movement over these points inoperative.

Sl.No	CH. group	Controlling Point	Location
1	CH1	41 A/B	Panel Room
2	CH2	42A/B, 44A/B	
3	CH3	43	
4	CH4	45,46 A/B, 47A/B & 48	
5	CH5	51,52	
6	CH6	53A/B	
7	CH7	54 A/B	
8	CH8	55A/B	
9	CH9	57 A/B & 58A/B	
10	CH10	59,60,61 & 62 A/B	


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

30. Working of signals when interlocking is defective:

- a) 'OFF' position of colour light signal is the final indication that the points are correctly set and locked for the route to which it applied Normally signal cannot be taken off by pressing a signal push button unless all the concerned points of the route are correctly set and locked.

If signal failed to be taken off, under such circumstances the setting of the points on the concerned route to which it applies must be inspected by Assistant Station Master/ Station Master on duty before a train is to be allowed to be piloted to pass such signal irrespective of what is indicated on the panel.

- b) In the event of interlocking going out of order when a train is admitted or dispatched without taking off the necessary signal, the facing points and trailing points of the concerned route including overlap must be clamped and padlocked as per Subsidiary Rule 3.39.01 (c) and 3.69.03 (b) and (c).

31. Interlocking :

The UP and DN Advance Starter Signal No. 27 and 28 are interlocked with UFSBI type Block panel in such a way that the same cannot be taken off unless line clear has been obtained from the advanced station KYS and GUDUM supported by Private Number.

32. Track Circuits:

The Yard is fully Track circuited. The Home signal No. 1A/B/C and 2A/B/C are provided with an approach track circuit for operation of calling on signal provided below it. The starter signals, advanced starter signals are replaced to 'ON' position as soon as the track circuit ahead is occupied.

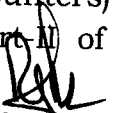
The condition of the line whether it is clear or occupied is indicated as under:-

Line clears	No indication.
Line occupied/failed	Red indication.
Route set	White light.

33. System of Block working :**(a) Trains between:**

On section DRZ & KYS trains work under Absolute Block system by means of UFSBI type Block panel with BPAC (Single Section Digital Axle Counters) in terms of Chapter-VIII and XIV of General Rules and Chapter-IV Part-II of Block Working Manual. The block instruments are installed in Panel Room under the charge of SM on duty who is responsible for their operation and safe custody of their keys. . One chocolate colour push button has been provided on the panel for acknowledging arrival of the train and to stop the train arrival buzzer this push button will press and release.

- (b) On section DRZ & GUDM trains work under Absolute Block system by means of UFSBI type Block panel with BPAC (Single Section Digital Axle Counters) in terms of Chapter-VIII and XIV of General Rules and Chapter-IV Part-II of Block Working Manual . The block instruments are installed in


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

Panel Room under the charge of SM on duty who is responsible for their operation and safe custody of their keys. . One chocolate colour push button has been provided on the panel for acknowledging arrival of the train and to stop the train arrival buzzer this push button will press and release.

34.1 working UFSBI between DRZ-KYS and DRZ - GUDM:

(i) For reception and Dispatching trains:

(A) For Dispatching Train from DRZ towards GUDM station:

SM should send "CALL ATTENTION" signal to GUDUM station by pressing Bell button. After getting response from GUDUM, SM should ask for Line Clear after prescribed bell code. SM at GUDUM grants verbal line clear. SM at DRZ should press Bell and "TGT" button until TGT arrowhead indication lights up GREEN and Line Closed indicator turns OFF. Then SM takes Off LSS (S-27). When train enters into the block section, section buzzer starts ringing, TGT arrowhead indication turns RED and "ACKN" lights up. SM has to acknowledge the buzzer by pressing "ACKN", with that ACKN indicator turns OFF.

(B) For Receiving Train at DRZ station:-

SM at DRZ should acknowledge the CALL ATTENTION signal by pressing Bell button and should attend block phone. SM then exchanges information regarding train movement and should ensure line closed condition of UFSBI. Verbal line clear is granted by SM at DRZ. Line closed indicator turns OFF and "TCF" arrowhead indication lights up GREEN. When train enters in to the block section, buzzer starts ringing and TCF arrowhead indication turns RED. With this "ACKN" indicator lights up. SM at DRZ should acknowledge the buzzer by pressing ACKN button. With this ACKN indicator turns OFF and SNOEK lights up yellow. SM then takes OFF reception signal to receive the train.

(ii) Indications provided on Block Panel at SM office:-

- a. **"LINE CLOSED" Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate the Block Section is free from vehicles and "LINE CLEAR" is not granted / received at train receiving / sending station respectively. It is provided as a circular indication in between the directional arrowheads.
- b. **TRAIN COMING FROM Indication (Green):** The indication is provided to indicate that a "LINE CLEAR" has been granted by the station in rear. The indication flashes when the Block section has been cleared after arrival of train at receiving station, but associated Signals and their controls are not normal or unintentional insertion of Shunt Release Key "IN" at either station. It also flashes when a Cancellation of "LINE CLEAR" is done before entry of a train in the Block Section. It is provided as arrowhead indications pointing downward for


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

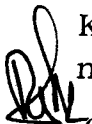

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

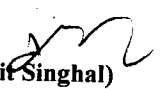
incoming traffic at train receiving station and a rectangular indication named TCF.

- c. TRAIN GOING TO Indication (Green):** The indication is provided to indicate that a "LINE CLEAR" has been received. The indication flashes when the Block section has been cleared after arrival of train, but associated Signals and their controls are not normal or unintentional insertion of Shunt Release Key "IN" at either station.

It also flashes when a Cancellation of "LINE CLEAR" is done before entry of a train in the Block Section. It is provided as arrowhead indications pointing Upward for Outgoing traffic at train sending station and a rectangular indication named TGT.

- d. TOL Indication (Red):** The indication is provided to indicate that a train has entered into the Block Section on "LINE CLEAR". It is provided as arrowhead and rectangular indications named TOI pointing downward or upward for incoming or outgoing traffic respectively at both Train Receiving and sending stations.
- e. Cancel CO-OP Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate that Co-operation is extended by the station at other end for cancellation of "LINE CLEAR".
- f. Cancel Indication (Yellow):** The indication flashes to indicate that cancellation of "LINE CLEAR" is in progress and would last for 120 seconds. After that it's got steady until the line is closed.
- g. SNK Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate that all signals and their controls are at On/Normal. It is provided near TGT directional arrowhead.
- h. SNOEK Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate that at other end the advance starter signal and its controls are at ON/Normal, Shunt Release Key is in "OUT" position and Shunt key of "KLR" is in "IN" position. It is provided near TCF directional arrowhead.
- i. LSS Indication (Red):** The indication is provided to indicate that Advance starter signal is at "ON" condition. It is provided in monogram of signal.
- j. LSS Indication (Green):** The indication is provided to indicate that Advance starter signal is at "OFF" condition. It is provided in monogram of signal.
- k. LINE FREE Indication (Green):** The indication is provided to indicate that there is no train in the block section. It is provided near the TCF arrowhead.
- l. LINE OCCUPIED Indication (Red):** The indication is provided to indicate that there is train in the block section or axle counter failure. It is provided near the TCF arrowhead.
- m. SHK IN Indication (Red):** The indication is provided to indicate that Shunt Key of KLR is "OUT" or Shunt release key is in "IN" position. It is provided near the TGT arrowhead.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkrit Singh)
Sr. DOM/Raipur

- n. **SHK OUT Indication (Green):** The indication is provided to indicate that Shunt Key of KLR is "IN" or Shunt release key is in "OUT" position. It is provided near the TGT arrowhead.
- o. **MUX / UFSBI Status OK Indication (Green):** The indication is provided to indicate that UFSBI is functional.
- p. **MUX / UFSBI Status Fail Indication (Red):** The indication is provided to indicate that UFSBI is in failure mode.
- q. **Communication Link Fail Indication (Yellow):** The indication is provided to indicate communication link failure.

(iii) Push Buttons & Keys of block Panel:

- a. **"Bell" Button (Black): It performs a number of functions.**
 - i. Transmit call attention
 - ii. To receive Line Clear when Pressed with Train Going To Button.
 - iii. For cancellation of line clear when pressed with Cancel Button.
- b. **"Train Going To" Button (Red):** The Push button is provided to receive "LINE CLEAR" when pressed along with "Bell" button.
- c. **"ACKN" Button (Black):** The Push button is provided to acknowledge audio visual indication for occupation/clearance of the train in the block section.
- d. **"Cancel Co-op" Button (Green):** The Push button is provided to extend cooperation from sending station to cancel "LINE CLEAR" at receiving station.
- e. **"Cancel" Button (Yellow):** The Push button is provided to cancel the "LINE CLEAR" when pressed with "Bell" button.
- f. **"SMs" Key:** This key controls the transmission of call attention, "LINE CLEAR" enquiry and "LINE CLEAR" cancellation. When this key is taken out these operations are not possible.
- g. **"Shunt Release" Key:** This key controls the taking of "LINE CLEAR" and taking out Shunt Key from KLR. When this key is taken OUT taking of "LINE CLEAR" is possible but taking out the Shunt Key from KLR is not possible. To prevent taking of "LINE CLEAR" or to take out the Shunt Key this Shunt release key has to put in IN condition.

(iv) Counter & Buzzers:

- a. **Counter:** The counter is provided to register the number of "LINE CLEAR" Cancellation.
- b. **Buzzer:** Audio alarm is provided for call attention sent by other end SM & to register the occupation and clearance of the train.

(v) BLOCK TELEPHONE

This is provided for speech communication with SM at other end of Block Section. Separate block telephone is provided for separate block section.

(vi) SINGLE SECTION DIGITAL AXLE COUNTER

This is provided for verification of Train in the block section as well as last vehicle verification.

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

(vii) Method of Signaling Trains from Block Station to Block Station

- a) SM of the station intending to send a train from his station has to obtain verbal consent from station at other end before taking LINE CLEAR on its Block Panel.
- b) Before a request for LINE CLEAR is sent to station at other end, SM shall ensure the following on its Block Panel:
 - i) LINE CLOSED indication YELLOW &
 - ii) LINE FREE indication GREEN &
 - iii) SNK indication YELLOW &
 - iv) SNOEK indication YELLOW &
 - v) SHUNT KEY indication GREEN
 - vi) Mux/UFSBI Status YELLOW
 - vii) communication Link Fail indication OFF
- c) The station at other end while granting his consent shall ensure the following on its Block Panel;
 - i) LINE CLOSED indication YELLOW &
 - ii) LINE FREE indication GREEN &
 - iii) SNK indication YELLOW &
 - iv) SNOEK indication YELLOW &
 - v) SHUNT KEY indication GREEN
 - vi) Mux/UFSBI Status YELLOW
 - vi) communication Link Fail indication OFF.
- d) Thereafter SM of sending station presses BELL & TRAIN GOING TO buttons.
- e) The directional arrowhead, TRAIN GOING TO/ TRAIN COMING FROM lights up green at sending/receiving station respectively.
- f) SM of sending station releases BELL & TRAIN GOING TO buttons on getting TRAIN GOING TO green indication.
- g) The sending station SM, after obtaining LINE CLEAR on its Block Panel, can send a train into Block Section by taking the LSS to 'OFF'. On entry of train into section, TRAIN ON LINE lights up at both the stations near arrowhead indication. The TRAIN GOING TO / TRAIN COMING FROM Arrow Head Indications turns RED in respective stations. SECTION buzzer sounds at both the stations along with ACKN indicator near ACKN button. Pressing of ACKN will turn off the buzzer and ACKN indicator.
- h) The train is received at receiving station on proper reception signals. On complete arrival of train, TRAIN COMING FROM indicator changes to FLASHING GREEN & LINE FREE indicator turns to GREEN at both the stations. TRAIN GOING TO / TRAIN COMING FROM indicator continues FLASHING GREEN at sending / receiving station respectively if reception & departure signals and their controls are not at normal or SHUNT KEY of KLR is 'OUT'.


 (R.S. Goyal)
 Sr. DSTE/Raipur


 (Pulkit Singh)
 Sr. DOM/Raipur

In case reception & departure signals and their controls are at normal & SHUNT KEY of KLR is 'IN' at sending/receiving station, TRAIN GOING TO/ TRAIN COMING FROM turns off and LINE CLOSED indicator lights up YELLOW.

(viii) Refusal to "LINE CLEAR" Enquiry'

When a block section is blocked by the presence of a train in the section or train parting or shunting or opening of level crossing in mid section or for any other reason, the SHUNT key of KLR shall be taken out and kept in safe custody.

If the block station at other end refuses the "LINE CLEAR" enquiry signal, no train shall be allowed to leave until a fresh "LINE CLEAR" enquiry signal has been given to block station at other end and accepted.

On removal of obstruction, the Shunt Key of KLR shall be inserted and turned to IN position and the Shunt Release Key should be taken OUT. SM shall immediately inform SM of other end about the fact, so as to enable him to send a fresh IS "LINE CLEAR" signal.

Method of "LINE CLEAR" Cancellation

After a train sending station has taken "LINE CLEAR", the receiving station can carry out "LINE CLEAR" cancellation with the consent of other end station.

Method of Cancellation

SENDING STATION		RECEIVING STATION	
1	PUTS back LSS to 'ON', if already taken 'OFF', ensures SNK at YELLOW, Advises receiving end station SM about cancellation on telephone after prescribed BELL code.	2.	Agrees to request, ensures SNK at YELLOW and SNOEK at YELLOW and gives consent on telephone after prescribed BELL code.
3	After verbal consent from other end SM, presses cancel co-operation button and releases on receipt of bell code.	4.	Waits for co-operation light up yellow and presses, bell & cancel button with SM key IN. Cancel counter increments. TRAIN COMING FROM indication turns to flashing green. Cancel indication lights up flashing yellow & continues flashing for 120 seconds.
5	'TRAIN GOING TO' indication turns flashing green.		


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

SENDING STATION		RECEIVING STATION	
7	TRAIN GOING TO' Indication turns off "LINE CLOSE"D indication lights up.	6.	On expiry of 120 seconds, TRAIN COMING FROM Indication & cancel indication turns off. "LINE CLOSE"D indication lights up.

(ix) Block Back Operation;-

The SM, who intends to Block Back the line, shall inform the SM of station at other end on telephone for permission to Block Back, who will acknowledge the message and grant permission supported by a private number. SM takes SHUNT key of KLR OUT and keeps in safe custody. The SM will then issue necessary authority to driver of train to perform shunting in Block Section.

On completion of shunting, section clear message will be sent to SM of station at other end on telephone about obstruction removed supported by a private number, who in turn will acknowledge the same supported by a private number. Thereafter SM will insert SHUNT key of KLR and turn to 'IN' position and takes out the shunt release key.

All the entries in Train Signal Register (TSR) for this operation should be made in RED ink. The reasons for Block Back shall be recorded in remarks column against each entry.

Station in rear		Station intending BLOCK BACK	
2.	Block Panel displays; "LINE CLOSED - YELLOW LINE FREE - GREEN SNOEK - YELLOW SHUNT KEY - GREEN	1.	Block Panel displays; "LINE CLOSE"D - YELLOW LINE FREE - GREEN SNOEK - YELLOW SHUNT KEY - GREEN
4.	Acknowledges call attention / attend telephone signal.	3.	Inserts SM key & turns, Gives call attention / attend telephone signal.
6.	Attends telephone.	5.	Attends telephone.
8.	Acknowledges & gives consent by private number.	7.	Inform intention to perform shunting in Block Section.
10.	SNOEK turns off.	9.	Takes Shunt Key 'OUT' from KLR and keeps in safe custody. Issue necessary authority to driver of train to perform shunting in Block Section. SHUNT KEY indication turns to RED.
12.	On entry of train in Block Section, SECTION buzzer starts ringing & ACKN indication lights up.	11.	On entry of train in Block Section, SECTION buzzer starts ringing & ACKN indication lights up.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

	Station in rear		Station intending BLOCK BACK
14	LINE OCCUPIED indication turns to RED. "LINE CLOSED" indication turns off.	13	LINE OCCUPIED indication turns to RED. "LINE CLOSED" indication turns off.
16	Acknowledges the buzzer by pressing ACKN button. ACKN indication turns off.	15	Acknowledges the buzzer by pressing ACKN button. ACKN indication turns off.
18.	On clearing of Block Section. SECTION buzzer starts ringing & "LINE CLOSE"D indication lights up. ACKN indication lights up.	17.	On clearing of Block Section. SECTION buzzer starts ringing & "LINE CLOSE"D indication lights up. ACKN indication lights up.
20	LINE FREE indication turns to GREEN. "LINE CLOSE"D indication lights up YELLOW.	19	LINE FREE indicator turns to GREEN. "LINE CLOSE"D indication lights up YELLOW.
22	Acknowledges the buzzer by pressing ACKN button. ACKN indication turns off.	21	Acknowledges the buzzer by pressing ACKN button. ACKN indication turns off.
24.	Acknowledges call attention /attend telephone signal.	23.	On completion of shunting, SM verifies the line between opposite STARTER (if any)/ Shunt signal or Stop Board/ Fouling mark and FSS, free from any vehicle. Inserts SM key & turns, Gives call attention / attend telephone signal.
26.	Attends telephone.	25.	Attends telephone.
28.	Acknowledges supported by a private number.	27.	Inform shunting is completed supported by a private number.
30.	SNOEK lights up YELLOW.	29.	Inserts SHUNT KEY of KLR & turns to 'IN'. SHUNT KEY indication turns to GREEN.

(x) Shunting of train

Where shunt signals are not provided for shunting on line leading towards Block section, the driver of shunting train shall be given shunting order at the foot of STARTER SIGNAL /STOP BOARD/FOULING MARK before allowing any shunting.

While shunting, the LAST STOP SIGNAL should be kept at ON.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pankaj Singh)
Sr. DOM/Raipur

Shunting of Train up to Last Stop Signal

SHUNT KEY of KLR shall be taken OUT and kept in safe custody. The driver of shunting train shall be given shunting order to shunt up to LSS. On completion of shunting, the line between STARTER/ Shunt Signal/ Stop Board/ Fouling mark and LSS should be checked free from any vehicle. SHUNT KEY of KLR shall be inserted and turned to IN position.

When an IS "LINE CLEAR" enquiry is received from Block Station at other end of block section, permission for shunting up to LSS shall be granted only after compliance of GR 8.09 & 8.10.

Shunting Of Train Beyond Last Stop Signal;-

The shunting is done under protection of Block Forward only.

(xi) Failure Of Last Stop Signal & Action To Be Taken:

1.	Cause of failure of the LSS	Action to be taken
2.	When it cannot be taken OFF even though LINE CLEAR has been obtained; or;	The LSS should be considered to have failed & failure shall be informed to Signal staff immediately. The LINE CLEAR shall be obtained on the BLOCK PANEL & Line Clear ticket/Paper line clear as prevalent on railway shall be issued to driver of train
3.	When it can be cleared without obtaining LINE CLEAR; or;	The LSS should be considered to have failed & failure shall be informed to Signal
4.	It does not restore to ON position on entry of train into Block Section	

(xii) Suspension Of Block Working & Action To Be Taken:

	Cause of Suspension	Action to be taken
5.	When material lorry, Rail-cum-Road vehicle, Motor trolley, Tie-tamping machines, Rail Motor/Bus or Tower wagon (4 wheeler) has to run in the section.	BLOCK PANEL shall be suspended. These vehicles shall be worked on PAPER LINE CLEAR.
6.	An accident takes place in the mid-section.	BLOCK PANEL shall be suspended, if any line adjacent to line controlled by it is reported to be infringing, till the infringement exists. LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

	Cause of Suspension	Action to be taken
7.	When any part of Block Panel is opened or removed for repairs under duly accepted disconnection notice.	BLOCK PANEL shall be suspended. LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.
8.	When LSS of the station has been taken by Signal staff for repairs.	LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.
9.	During Block FORWARD.	LSS shall be treated as INOPERATIVE & FAILED.

When the cause of suspension of BLOCK PANEL and/or LSS is removed, SM shall restore the normal working of BLOCK PANEL / LSS, as the case may be.

Note :- Above procedure will be followed for the section DRZ-KYS section also.

1. Whenever any difficulty is faced to set the block panel to TGT or line closed, the station Master on duty shall verify from the other end station about the availability of , SNK.SHK(IN) indicators before treating the block panel as failed.
2. In Case of communication failure indicated in the Block panel OFC/Quad Media change-over. Automatic OFC/Quad Media change-over takes care itself.

35. Resetting procedure of Stand by Digital Axle counter:

In block section DRZ-KYS and DRZ-GUDM, LVCD axle counters have been provided. After arrival of every trains from KYS end or GUDM end, Block Instrument cannot be normalized unless the LVCD axle counters for the rear Block section is clear. Similarly, for dispatching trains from KYS or GUDM , LSS cannot be taken 'OFF' unless the LVCD Axle counter for the advance Block section is clear. Similarly, After complete arrival of train at KYS or at GUDM, UFSBI can be normalize only after clearance of BPAC provided for this section.

(i) Procedure to be followed for resetting the Axle Counter SYSTEM between DRZ- KYS:

After a train has been received at the receiving end station or when no train has entered into the block section or after any block forward or block back operation is completed, if one of the BPAC continues to show Red on panel and in the Reset Box then system 'A' or system 'B' will automatically reset the system. The increment of Veeder counter should be recorded in the train signaling register as well as Veeder counter register. If both the system will fail manual reset will done by receiving station, Station Master and sending station, Station Master shall adopt the following procedure for resetting the axle counter

- ❖ For this purpose SM/DRZ shall first verify that Block Section is clear of trains. If the failure has occurred after arrival of train, SM on duty shall obtain intact from the guard of stopping train (vide GR & SR relevant Para's) or observing last vehicle tail lamp/board of through train, so that he

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

can ensure that the train has arrived completely before resorting to the reset of BPAC Axle Counter. SM/ DRZ shall inform the failure of Axle Counter to on duty SM/KYS for UP line section.

- ❖ After ensuring the complete arrival of train at DRZ, on duty SM/DRZ shall exchange private number with SM/DRZ in case of UP train. SM/KYS shall insert & turn the reset key and press reset button. By this operation reset actuated and an yellow indication will appear on the Reset panel and associated veeder counter will change to next higher number. After both the SM have press the reset button resulting the preparatory reset indication will appear on the reset box at KYS as well as DRZ. On getting the yellow indication, the SM on duty at both end stations will normalize the reset key.
- ❖ Even after completion of the above reset operation, BPAC Axle Counter will not show clear indication i.e., in preparatory Reset mode. The next train is piloted out from station in rear and necessary caution order in this regard has to be issued by the SM on duty in rear. After complete arrival of the first train BPAC Axle Counter will show clear indication.
- ❖ If the BPAC Axle Counter continues to show RED even after arrival of first train after resetting, the S&T staffs concerned are to be informed for rectification.
- ❖ SM shall record the higher number so changed due to reset of Axle Counter in the register and also in the train register mentioning the purpose of reset.
- ❖ Similar operation has to be done by the SM on duty GUDUM while failure occurred after arrival a DN train at DRZ.

(ii) Procedure to be followed for resetting the Axle Counter SYSTEM between DRZ-GUDM:

- ❖ The procedure mentioned in (i) will be followed while failure occurred after arrival of a train for section DRZ-GUDM.

NOTE :

In case the Station Masters are unable to check the complete arrival of the train by any reason. Then before following the resetting procedure for resetting the axle counter, the first train should be sent on "Authority to proceed without line clear"

with a caution order informing the driver to look out for any obstruction and restricting the speed to 15 KMPH in day time with clear visibility and 8 KMPH at night time and when the visibility is poor during day time. After this train has completely arrived at the receiving end station, the Axle counter then be reset by following the procedure as indicated above. In this context, SM on duty should also follow the procedure laid down in accordance with the SR 4.23.02 (f) and other relevant rules in SEM.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

PROFORMA FOR DIGITAL AXLE COUNTER REGISTER

Date & Time	Train No Last entered the Section	PN received from Station ahead for complete arrival of the said train.	Veeder counter before/after resetting operation is completed.	Train No. entering Section immediately after the resetting operation	Remarks	Sign. of ASM/SM/DYSS
-------------	-----------------------------------	--	---	--	---------	----------------------

36.0 RESETTING OF MULTI SECTION AXLE COUNTER (MSDAC) FOR BERTHING EXCEPT MAIN LINE(LINE NO-3):

Note: Reset shall not be initiated when berthing Axle counters are occupied by a train.

- After a train has been received or dispatched or when no train in the berthing zone, if the 'Line occupied' indication still persists in any one of the reset box provided in the SM room with separate Veeder counter for each berthing line and line verification box for clear and occupied indication provided for each berthing line axle counter with the SM room PI room for resetting the axle counter.
- The on duty operating staff shall verify physically and ascertain that the concerned berthing line is free from all obstruction and inform to the SM/DYSM ON duty to this effect and push nominate verification button/key housed in nominate location box at site. An indication will appear on the reset box in station to indicate the correct verification.
- After receiving verification information from site, on duty SM/DYSM then turns the common Reset Key clockwise and push the common reset button in the reset box for resetting.
- On completion of above operation concerned axle counter will reset and Veeder counter will advance in concerned to next higher number provided in the panel.
- Veeder counter number used for resetting the berthing line axle counter shall be recorded by the on duty SM in the register opened for this purpose.
- If however the berthing line clearance does not indicate yellow light i.e. clear indication of berthing line axle counter, Signal maintainer as well as

(R.S.Goyal)
Sr. DSTE/R

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

Junior Engineer (signal)/Section Engineer (signal) shall be informed rectification.

- g) In case of any Veeder counter does not change the number after operation, SM on duty shall enter the failure in train register with red ink and inform section maintainer (signal) and sectional engineer (signal) for rectification.

37. RESETTING OF MULTI SECTION AXLE COUNTER (MSDAC) FOR BERTHING MAIN LINE(LINE NO-3):

Note:Reset shall not be initiated when berthing Axle counters are occupied by a train.

- a) After a train has been received or dispatched or when no train in the berthing zone(Line-3) main line, if the 'Line occupied' indication still persists in any one of the reset box provided in the SM room with separate Veeder counter for Line No-3 and line verification box for clear and occupied indication provided for Line No-3 axle counter with the SM room PI for resetting the axle counter.
- b) The on duty operating staff shall verify physically and ascertain that the concerned berthing line-3 is free from all obstruction and inform to the SM/DYSM ON duty to this effect and push nominate verification button/key housed in nominated location box at site. An indication will appear on the reset box in station to indicate the correct verification.
- c) After receiving verification information from site, on duty SM/DYSM then turns the common Reset Key clockwise and push the common reset button in the reset box for resetting.
- d) On completion of above operation concerned axle counter will preparatory reset indication will appears and the first train should be admitted in calling on signal. Veeder counter will increased to next higher number provided in the reset box.
- e) Veeder counter number used for resetting the line-3 axle counter shall be recorded by the on duty SM in the register opened for this purpose.
- f) If however the berthing line-3 clearance does not indicate green light i.e. clear indication of berthing line-3 axle counter, Signal maintainer as well


(R.S.Goyal)
Sr. DSTE/R


(Pulkat Singhal)
Sr. DOM/Raipur

as Junior Engineer (signal)/Section Engineer (signal) shall be informed rectification.

- g) In case of any Veeder counter does not change the number after operation, SM on duty shall enter the failure in train register with red ink and inform section maintainer (signal) and sectional engineer (signal) for rectification.

PERFORMA FOR REGISTER

Date & Time	Train No Last entered the Section	PN received from Station ahead for complete arrival of the said train.	Veeder counter before/after resetting operation is completed.	Train No. entering Section immediately after the after the resetting operation	Remarks	Sign. of ASM/S M/ DYSS
1	2	3	4	5	6	7

37. (A) Working Instructions of Shunting Neck CSL-35.74m(SH to D/E) at KYS end of Yard:

Shunting Neck is taking off from Loop Line-2 at KYS end of the yard and isolated by D/S point No-45. SH-14 or Sh-16 or SH -18 is provided for placement as per requirement and SH-23 is for drawn the sick vehicles from this siding.

RESPONSIBILITY:-

The staffs responsible for placement have to ensure safety of the wagons placed in the siding. The staffs were also responsible for securing of vehicles placed in the sidings, tying of safety chains & placing of iron skids. For which sufficient no. of iron skids, safety chains with padlocks should be readily available in the station.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/R


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

(B) Working Instructions of Shunting Neck CSL-512.00m(D/E to SH) at GUDM end of Yard:

Shunting Neck is taking off from Loop Line-6 extension at Gudum end of the yard and isolated by D/S point No-51. SH-20 is provided for placement and SH-19 is for drawn the sick vehicles/trains from Kundey Siding from this siding.

RESPONSIBILITY:-

The staffs responsible for placement have to ensure safety of the wagons placed in the siding. The staffs were also responsible for securing of vehicles placed in the sidings, tying of safety chains & placing of iron skids. For which sufficient no. of iron skids, safety chains with padlocks should be readily available in the station.

38. IPS monitoring Panel at ASM/SM's office and duties of ASM/SM against the various indications as indicated by the IPS monitoring Panel:

'Local Supply' is extended to the IPS Room which normally takes care of signaling gears and in case the local supply is not available IPS would take care of the system. However, in case the duration of failure of Local Supply continues to be for a longer period (For More than One Hour) and according to the Status Indication Board of IPS kept in SM's Office, the DG set will be started by the Operating Staff.

In case the duration of failure of both the Power Supplies continues to be for a longer period (For More than One Hour) and according to the Status Indication Board of IPS kept in SM's Office, SM on duty shall intimate both Electrical and S&T staff for early restoration of Power Supply to avoid interruption to the traffic.

Once the AC supply to IPS fails, the battery starts discharging. Considering the normal bank voltage of 110V DC (2.0V/Cell), load connected, as fully charged and 101.75V DC (1.85V/Cell for low maintenance, 1.75V/Cell for VRLA) as 100% discharged. Its status during this span is constantly monitored and sent to the 'SM Monitoring Panel' at three stages, as mentioned below:

When the Battery is 100% discharged it is disconnected from the system.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/R


(Pulkrit Singh)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Description	Voltage of the Battery Bank
1	50% Depth of Discharge (DOD)	105.9V (approx.)
2	60% Depth of Discharge (DOD)	105.1V
3	70% Depth of Discharge (DOD)	104.3V

The IPS monitoring Panel is provided in the ASM/SM's office which indicates the health of IPS and the same is indicated by various indications and SM on duty has to act accordingly. The duty of the SM/ASM on duty against various visual and audible indications is indicated below:

Sl. No.	Description	Indication given in the Panel	Action to be taken by on duty SM/ASM
1	50% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm	Calls for Start generator. Intimate concerned S&T staff responsible for maintenance.
2	60% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm	Calls for Emergency Start generator. Intimate concerned S&T staff responsible for maintenance.
3	70% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm till DG is started.	Calls for System Shut Down except the DC Circuits.
4	System restored	Green & Audio Alarm	Stop DG Set.

39.A. Format for Emergency point operation:

Sl. No.	Date & Time of operation	Counter No. before operation	Counter No. after operation.	Track Circuit No. failed	Signature of Dy SS
---------	--------------------------	------------------------------	------------------------------	--------------------------	--------------------

39.B. Format for Emergency route release:

Sl. No.	Date & Time of operation	Counter No. before operation	Counter No. after operation.	Route Cancellation	Reason for Cancellation	Signature of Dy. SS
---------	--------------------------	------------------------------	------------------------------	--------------------	-------------------------	---------------------

39.C. Format for Emergency Crank handle release:

Sl. No.	Date & Time of operation	Counter No. before operation	Counter No. after operation.	Emergency CH of Point NO	Reason for Emergency release	Signature of Dy. SS
---------	--------------------------	------------------------------	------------------------------	--------------------------	------------------------------	---------------------

39.D. Format for Calling-On signal counter register:

Sl. No.	Date & Time of operation	Counter No. before operation	Counter No. after operation.	Reason for taking off Calling on signal.	Signature of Dy. SS On duty.
---------	--------------------------	------------------------------	------------------------------	--	------------------------------

(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur

(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

39.E. Format for reset of Axle counter system:

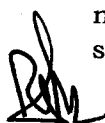
Sl. No.	Date & Time of Reset.	Counter No. before Resetting	Counter No. after Resetting.	Reason for Resetting.	Signature of Dy SS
---------	-----------------------	------------------------------	------------------------------	-----------------------	--------------------

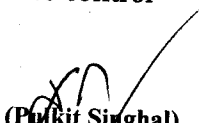
34.0 The following telecommunications are provided at DRZ:

- (i) Telephonic communications with the adjacent block stations DRZ-KYS by means of telephones attached to the SLBP.
- (ii) Telephonic communications with the adjacent block stations DRZ-GUDM by means of telephones attached to the SLBP.
- (iii) This station is connected with DURG-DRZ control circuit by means of a telephone along with a parallel telephone **to work as hot-standby**. The on duty SM will use both the hot standby phone once during his shift duty period for satisfactory working. If any problem is noticed in any telephone set, SM should continue to work through the other normal working telephone set and immediately inform the Telecom Control & the Telecom maintenance staff about the faulty Telephone set.
- (iv) Auto telephone connection between both the sidings.
- (v) S&T Control Phone.
- (vi) Engineering Control Phone.
- (vii) CUG Phone.
- (viii) Hot line connection between KYS-DRZ and DRZ-GUDM.
- (ix) VHF 25W set for emergency communication with crew and adjacent Block Station. (KYS and GUDM).
- (x) Railway Telephone.
- (xi) Telephonic communications with a parallel telephone **to work as hot-standby** between Station Master at DRZ and Gateman at Gate lodge of level crossing gate at No. DD-62 between DRZ and GUDM at Km. 970.063. The on duty gate man on duty will use both the hot standby phone once during his shift duty period for satisfactory working. If any problem is noticed in any telephone set, Gate man should continue to work through the other normal working telephone set and immediately inform SM on duty. SM shall communicate to the Telecom Control & the Telecom maintenance staff about the faulty Telephone set.

41. The following Indication provided in the SM Room:

Fire alarm indication with buzzer has been provided. When there is smoke/fire in the Relay Room/equipment room buzzer with red indication appear in the panel provided in the SM room. On duty SM shall acknowledge the same and inform the S&T staff and controller immediately about this. On duty SM should take necessary action to extinguish the fire/Smoke and intimate nearest fire control station if required.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

APPENDIX-'C'

ANTI-COLLISION DEVICE

-NIL-


(R.S. Goyal)
Sr.DSTE/R


(Pulkit Singhal)
Sr.DOM/R

APPENDIX 'D'**Duties to be performed by the staff at this station:****1. Chief Station Manager:-**

Chief Station Manager / Station Superintendent at this station will be in charge of the station and work in day shift. The Chief Station Manager / Station Superintendent posted at the station shall perform train passing duties in case of emergency in addition to the normal duties. He is responsible for the general supervision of the station in respect of safe and timely running of all trains through the station. He is responsible for ensuring: -

Timely starting of all the goods and coaching trains.

- (a) Timely loading and unloading in Mail/Express trains.
- (b) Receiving of complaints of any kind of Railway concerned.
- (c) Unnecessary detention to Mail/Express/Passenger/Goods trains in the station yard.
- (d) To personally supervise the work done by work trains and to expedite their departure from the station and thereby to eliminate all avoidable detention.
- (e) Proper co-ordination for timely movements of trains within the Station/Yard.
- (f) That all passenger amenities are kept up to the mark and any deficiencies noticed are brought to the notice of the Station Superintendent (supervisor) and officials concerned for immediate rectification.
- (g) Shunting /Formation/Placement of all coaching and Goods trains and their stabling/washing lines must be judiciously supervised.
- (h) To supervise/check to all the Commercial/Operating staff must be in uniform and discharging their duties efficiently.
- (i) To bring all the controversial matters/disputes to the knowledge of Station Superintendent (Supervisor) if cannot be solved by the self.


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (j) To see the neat and cleanliness of the station platform, washing apron and Station surroundings.
- (k) To check the official records, safety matters, making of safety meetings and counseling amongst the operating staff.
- (l) To see the punctuality of Guards and Drivers whether they have reached in time or not.
- (m) For taking the position of the yard, formatting of out going trains. He will furnish progress report of the allocated work to the staff.
- (n) The Chief Station Manager special attention of drawn in the General Rules 5.01 to 5.23 where detailed are indicated.

2. **Station Master/DY SS/:**

They are responsible for train passing during their period of duty in accordance with the rules for the time being in force vide General Rules 5.01(4) and for safe and timely running of all trains. As assistants to the Asstt. Station Master In-charge they will carryout instructions given to them by the letter unless such instructions given are contrary to the letter and spirit of General Rules, Subsidiary rules and Block Working Manual, Station Working Rules and circulars issued from time to time. During the absence of CSM the duties of Chief Station Manager devolves on them and in case of any controversy or dispute in giving effect to the arrangements they will seek immediate advice of the Chief Station Manager or bring such matters to his notice for action. They are responsible for working beyond their duty period when called upon to do so in the exigencies of service. They are responsible for the correct operation of the Switches on the panel.

3. **Shunting Master Gr. I & II.**

They will conduct all shunting operations in the yard including placement and drawing out of empties and loads from various sidings, correct formation of out-going trains/pilots as per the instructions of the Station Master on duty.

4. **Pointsman/Porters.**

They shall perform the following duties.

- (a) Piloting trains IN and Out during the failure or Suspension of signals, points, block instruments or any other abnormal working condition.
- (b) Clamping and padlocking of points for reception and dispatch of trains and shunting operations.

(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

- (c) Handing over line clear, pilot memos, caution orders, block tickets etc. to the Driver and obtaining their acknowledgements.
- (d) Loading & unloading parcels, Luggage, goods and Guards Boxes.
- (e) They will exercise necessary vigilance at the time of train movement.
- (f) Working as fog signalman as and when required.
- (g) Exchanging signals with trains passing through station.
- (h) Ringing the Station bell.
- (i) Filling fire Buckets with sand/water.
- (j) Cleaning, oiling and lighting of hand signal lamp and platforms etc.
- (k) Cleaning/ dusting of the Station Master's Office, furniture and equipment provided at the station.
- (l) Any other work entrusted to them by the on duty Station Master in addition to train operation and working of the station.
- (m) In addition to the above, point man/porter at the Goomty cell accompany the inward and outward into siding. He will assist the Guard, if Guards box is not loaded, He would do it quickly. He will also attach and detach the engine inside the siding and on the terminal lines.

(5) General:

- (i) A set of red and green flags and a tri-colour hand signal lamp will be a part of the essential equipment of the staff while on duty. They shall not leave the station except when required by the DY.SS on duty or with his permission. They shall comply with GR 4.42.02.
- (ii) Staff working at this station must be able to distinguish between Up and Down line clear tickets and also to recognize other operation forms and documents delivered to Guards & LPs. They must also know how and when to ring the station bell and to call out the station name on arrival of passengers carrying trains.


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

- (c) Handing over line clear, pilot memos, caution orders, block tickets etc. to the Driver and obtaining their acknowledgements.
- (d) Loading & unloading parcels, Luggage, goods and Guards Boxes.
- (e) They will exercise necessary vigilance at the time of train movement.
- (f) Working as fog signalman as and when required.
- (g) Exchanging signals with trains passing through station.
- (h) Ringing the Station bell.
- (i) Filling fire Buckets with sand/water.
- (j) Cleaning, oiling and lighting of hand signal lamp and platforms etc.
- (k) Cleaning/ dusting of the Station Master's Office, furniture and equipment provided at the station.
- (l) Any other work entrusted to them by the on duty Station Master in addition to train operation and working of the station.
- (m) In addition to the above, point man/porter at the Goomty cell accompany the inward and outward into siding. He will assist the Guard, if Guards box is not loaded, He would do it quickly. He will also attach and detach the engine inside the siding and on the terminal lines.

(5) General:

- (i) A set of red and green flags and a tri-colour hand signal lamp will be a part of the essential equipment of the staff while on duty. They shall not leave the station except when required by the DY.SS on duty or with his permission. They shall comply with GR 4.42.02.
- (ii) Staff working at this station must be able to distinguish between Up and Down line clear tickets and also to recognize other operation forms and documents delivered to Guards & LPs. They must also know how and when to ring the station bell and to call out the station name on arrival of passengers carrying trains.


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

APPENDIX 'E'**ESSENTIAL EQUIPMENT.**

Below is the list of essential equipment to be kept on hand and these equipments should be maintained in good working order:

Sl. No	Description	Quantity
01.	Detonators.	10 in case.
02.	Hand signal lamps/Tri-colour	3 Nos.
03.	Hand signal flags	3 Sets.
04.	Hand signal lamp (Elect)	1 No.
05.	Safety Chains with padlocks.	14 Nos.
06.	Clamps with padlocks.	16 Nos.
07.	wedges/ iron skid	10 Nos.
08.	Fire buckets.	4 Nos.
09.	Fire extinguisher.	1 No.
10.	First Aid box (with full equipment)	1 No.
11.	Stretcher.	1 No.
12.	Block reminder/push button collar	6 Nos.
13.	Motor trolley/ push trolley collar	2 Nos.
14.	Block instruments suspension collar.	2 Nos.
15.	Power Block Reminder Collar	2 Nos.


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

APPENDIX-'F'**Rules for working of DK Stations, Halts, IBH, IBS and Outlying Sidings:****I. Working Rules for BSP Siding (Rajhara Pvt. Siding) at Dallirajhara Station:**

The Power by which the empty rake is placed in the siding, the same power shall draw the load rake which is ready or else the power alone shall be returned back to DRZ Station as per following procedure.

- 1.1 The Rajhara Private Siding of Bhilai Steel Plant takes of Line No. 3 (Main Line) at Gudum end of Dallirajhara Station Yard. The normal setting of the cross over isolates this siding from the Railway Yard.
- 1.2 Shunt Signal No. 4 is provided short of the cross over points inside the private siding where all trains returning from the siding must stop dead and will be admitted into the yard when the Shunt Signal No. 4 is taken off by the Station Master on duty at DRZ.

1.3 Procedure for placement of Empty rake in the Rajhara Pvt Siding:

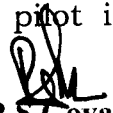
Before dispatching an Empty Rake for placement in the Rajhara Siding, the on duty Station Master at Dallirajhara Station take consent of the "Siding Authorities" supported by a private number. Even if the Siding Authorities does not give permission to the Station Master DRZ, the Station Master on duty at DRZ is authorized to dispatch the Empty Rake up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-31** provided at the entrance of point of Rajhara Siding after due verification that the portion of track is clear of all obstructions up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-31. Movement permitted in such case shall be recorded with red ink in SM's Diary and reported to SCOR on duty.**

The concerned Shunt signals shall be taken off to dispatch the Empty Rake up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-31** of the Siding from where the Siding Authorities shall guide the driver of the train for placement.


(R.S. Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

- 1.4 Telephone communications are provided between the Station Master's office at Dallirajhara and Siding Authorities' office at Rajhara Pvt. Siding.
- 2.0 **Working:**
- 2.1 Trains are normally worked by one engine or if necessary, two engine one in front and one on rear attached to the train.
- 2.2 As soon as train is ready to leave Dallirajhara Yard, the Station Master Dallirajhara will inform the siding authorities on the telephone about the proposed movement. The Siding authorities at Rajhara Siding will have all the necessary points correctly set and locked for reception of the train and after satisfying himself that the receiving line is clear of all obstructions and will give a private number to the station DRZ in support of his consent for receiving the said train. Even if Siding authorities does not give the permission to the Station Master DRZ, the Station Master on duty at DRZ is authorized to dispatch the Empty rake up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-31** provided at the entrance point of the Rajhara Siding after due verification that the portion of track is clear of all obstructions up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-31. Movement permitted in such case shall be recorded with red ink in SM's Diary and reported to SCOR on duty.**
- 2.3 The authorities of Rajhara Siding will intimate the Station Master DRZ, about the complete arrival of the train. After completion of the work, when the pilot is ready to start, the authorities at Rajhara Siding will inform the SM on duty at DRZ, who will grant permission for allowing the pilot up to Shunt Signal No.4, in consultation with SCOR on BDR board.
3. All pilot's working the siding should be fully Air braked and engine on the leading of the train. The Loco pilot working the pilot before leaving the mines will ensure that they are having 85% brake power on train and required number of pistons are in working order. They will keep the train well under the control and will stop dead at the **SHUNT SIGNAL-SH-4** till the Shunt Signal is taken off for admitting pilot into the yard.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

4. One Point's man will accompany the pilot to attend all shunting operations inside the siding. The Shift In-charge in siding will be personally responsible for all shunting operations inside the siding and he will ensure that staff under his control working in siding and labours are away from the track and the wagons.
5. In the event of Light Engine being returned to DRZ Station for want of readiness of load, will only return up to the Shunt Signal No. SH-4 and act up on the aspect of the shunt signal only after reaching it.
6. The holding capacity at Rajhara siding being only 46BOBSN, the remaining BOBS wagons, of the incoming BOBSN empty rake are placed by fouling the line and Shunting will be done as per requirement by Railway/Siding Locomotive.

7 **Special Restrictions:**

The speed is restricted to 15 KMPH throughout the siding.

II. Working Rules for Kunde Siding at Dallirajhara Station:

The Power by which the empty rake is placed in the siding shall draw the load rake which is ready or else the power alone shall be returned back to DRZ Station as per following procedure.

- 1.1 The Private Siding serving Dalli Plant Siding of Bhilai Steel Plant takes of Line No. 4 at Gudum end of Dallirajhara Station Yard. The normal setting of the D/S isolates this siding from the Railway Yard.
- 1.2 Shunt Signal No. 20 is provided short of D/S point inside the private siding where all trains returning from the siding must stop dead and will be admitted into the yard when the Shunt Signal No. 20 is taken off by the Station Master on duty at DRZ.
- 1.3 **Procedure for placement of Empty rake in the Kunde Siding:**

Before dispatching an Empty Rake for placement in the Kunde Siding, the on duty Station Master at Dallirajhara Station take consent of the "Siding Authorities" supported by a private number. Even if the Siding Authorities does not give permission to the Station Master DRZ, the Station Master on duty at DRZ is authorized to dispatch the Empty Rake up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-29**

provided at the entrance of point of Kunde Siding after due verification that the portion of track is clear of all obstructions up to


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulki Singh)
Sr. DOM/Raipur

the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-29**. Movement permitted in such case shall be recorded with red ink in SM's Diary and reported to SCOR on duty.

The concerned Shunt signals shall be taken off to dispatch the Empty Rake up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-29** of the Siding from where the Siding Authorities shall guide the driver of the train for placement.

- 1.4 Telephone communications are provided between the Station Master's office at Dallirajhara and Siding Authorities' office at Kunde Siding.

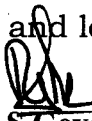
2 Working:

- 2.1 Trains are normally worked by one engine or if necessary, two engine one in front and one on rear attached to the train.

- 2.2 As soon as train is ready to leave Dallirajhara Yard, the Station Master Dallirajhara will inform the siding authorities on the WLL telephone about the proposed movement. The Siding authorities at

Kunde Siding will have all the necessary points correctly set and locked for reception of the train and after satisfying himself that the receiving line is clear of all obstructions and will give a private number to the station DRZ in support of his consent for receiving the said train. Even if Siding authorities does not give the permission to the Station Master DRZ, the Station Master on duty at DRZ is authorized to dispatch the Empty rake up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-29** provided at the entrance point of the Kunde Siding after due verification that the portion of track is clear of all obstructions up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-29**. Movement permitted in such case shall be recorded with red ink in SM's Diary and reported to SCOR on duty.

- 2.3 The authorities of Kunde Siding will intimate the Station Master DRZ, about the complete arrival of the train. After completion of the work, when the pilot is ready to start, the authorities at Kunde Siding will inform the SM on duty at DRZ, who will select a clear line for reception of the pilot and have all point on nominated route set and locked.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singh)
Sr. DOM/Raipur

- 3 All pilot's working the siding should be fully Air braked and engine on the leading of the train. The Loco pilot working the pilot before leaving the mines will ensure that they are having 85% brake power on train and required number of pistons are in working order. They will keep the train well under the control and will stop dead at the Shunt signal No-20 till the Shunt Signal is taken off for admittance into the yard.
- 4 One point's men will accompany the pilot to attend all shunting operations inside the siding. The Shift In-charge in siding will be personally responsible for all shunting operations inside the siding and he will ensure that staff under his control working in siding and labours are away from the track and the wagons.
- 5 In the event of the Light Engine being returned to DRZ Station for want of readiness of load, only return up to the Shunt Signal No. 20 and act up on the aspect of the shunt signal only after reaching it.

6. **Special Restrictions:**

The speed is restricted to 15 KMPH throughout the siding.

III. **Working Rules for CRIPPLE Siding /Sick Line at Dallirajhara Station:**

The Cripple Siding/Sick line takes off from Line No. 4 extension at Gudum end of Dallirajhara Station Yard. The normal setting of the D/s isolates this siding from the Yard.

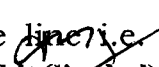
1. Shunt Signal No. 17 is provided short of D/S point where all trains returning from the Cripple siding/sick line must stop dead and will be admitted into the yard when the Shunt Signal No. 17 is taken off by the Station Master on duty at DRZ.

2. **Procedure for placement of rake in the Cripple Siding/Sick Line:**

Station Master on duty at DRZ is authorized to dispatch the train up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-32** provided at the entrance of point of Cripple Siding/Sick Line after due verification that the portion of track is clear of all obstructions up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-32**.

Concerned Shunt signals shall be taken off to dispatch the Empty Rake up to the **STOP SHUNT SIGNAL-SH-32** of the Siding from where the train will be piloted In to any one of the line i.e. Sick


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkat Singh)
Sr. DOM/Raipur

line 1 or 2 or 3 or in to the Cripple siding for placement after the Hand Points are clamped and padlocked in require lines. Sick Line is, comprising of three lines with unloading/loading Rail level Platforms. Before permitting movement in the Cripple Siding/Sick Line, the on duty Station Master at Dallirajhara Station shall verify that the line in which train is to taken is clear. Then he will issue shunting order in prescribed format. Shunting Supervisor will hand over the authority to Loco Pilot/Shunter(LPS) and will explain him about the proposed movement. Staff supervising shunting will ensure that the Hand Points are clamped and padlocked.

- 3 Point's men will accompany the pilot to attend all shunting operations inside the siding. The shunting Jamadar will be personally responsible for all shunting operations inside the siding/sick lines.
4. In the event of the drawn out of trains from the Cripple Siding/Sick Line to DRZ Station, only return up to the Shunt Signal No.-17 after that the train will be admitted in to the yard by taking off the Shunt signal -17.

5. **Special Restrictions:**

The speed is restricted to 15 KMPH throughout the siding.

RESPONSIBILITY:-

The staffs responsible for placement have to ensure safety of the wagons placed in the siding. The staffs were also responsible for securing of vehicles placed in the sidings, tying of safety chains & placing of iron skids. For which sufficient no. of iron skids, safety chains with padlocks should be readily available in the station.

IV. Placement & Drawn out of Trains on Parcel Siding(CAL-102.551m DE to FB)/Shunting Neck (CAL-265.91m DE to PT):

Operation of control point for placement and drawn out of trains.

(Control Point No-66)

The key 'A' is release from EKT by pressing the group trans button with control button-66 simultaneously from panel, the white light indication above the control point button will be start flashing, that means the key is ready to extract from the EKT. then press the button fitted below EKT to extract the Key, The key 'A' thus extracted


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur

is inserted into the 'E' type lock fitted with HPL in the point no-'X' and turned clock wise to unlock the hand plunger to operate an Arc-lever at site for setting the points of sick line east, after setting of entrance point in Reverse position Key will release for operation of other end point. The key thus released is inserted and turned in the 'E' type lock provided in the other end of the point for operation of the point in to reverse position. After completing the work at the Shunting Neck/Parcel siding, the concerned control key must be return to station and inserted in concerned EKT after setting that point against Shunting Neck/Parcel siding and turned to anti clock-wise and pressed, key 'IN' flashing indication appears in the panel. Now, the SM on duty press the group release button and concerned siding button simultaneously for acknowledgement of siding control key 'IN'. When the control key is removed the respective signals are locked on that route. Once an Arc-lever is unlocked by control key, the relevant cross-over point and derailing switch get free. Hence, they must be clamped and pad locked for each movement in facing direction and key is kept by the official in-charge of shunting.

RESPONSIBILITY: The movement from and to the Shunting Neck/Parcel siding is 'non signaling movement'. The movement (Placement & drawn out) of the trains will be done by the guard and driver of the train with the help of on duty points man as per the instruction of SM on duty. The on duty Guard and Pointsman are responsible to ensure the safety of the wagons placed in the sick line east.

They should therefore, arrange to secure the vehicle placed in the sick line east by fulfilling the precautions laid down in GR 5.23 and SR there to.

Before drawing out of trains from the Shunting Neck/Parcel siding, on duty Guard and point's man will ensure the removal of skids, chains and release of hand breaks etc.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pankit Singh)
Sr. DOM/Raipur

After placement/drawing out the load, train/pilot Guard shall make necessary entries in the siding placement/drawing out register correctly, which is kept at the station.

The Key-'A' thus released is brought back to its EKT so as to allow the Signaling Movements on and from Line No. 1.

Precautions to be taken:

The crossover has to be clamped and padlocked for the movements in its Reverse position.

Note:

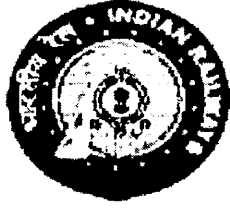
The Signaling movements for reception and dispatch on Line No. 1 will be inoperative once the Key-'A' is extracted and remain so till the Key-'A' is inserted in its EKT and is normalized (released) by the on duty SM.

Special restrictions:

Not more than one engine or train be permitted to enter into the Shunting Neck/Parcel siding at one and the same time unless the guard/Shunting Master of the previous pilot/engineering train certified in writing that his train or engine is safely berthed at a given site all movements inside the siding are Suspended by the Station Master.


(R.S Goyal)
Sr. DSTE/Raipur


(Pulkit Singhal)
Sr. DOM/Raipur



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
SOUTHEAST CENTRAL RAILWAY

परिषिष्ट - 'जी'
APPENDIX - 'G'

दल्लीराजहरा स्टेशन
DALLIRAJHARA STATION

रायपुर संभाग

कर्मचारियों को चेतावनी

[सामान्य नियम 17.05 एवं उसके सहायक नियमों का पालन करें]

1. 25 के.व्ही.कर्षण विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के जीवित भाग के संपर्क में आना खतरनाक है और इसे सख्ती से टाला जाए।
2. 25 के.व्ही.कर्षण विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के बिल्कुल करीब जाना, अथवा संपर्क में आना (यदि 2 मीटर से कम है तथा स्क्रीन से सुरक्षित नहीं है) खतरनाक है और इसे सख्ती से टाला जाए।
3. यदि विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के दो मीटरों के भीतर के क्षेत्र में कोई भी कार्य करना हो तो निम्नलिखित बातें सुनिश्चित करें :-
 - अ. प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी से एक नियमित "कार्य करने की अनुमति" प्राप्त किया गया हो।
 - ब. लाईन को नियमानुसार मृत और भूयोजन (अर्थ) किया गया हो।


(अनिरुद्ध सप्रो)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नागपुर



(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

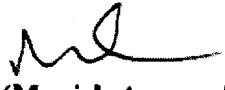
WARNING TO STAFF

(Refer General Rule 17.05 & its Subsidiary Rules)

1. Any contact with the live portion of 25KV Traction overhead equipment is dangerous and shall be strictly avoided.
2. Very near approach, within 2 meters, to the live portion of Traction overhead equipment (unless protected by a screen as per rules) is fatal and shall be strictly avoided.
3. So as to work on overhead lines or in the Zones within 2 meters of any live equipment ensure the following:-
 - a. Obtain a regular "PERMIT TO WORK" from the authorized traction staff.
 - b. The line should be made dead and earthed as per rules.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

परिशिष्ट- 'जी'
25 के.सी.ए.सी. विद्युत कर्षण के लिए स्टेशन संचालन नियम
दल्लीराजहरा स्टेशन

1) प्रस्तावना

- i) परिशिष्ट 'जी' संक्षिप्त में महत्वपूर्ण नियम एवं अधिनियम की जानकारी देता है जिनके अनुसरण की जरूरत स्टेशन / यार्ड के स्टाफ को दिन-प्रतिदिन के कार्यों में पड़ती है।
ये नियम मार्गदर्शन के लिए हैं तथा संपूर्ण न समझे जाए।
- ii) नियमों की विस्तृत जानकारी निम्नलिखित कोड पुस्तिका से प्राप्त की जा सकती है:-

(1) भारतीय रेलवे ओपन लाईन सामान्य नियम (1976) [संस्करण 2013]

इस पुस्तिका की अध्याय XVII विद्युतीकृत अनुभागों में लागू होने वाले नियमों की विस्तृत जानकारी देता है। यह अध्याय निम्नलिखित जानकारी देता है :-

- (अ) विद्युतीकृत क्षेत्र में प्रयुक्त होने वाले विभिन्न परिभाषाएं. (सहा.नि.17.02)
(ब) पावर ब्लॉक के प्रकार (सहा.नि. 17.04.02)
(स) पावर ब्लॉक का निष्पादन (सहा.नि. 17.04.02, 17.04.04, 17.04.05, 17.04.06, 17.04.09)
(द) साईडिंग में पावर ब्लॉक का निष्पादन (सहा.नि.17.04.09)
(ए) आइसोलेटर चाबी की संरक्षा (सहा.नि. 17.04.13)
(फ) आइसोलेटरों का परिचालन (सहा.नि.17.04.15)
(ग) पावर ब्लॉक के दौरान सुरक्षा (सहा.नि.17.04.16)
(ह) विद्युतीकृत सेक्शन में अतिरिक्त नियम (सहा.नि.17.09.01)
इस नियम पुस्तिका को हर स्टेशन, केबिन और यार्ड कार्यालय में रखा जाए, ताकि सभी कार्यालयीन जो विद्युत रोलिंग स्टॉक के चालन से संबंधित हैं, यह सुनिश्चित करने में सक्षम रहें कि उनके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारी इन नियमों के पालन में सक्षम हैं (सहा.नि.17.01.01)

(2) ए.सी. ट्रेक्शन नियमावली जिल्द-2, 1994, (भाग-1 एवं भाग-2)

यह पुस्तक मूल रूप से ऊपरी उपस्कर उपकरण एवं 'शक्ति-प्रदाय संस्थापनाओं' के 'परिचालन एवं अनुरक्षण' तथा सामान्य सिद्धांतों को संचालित करती है।
यह पुस्तक निम्न पहलुओं पर संबंधित निर्देशन भी प्रदान करती है :-

- (अ) स्टेशनों के विद्युतीकृत अनुभागों के निरीक्षण मदों की जाँच सूची (अनुबंध 3.02)
(ब) पावर ब्लॉक के प्रकार (पैरा 20603- 20606)
(स) पावर ब्लॉक का निष्पादन (पैरा 20612)
(द) लोकल ब्लॉक का निष्पादन (पैरा 20619- 20623)
(ए) निष्क्रिय (डेड) सेक्शन की सुरक्षा (पैरा 20625- 20627)
(फ) चोरी निरोधक ऊर्जायन (अनुबंध A7.0)
(ग) माल डिब्बों के फ्लैप दरवाजे बंद करना और सुरक्षित करना (परिशिष्ट VIII पैरा 1)
(ह) विद्युतमय खण्डों पर असाधारण घटनाओं की स्थिति में संयुक्त कार्यविधि आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 5)
(इ) जानवर के गाड़ी के नीचे आ जाने पर संयुक्त कार्यविधि आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 6)
(ज) विद्युत 'आघात/झटका' की स्थिति में संयुक्त कार्यविधि आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 7)

2) अनुभागीय आरेख

(स्टेशन संचालन नियम आरेख नं. **TRD/R/SWRD/DRZ/YD/2024/REV-02, fnuk;d% 25.04.2024.**)

इस अनुभागीय आरेख की एक प्रति परिशिष्ट "जी" के अनुबंध के रूप में संलग्न है और इसे ट्रेन के कार्यों में प्राधिकृत दस्तावेज के रूप में लिया जाए। यह अनुभागीय आरेख निम्नलिखित जानकारी देता है :-

- i) विभिन्न रेलवे लाईनें जो विद्युत कर्षण उपस्कर से युक्त हैं।
ii) विभिन्न विद्युतीय सेक्शन (सेक्टर, सब सेक्टर या एलीमेंट्री सेक्शन)
iii) विभिन्न नियंत्रक स्विच (आइसोलेटर स्विच या अवरोधक)
iv) जहाँ ऊपरी उपस्कर विद्युतीय रूप से पृथक हैं, वहाँ के असंवाहित अतिव्यापन एवं खण्ड विद्युत रोधक।



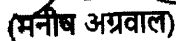
(अनिरुद्ध सग्रे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत / र.वि.नि.लि. / नागपुर



(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर



वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

APPENDIX-'G'
STATION WORKING RULES FOR 25 K.V. AC ELECTRIC TRACTION
DALLIRAJHARA STATION

1) INTRODUCTION

- i) This Appendix "G" gives a brief reference to important rules and regulations to be followed by Station/Yard staff in their day to day working.

These are however, illustrative and not exhaustive.

- ii) The references to detailed standard rules can be made in following code books:-

(1) **Indian Railway Open Line General Rules (1976) [edition 2013].**

Chapter XVII of this book details the rules applicable to electrified sections. This chapter gives following information:-

- (a) Various definitions applicable on electrified area (G.R. 17.2)
- (b) Types of Power Blocks (SR 17.04.02)
- (c) Execution of Power Block (SR 17.04.02, 17.04.04, 17.04.05, 17.04.06, 17.04.09)
- (d) Execution of Power Block in sidings (SR 17.04.09)
- (e) Custody of Isolator keys (SR 17.04.13)
- (f) Operation of Isolators (SR 17.04.15)
- (g) Protection during power block (SR 17.04.16)
- (h) Additional rules on Electrified section (SR 17.09.01)

This rule book shall be kept in each station, cabin & yard office, so that all officials connected with movement of electric rolling stock are able to ensure that the staff working under them is able to follow these rules. (S.R. 17.01.01)

(2) **AC Traction Manual Vol-II, 1994, (Part-I & Part-II)**

This book basically deals with the general principles governing operation and maintenance of Traction overhead equipment and power supply installations.

This book also provides for relevant guidelines on following aspects:-

- (a) Checklist of inspection items at stations in electrified sections (Ann 3.02)
- (b) Types of Power blocks (Para 20603-20606)
- (c) Execution of Power block (Para 20612)
- (d) Execution of local block (Para 20619-20623)
- (e) Protection of dead section (Para 20625-20627)
- (f) Anti-theft energisation (Ann A7.0)
- (g) Closing of Flap doors of wagons (Appendix VIII, para 1)
- (h) JPO for unusual occurrence of Electrified section (Appendix VIII, para 5)
- (i) JPO for animal run-over (Appendix VIII, Para 6)
- (j) JPO in case of electric shocks (Appendix VIII, para 7)

2) SECTIONING DIAGRAM

(Station Working Rule Diagram No. TRD/R/SWRD/DRZ/YD/2024/REV-01, Dt. 25.04.2024.

A copy of this sectioning diagram is enclosed herewith as annexure to Appendix "G" and shall be taken as an authorized document for use in train working. This sectioning diagram schematically indicates the following details:-

- i) Various railway lines equipped with electric traction
- ii) Various electrical sections (Sectors, sub-sectors or elementary sections)
- iii) Various controlling switches (isolators switches or interrupters)
- iv) The insulated overlaps & the section insulators, where the OHE is electrically segregated.


(Anirudh Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

- v) विद्युतीय खण्डों की सीमाओं (सब-सेक्टर या एलीमेंट्री सेक्शन) को असंवाहित अतिव्यापन के संबंधित संरचनात्मक स्थान-स्थिति द्वारा दर्शाए जाता है।
- vi) विभिन्न स्थितियों की सामान्य स्थिति।
- vii) ओ.एच.ई. में लगे विद्युत उपस्कर।
- viii) रनिंग लाईनों के तारविहीन हिस्से।
- 3) आइसोलेटर स्विचें विद्युतिकृत लाईनों के ओ.एच.ई. के अलग एलीमेंट्री सेक्शनों को पृथक करने के लिए स्टेशन सीमा में विभिन्न आइसोलेटर प्रदान किये गये हैं।
- i) आइसोलेटरों के चाबियों की स्थिति। विभिन्न आइसोलेटर स्थितियों के तालों की चाबियाँ सहायक स्टेशन मास्टर के कार्यालय में कांच के ढक्कन लगी पेटी में रखी जाती हैं। (सहायक नियम 17.04.13) स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर तालें या चाबी की किसी भी क्षति या खराबी की सूचना ओ.एच.ई. सेक्शन, एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई.(ओ.एच.ई.) एवं ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर(टीपीसी) को देंगे। (सहायक नियम 17.04.15(b))
- ii) स्विच हेन्डलों की स्थिति जब कोई स्विच बंद स्थिति (क्लोज पोজীशन) में होता है, तो स्विच का ऑपरेटिंग हेन्डल ऊपर (टॉप पर) होता है और जब स्विच खुली स्थिति (ओपन पोজীशन) में होता है, तो स्विच का ऑपरेटिंग हेन्डल नीचे (बॉटम पर) होता है। आइसोलेटर स्विच चाहे बंद स्थिति (क्लोज पोজীशन) में हो या खुली स्थिति (ओपन पोজীशन) में, उसमें ताला लगाया जाए (सहायक नियम 17.04.15-(b))
- iii) आइसोलेटर को खोलने और बंद करते समय सावधानी: आइसोलेटर को खोलते समय निम्नलिखित सावधानियाँ लेनी चाहिए (सहायक नियम 17.04.15 (c) व (e)) :-
- 1) जब लोड लिया जा रहा हो तब आइसोलेटर स्विचों को नहीं खोलना (ओपन) चाहिए। जब यह सुनिश्चित हो जाए कि किसी भी छोर में निकटवर्ती इंटरपटर खुला है, उसी दशा में आइसोलेटर स्विचों को ओपन करना चाहिए।
 - 2) यदि आइसोलेटर स्विच यार्ड लाइनों की कर्षण सप्लाइ को नियंत्रित कर रहे हों, तो इस आइसोलेटर द्वारा नियंत्रित एलीमेंट्री सेक्शन, उठे हुए पेंटोग्राफ वाले विद्युत इंजनों से मुक्त होना चाहिए अथवा जो अवरोधक (इंटरपटर) यार्ड लाइनों की सप्लाइ को नियंत्रित कर रहे हों, वे खुली अवस्था में होंगे। फिर भी यदि इंटरपटर बंद अवस्था (क्लोज पोজীशन) में हो तब भी आइसोलेटर को बंद (क्लोज) किया जा सकता है, बशर्ते उसे तेजी से एक झटके में बन्द किया जाए। (सहायक नियम 17.04.15(d))
- iv) आइसोलेटरों के परिचालन का प्राधिकार सभी स्विचों का परिचालन कर्षण शक्ति नियंत्रक के निर्देशानुसार किया जाए। मांगने पर चाबियाँ केवल विद्युत कर्षण शाखा के अधिकृत व्यक्ति को दिया जाएगा एवं उसके हस्ताक्षर पावती के रूप में इसके लिए बनाए गए रजिस्टर में लिए जाएंगे। (सहायक नियम 17.04.13(a)). आपातकालीन स्थिति में, विशिष्ट आइसोलेटर को कर्षण शक्ति नियंत्रक के निर्देशानुसार संचालित करने हेतु उचित प्रायोगिक प्रशिक्षण देने के बाद स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/पॉइंट्स मैन/पोर्टर को दक्षता प्रमाणपत्र दिया जाए। (एसीटीएम एडवांस सुधार पर्वी सं. 24 दिनांक 10.01.2013 एवं वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर का पत्र सं. टीआरडी/आर/ट-8/12-13/डीएस-8/एसीटीएम सुधार 24/672; दिनांक: 31.01.2013)
- 4) पावर ब्लॉक
- i) पावर ब्लॉक के प्रकार तीन प्रकार के पावर ब्लॉक होते हैं (सहायक नियम 17.04.02), जिसके लिए अलग अलग प्रक्रिया सा.नि. एवं सहा.नि. तथा एसी कर्षण नियमावली के अनुसार अपनायी जाती है:-
- (1) लोकल पावर ब्लॉक: इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था अप्रधान लाईनों में की जाती है जैसे साईडिंग और यार्ड में (सहायक नियम 17.04.02 एवं एसी कर्षण नियमावली 20603)।
 - (2) आपात पावर ब्लॉक: इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था आपात स्थिति में कर्षण पावर नियंत्रक के अनुदेश पर की जाती है (सहायक नियम 17.04.03 एवं एसी कर्षण नियमावली 20604- 20608)।
 - (3) पूर्व निर्धारित पावर ब्लॉक: इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था कर्षण वितरण अनुरक्षक के पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार या आवश्यकतानुसार की जाती है (सहायक नियम 17.04.04 एवं एसीटीएम 20611- 20613)।


(अनिल कुमार सरोहि)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नागपुर



(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

- v) The limits of electrical section. (Sub- sector or elementary section) are indicated by the relevant structural locations of the insulated overlaps,
- vi) The normal position of various switches,
- vii) The electrical equipment connected to OHE,
- viii) Unwired portion of the running lines.

3) **ISOLATOR SWITCHES**

Various isolators are provided in the station limits for isolating different elementary sections of the OHE of the electrified lines.

i) **LOCATION OF KEYS OF ISOLATOR**

The keys for the padlocks of various isolator switches are kept in ASM's office in a box with a glass fronted cover (S.R.17.04.13).

Any loss or damage of a lock or key shall be reported by Station Master or the Cabin Assistant Station Master to the OHE section, SSE/SE/JE(OHE) and Traction Power controller(TPC). (SR. 17.04.15(b))

ii) **POSITION OF SWITCH HANDLES**

When a switch is in the closed position, the operating handle of the switch is at the top. And, when a switch is in the open position, the operating handle of the switch is at the bottom. The isolator switch shall be kept locked in either open or closed position. (SR.17.04.15 (b))

iii) **PRECAUTION FOR OPENING AND CLOSING THE ISOLATORS:**

At the time of opening of the isolator following precautions shall be taken (SR.17.04.15(c) & (e)).

- (1) The isolator switch shall not be opened when carrying load. As such, the isolator switch may be opened only after ensuring that the adjacent interrupters at either end of the isolator switches have been opened.
- (2) In case the isolator switch is controlling traction supply to the yard lines, the elementary section controlled by the isolator switch should be free of raised pantograph of electric locomotives or the interrupters controlling the supply to the yard lines, in question, shall be in open condition. However the isolator can be closed even if the adjacent interrupters are closed, provided the closure is made swiftly in one motion. (SR.17.04.15 (d))

iv) **AUTHORITY FOR OPERATION OF ISOLATORS**

All switches operations shall be carried out in accordance with the instructions of the Traction power controller.

The keys shall be issued on demand only to the authorized person of the electrical traction branch and his signature as a token of receipt shall be obtained in the register maintained for the purpose.(SR.17.04.13(a)).

In emergent situations, Station Master /Assistant station master / Points men / Porter should be issued with competency certificates, after giving practical training, to enable them to operated specific isolator under instructions of Traction Power Controller (TPC). (ACTM Advanced Correction slip No. 24 dated 10.01.2013 & Sr.DEE/TRD/R's letter No. TRD/R/T-8/12-13/DS-8/ACTM correction 24/672; Dt.31.01.2013).

4) **POWER BLOCKS**

i) **TYPES OF POWER BLOCKS**

There are 3 types of power blocks (SR 17.04.02), for which separate procedures of executing are laid down in the GR & SR and ACTM :-

- (1) **Local Power Block:** This power block is arranged in the "secondary lines" i.e. sidings and yards.(SR 17.04.02 & ACTM 20603)
- (2) **Emergency Power Block:** This power block is arranged in emergent situations as per instructions of the Traction Power Controller (SR 17.04.03 & ACTM 20604 - 20608).
- (3) **Pre-arranged Power Block:** This power block is arranged as per pre- arranged program of maintenance staff of TRD or as per requirement (SR 17.04.04 & ACTM 20611 - 20613).


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

ii) पावर ब्लॉक का निष्पादन

पावर ब्लॉक प्राप्त करने की विस्तृत प्रक्रिया सहायक नियम 17.04.03, 17.04.04 एवं 17.04.05 और एसीटीएम पैरा 20606- 20613 एवं एसीटीएम 20619 में दी गई है। जिनका पालन, आपात स्थिति को छोड़कर दृढ़ता से किया जाना चाहिए।

हर सेक्शन विशिष्ट में पावर ब्लॉक प्राप्त करने एवं निरस्त करते समय स्विचों के परिचालन के क्रम को अनुबंध में शामिल किया गया है। जिनका सभी कर्मचारी द्वारा कठोरता से पालन किया जाए। इस क्रम को अपनाने में कोई भी त्रुटि संभावित भयंकर परिणामों को दर्शाती है।

जब किसी आइसोलेटर स्वीच को उसके सामान्य स्थिति से बदला जाता है तब कर्मचारी को ऊपरी उपस्कर में कार्य करने की अनुमति देने से पहले स्वीच पर "खतरनाक - व्यक्ति कार्यरत हैं" का डेन्जर बोर्ड प्रदर्शित होना चाहिए। प्रत्येक स्टेशन में ऐसे डेन्जर बोर्ड पर्याप्त संख्या में दिए गए हैं।

iii) पावर ब्लॉक के समय सुरक्षा

जिन खण्डों पर पावर ब्लॉक स्वीकृत किया गया हो, ब्लॉक के दौरान उन एलिमेंट्री सेक्शनों में यह सावधानी बरती जाए की दोनों छोर से कोई भी विद्युत लोको पेंटोग्राफ उठा कर, इस समय में आने न दिया जाए (सहा.नि. 17.04.16 (a))। जिन स्टेशनों में पेनल/रूट रिले इंटरलॉकिंग लगाया गया हो उसके संबंधित पॉइंट और/अथवा सिग्नल (संकेत) को संचालित करने वाले बटनों पर 'लाल' बटन कॉलर रखा जाये। यदि पॉइंट और सिग्नल (संकेत) स्थानीय (locally) रूप से संचालित होते हैं तो उन्हें ताला लगाकर ड्युटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाबी स्वयं की संरक्षा में रखना चाहिए।

जिस सेक्शन में पावर ब्लॉक दिया गया है यदि उस सेक्शन में कोई लोकोमोटिव/विद्युत मल्टीपल यूनिट ट्रेन हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसे लोकोमोटिव/विद्युत मल्टीपल यूनिट ट्रेनों के लोकोपायलट/मोटरमैन को पेंटोग्राफ को झुकाने तथा आगामी अनुदेश मिलने तक न उठाने के लिए एक मेमो दिया जाए तथा उसकी पावती ली जाए। पावर ब्लॉक के रद्द किये जाने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा लोकोपायलट/मोटरमैन को पेंटोग्राफ को उठाने के लिए एक मेमो दिया जाएगा [सहा.नि. 17.04.16(b)]।

विद्युत इंजनों के साथ शंटिंग परिचालन करने वाले स्टेशन मास्टर अथवा स्टेशन स्टाफ यह सुनिश्चित कर लें कि जिस ट्रेक्शन स्ट्रक्चर लिमिटिंग इलेक्ट्रिकल खण्ड पर पावर ब्लॉक स्वीकृत किए गए हैं उसके नजदीक किसी भी परिस्थिति में कोई विद्युत इंजन न पहुंचे। प्रत्येक विद्युतीय खण्ड की सीमाओं को स्टेशन अनुमागीय आरेख में प्रदर्शित किया गया है।

इकहरी लाइन संचालन (सिंगल लाइन वर्किंग) शुरू करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर से यह सुनिश्चित कर लें कि जिस लाइन पर सिंगल लाइन वर्किंग शुरू की जा रही है, उस रूट पर कोई भी पावर ब्लॉक नहीं है।

अनुबंध में दर्शाए गए संचालन के प्रतिबंध के अनुसार अनुलम्ब और अनुप्रस्थ सुरक्षा सुनिश्चित की जाए (एसीटीएम पैरा 20620 -20627)।

iv) सेक्शन इन्सुलेटरों के निकट सुरक्षा

ओएचई में सेक्शन इन्सुलेटर निम्न के लिए प्रयोग किये जाते हैं:-

- अ) अप, मिडिल और डाउन रनिंग लाईनों के विद्युतरोधन में।
- ब) कभी कभी यार्ड में भिन्न ग्रीड के मेन और लूप लाईनों में।
- स) अप, मिडिल और डाउन लाईनों के संबंधित क्रॉस ओवर में।
- द) मेन और लूप लाईनों के संबंधित क्रॉस ओवर/टर्न आऊट में।
- ई) यार्ड में भिन्न ग्रीडों के संबंधित क्रॉस ओवर में।

इसका उद्देश्य, दोषयुक्त या जिनका अनुरक्षण किया जाना है, वैसी लाइन/ग्रीड को बिना दूसरी लाइन/ ग्रीड को प्रभावित किये विद्युतीय रूप से निष्क्रिय करना है।

अगर कोई और गति प्रतिबंध न हो तो, ऐसे सेक्शन इन्सुलेटरों में उठे हुए पेंटोग्राफ के साथ विद्युत इंजन की गति 50 KMPH से ज्यादा न रखी जाए।

यदि सेक्शन इन्सुलेटर के द्वारा पृथक दो खण्डों में से कोई एक निष्क्रिय है, तो सक्रिय खण्ड के इंजन के पेंटोग्राफ को निष्क्रिय खण्ड के छोर के निशान के 30 फुट (10m) से आगे नहीं बढ़ने दिया जाए।



(अनिरुद्ध सरे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नागपुर



(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण/ रायपुर



वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/ रायपुर

ii) **EXECUTION OF POWER BLOCKS**

The detailed procedures for obtaining power blocks has been given in SR 17.04.03, 17.04.04 & 17.04.05 and ACTM para 20606-20613 & ACTM 20619, which must rigidly followed except in case of emergency.

The sequence of switching operations for granting and canceling the power block for particular section, are included in the Annexure. There shall be strictly followed by all staff. Failure to follow the sequence indicated is likely to lead to dangerous consequences.

When any isolator switch is changed from its normal position, then before giving permission to staff for work on overhead equipment, a danger board shall be exhibited on the switch with the caption "DANGER-MEN WORKING". An adequate number of such danger boards have been provided at each station.

iii) **PROTECTION AT THE TIME OF POWER BLOCK:**

All sections over which a power block has been granted shall be protected against entry of electric locomotives with pantograph raised from either end during the period of the block (S.R.17.04.16 (a)) At stations where panel/Route relay interlocking is provided 'RED' button collars shall be placed on the concerned switches operating points and/or signals. If the points and signals are locally operated then the same should be locked and the keys kept in personal custody of the Station Master on duty.

If there are locomotives/ Electric multiple unit train on the section over which the power block is to be given, the Loco pilot/Motorman of such locomotives/Electric multiple unit train shall be given a memo by the Station Master on duty to lower the pantograph and not raise until further instructions and acknowledgment shall be obtained. The Loco pilot/Motorman shall be given a memo by on duty Station Master to raise pantograph after the power block is cancelled. (SR 17.04.16 (b))

Station Master or Other staff conducting shunting operation with electric locomotives shall ensure, that under no circumstances, any Electric Locomotive approaches near the Traction Structure limiting the electrical section over which the power block have been granted. Limit of each electrical sections at a station are shown in the station-sectioning diagram.

Before introducing single working the Station Master on duty shall ensure from the traction power controller that there is no power block on the route on which single line working is being introduced.

The longitudinal and transverse protection shall be ensured as per the restrictions of the movement indicated in the annexure (ACTM para 20620-20627)

iv) **PROTECTION NEAR SECTION INSULATORS**

Section insulator on OHE is used for:-

- a. Insulating UP, MID and DN running lines
- b. sometimes main and loop lines on different grids in the yard
- c. the cross- overs connecting UP, MID and DN lines
- d. the cross-over/turn-out connecting Main and loop lines
- e. The crossovers connecting different grids of the yard.

Its purpose is to make the one line/ or grid, on which there is fault or maintenance is intended, electrically dead without effecting the other line/grid.

The speed of the electric locomotive with pantograph raised over such section insulators shall not exceed 50 KMPH subject to any other speed restriction which may be in force.

When one of the two sections separated by a section insulator is dead, the pantograph of the electric locomotive on the live section shall not proceed closer than 30 feet (10m) towards the section insulator marking the end of the dead section.


(Aniruddha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

- v) पावर ब्लॉक में भाप या डीजल इंजनों का चालन जिस खण्ड में केवल पावर ब्लॉक स्वीकृत किया गया हो, उसमें विद्युत इंजनो द्वारा खींचे जाने वाले यातायात के अतिरिक्त अन्य आवागमन की अनुमति दी जा सकती है, जब तक कि विशेषतौर पर वर्जित न किया गया हो तथा नियमानुसार लाइनें भी अवरुद्ध न हो। फिर भी अनुमति दिए गए यातायात को प्रदर्शित किए जाने वाले इंजीनियरिंग सिगनलों का अनुपालन करना होगा।

विद्युतीकृत खण्डों पर भाप या डीजल इंजनों का आवागमन ए.सी. कर्षण नियमावली में दिए गए प्रतिबंधों के अनुसार किया जाएगा। ऐसे भाप या डीजल इंजन या ऐसे इंजनों द्वारा खींची जाने वाली गाड़ियों को पावर ब्लॉक स्वीकृत किये गए स्टेशन में आगे बढ़ते समय खड़ी की जाए और इस स्टेशन के स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण करके स्वयं संतुष्टि कर लेंगे कि उस ट्रेन में कोई विद्युत इंजन नहीं है। वह आगे के पावर ब्लॉक की चेतावनी देते हुए, इंजीनियरिंग सिगनल तथा आवश्यकता के अनुरूप विशेष सिगनल या विशेष कर्षण संरचना पर रुकने का अनुदेश देते हुए एक "सतर्कता आदेश" भी उस ट्रेन या इंजन के चालक को जारी करेगा।

कोई भी स्टेशन मास्टर पावर ब्लॉक के अंतर्गत किसी सेक्शन में किसी गाड़ी को चलने के लिए "लाइन क्लीयर" तब तक नहीं देगा या सिगनल को तब तक नहीं झुकाएगा, जब तक आगे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर से (प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित) यह आश्वासन न प्राप्त कर ले कि गाड़ी में कोई विद्युत इंजन नहीं है (ए.सी.कर्षण नियमावली 14/11 एवं 14/12)।

5) आवश्यक निर्देश

i) तारविहीन ट्रेकों में संचलन

पेन्टोग्राफ उठाए हुए विद्युत इंजनों को किसी भी परिस्थिति में एक अनवायर्ड सेक्शन में न लिया जाए।

ii) संदेश रजिस्टर

कर्षण ऊपरी उपस्कर, स्विचों के परिचालन, आउटडोर चाबियों के आधिपत्य तथा कर्षण ऊपरी उपस्कर, के परिचालन तथा अनुरक्षण संबंधी अन्य महत्वपूर्ण संचार साधनों की खराबी/गड़बड़ी संबंधी सभी संदेशों को भेजने वाले तथा प्राप्त करने वाले दोनों के द्वारा संदेश प्राप्त करने या आदान-प्रदान करने के साथ रजिस्टर में क्रम संख्यानुसार अभिलेखित (रिकार्ड) किया जाए। संदेश अपरिवर्तनीय रूप से प्रेषक और प्राप्तकर्ता के प्राइवेट नंबर से मेल खाना चाहिए। प्राइवेट नंबर पुस्तिका को व्यवस्थित रखा जाए (ए.सी. कर्षण नियमावली 20609, सहा.नि. 17.04.05)।

iii) भाप क्रेन की कार्य पद्धति

कर्षण ऊपरी उपस्कर के सन्निकट कोई भाप क्रेन या ऊपरी उपस्कर क्रेन तब तक कार्य नहीं करना चाहिए, जब तक ऐसे ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय एवं भूयोजित न कर दिया जाए और अधिकृत ओएचई कर्मचारी उपस्थित रहे। यहाँ तक कि क्रेन कर्मचारी को क्रेन में न चढ़ने के लिए सचेत किया जाए (सहा.नि. 17.04.17, ए.सी.परि. नियमावली जिल्द 2, भाग 2 पैरा 11-2(k))।

iv) लैम्प मेन की कार्य पद्धति

25 के.व्ही. लाइन कंडक्टर के अत्यन्त निकट कोई भी सीधा संपर्क खतरनाक है। स्टेशन लैंपमेन स्टेशन लैम्प को निकालने या लगाने या साफ करने या जलाने के लिए सिग्नल पोस्ट पर चढ़ते समय विद्युतमय कंडक्टर के अत्यन्त निकट में आने वाले या संपर्क में आने वाले कोई लंबी वस्तु को नहीं ले जाएगा। लैम्प मेन को विद्युतमय कंडक्टर के निकट अपने शरीर के किसी भाग को न ले जाने के लिए चेतावनी दी जाए (सहायक नियम 3.49.02)।

v) रोलिंग स्टॉक के छत पर कार्य

किसी भी व्यक्ति को विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के नीचे खड़ी इंजनों के टैंडरों के या ढोने वाले वाहनों के छत के ऊपर नहीं चढ़ना चाहिए जब तक कि अधिकृत कर्षण कर्मचारी से नियमित 'कार्य करने की अनुमति' न प्राप्त कर ली गई हो तथा ऊपरी उपस्कर निष्क्रिय एवं भूयोजित न हो (सहायक नियम 17.05.02)।



(अनिरुद्ध सग्रे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नागपुर



(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण/रायपुर



वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

v) **MOVEMENT OF STEAM OR DIESEL ENGINES IN POWER BLOCK**

In a section where only power block has been granted movement of traffic other than electrically hauled, may be permitted except when specially prohibited and the lines are also blocked as per rules. The traffic allowed shall however have to observe the engineering signals exhibited.

Movement of steam or diesel locomotive on electrified sections shall be subject to the restrictions as given in A.C traction manual. Such steam or diesel engine or train hauled by such engines shall be brought to a stand at the station preceding the station/section at which power block is granted and the Station Master of this station shall satisfy himself by personal inspection that there is no electric locomotive in the train. He shall also give a "CAUTION ORDER" to the driver of such engine or train, warning him of the power block ahead and instructing him to watch for the engineering signal and stop at a particular signal or a particular traction structure as necessary.

No Station Master shall give "LINE CLEAR" or lower signals for a train to run over a section under power block unless he has received an assurance from the station master of the proceeding station that there is no electric locomotive on the train (Supported by private No. ACTM14/11 & 14/12).

5) **IMPORTANT INSTRUCTIONS**

i) **MOVEMENT ON UNWIRED TRACKS**

No electric locomotives with pantograph raised shall under any circumstances be taken to an unwired section.

ii) **REGISTER OF MESSEGES**

All messages relating to faults on over head equipment, operating switches, custody of keys of outdoor switches and other important communications in connections with the operation maintenance of traction over head equipment shall be recorded serially in a register by both the sender and receiver indicating the time at which the messages are received or exchanged.

The message shall invariably be accompanied by a private no. of sender and of receiver. Private no. books shall be maintained (ACTM 20609, SR 17.04.05)

iii) **WORKING OF STEAM CRANES**

No steam crane or over head crane shall be worked adjacent to traction over head equipment, unless such overhead equipment is dead and earthed and authorized OHE staff is present. Even the crane staff shall be warned not to climb the crane. (Subsidiary Rule 17.04.17, ACTM Vol- II, Part- II, para 11-2 (k)).

iv) **WORKING OF LAMP MAN**

Any direct contact or close proximity to 25 KV line conductors is dangerous. The station lamp man climbing up the signal post for removing or fixing or cleaning or lightening the station lamp should not carry long article which may accidentally touch or come in close proximity to live conductors. The lamp man shall also be warned against bringing any part of body near live conductors (S.R.3.49.02).

v) **WORKING ON ROOF OF ROLLING STOCK**

No person shall climb on to the top of engines or tenders or on the roof of carriages or wagons, when those vehicles are located beneath overhead equipment except, when a regular "PERMIT TO WORK" has been obtained from authorized traction staff and the overhead equipment is dead and earthed (S.R.17.05.(2)).


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

6) आपात एवं विशेष परिस्थितियों में कार्यवाही

i) कर्षण ऊपरी - उपस्कर का खराब होना

कर्षण ऊपरी-उपस्कर पर अथवा किसी अन्य कर्षण उपस्कर पर बॉन्डिंग सहित किसी भी टूट-फूट या खराबी की जानकारी मिलने पर इसकी सूचना तुरंत कर्षण शक्ति नियन्त्रक को दी जाए (सहायक नियम 17.03.02 तथा 17.03.03)। सतर्कता आदेश जारी करने संबंधी विद्यमान नियमों को अनुपालन करते हुए कर्षण शक्ति नियन्त्रक द्वारा यथा निर्देशित आवश्यक सतर्कता आदेश संबंधित ड्राइवर्स के लिए जारी किए जाएं।

ii) जानवर के गाड़ी के नीचे आ जाने पर

कोई भी रेलवे स्टाफ या ट्रेन दल द्वारा इस प्रकार की जानकारी प्राप्त होने पर उसे सुरक्षित स्थान तक हटाने के लिए तत्काल कार्यवाही की जानी चाहिए ताकि गुजरने वाली ट्रेनों के पेटोग्राफ और ओएचई को नुकसान पहुँचने के खतरे से बचा जा सके (ए.सी. कर्षण. नियमावली जिल्द 2, भाग 2 परिशिष्ट)।

iii) 25 केवी ओ एच ई प्रदाय से विद्युत आघात/झटका

स्टेशन मास्टर, स्टेशन/यार्ड कार्यालय में विद्युत आघात/झटके से पीड़ित व्यक्ति के उपचार संबंधी अनुदेश स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करेगा एवं यह सुनिश्चित कर लेगा कि समस्त तृतीय श्रेणी के कर्मचारी इन अनुदेशों की जानकारी रखते हैं। समीपस्थ रेलवे चिकित्सक को चिकित्सकीय परामर्श हेतु सूचित करें। यदि रेसुब/जीआरपी चौकी स्टेशन में स्थित हो तो उनके स्टाफ को दुर्घटना स्थल पहुँचने के लिए सूचित किया जाए। विद्युत आघात/झटके के आगे ऐसे मामले की रोकथाम के लिए कदम उठाएं। (ए.सी. कर्षण नियमावली जिल्द-2, भाग-2 परिशिष्ट-VIII, पैरा-7)

iv) ब्लॉक उपकरण या कोई अन्य विद्युतीय सिगनलिंग उपकरण में वोल्टेज प्रेरण

कार्यरत स्टेशन मास्टर सदैव ट्रैक्शन सिस्टम में वोल्टेज उत्पन्न होने के कारण अन्य किसी सिगनलिंग उपकरण या ब्लॉक उपकरण में किसी असामान्य संचालन पर नजर रखेगा। जब कभी कोई असामान्य संचालन का लक्षण हो तो ब्लॉक उपकरण या सिगनलिंग उपकरण को निलंबित कर देना चाहिए एवं निकटवर्ती सिगनल एवं दूर संचार अनुरक्षण निरीक्षक को इसकी जांच करने के बाद प्रमाणित करने के लिए संपर्क करेगा। स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के आवागमन की अनुमति देने से पहले जांच करेगा कि सभी ब्लॉक एवं मोर्स सिगनलिंग उपस्कर सामान्य रूप से कार्य कर रहे हैं।

v) आग

किसी विद्युत उपस्कर के निकट आग से संबंधित जानकारी के लिए सहा.नि. 6.10.03 का अवलोकन करें।

7) संशोधन या अनूपूरक सुधार पर्वी

इन संचालन नियमों में या अनुलग्नकों में किए जाने वाले किसी भी, संशोधन को स्टेशन संचालन नियमों के संशोधन पर्वी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा। स्टेशन संचालन नियम में सभी संशोधनों को ग्राही प्रतियों में तत्काल कार्यान्वित किया जाएगा। संशोधित पर्वियों को क्रमानुसार नंबर दिया जाएगा एवं संचालन नियम प्रदान किए गए प्रत्येक कर्मचारी का यह उत्तरदायित्व होगा कि वह सुधार पर्वियों को जोड़े तथा इसकी जानकारी संबंधित कर्मचारियों को दी जाए एवं उनकी पावती ली जाए।

8) निरीक्षण कर्मचारी द्वारा लगातार निगरानी

जिन केन्द्रों पर विशेष संचालन नियमों की आपूर्ति की गई है उन सभी केन्द्रों की जांच परिचालन, दूर संचार तथा कर्षण विभाग के निरीक्षणकर्ता कर्मचारी नियमित रूप से चेक करेंगे ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि सभी संशोधित नियम अद्यतन हैं तथा संबंधित कर्मचारी उन नियमों से पूरी तरह परिचित हैं तथा उनका पालन करते हैं।

ये नियम 'सामान्य एवं सहायक नियम' या 'ए.सी. कर्षण नियमावली' का संशोधन या अधिक्रमण नहीं है। इन नियमों को पूर्वकथित नियम पुस्तिका और स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों के पूरक के रूप में पढ़ा जाये।

प्रयोग की गई पारिभाषिक शब्दावली: सा.नि.- सामान्य नियम, सहा.नि.- सहायक नियम, एफ पी - फीडिंग पोस्ट, एसपी - सेक्शनींग एंड पैरललिंग पोस्ट, टीएसएस - कर्षण सबस्टेशन, एसएसपी - सब सेक्शनींग एंड पैरललिंग पोस्ट.

पारिभाषिक शब्दावलीयों का प्रयोग '25 के.व्ही ए.सी. विद्युत कर्षण के लिए सामान्य एवं सहायक नियम, अध्याय XVII तथा एसी कर्षण नियमावली जिल्द 2 (भाग-1 व 2)' से किया गया है।



(अनिरुद्ध सग्रे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नागपुर



(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण/ रायपुर



वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

6) **ACTION IN EMERGENCY & SPECIAL CIRCUMSTANCES**

i) **BREAKDOWN OF TRACTION OVERHEAD EQUIPMENT**

All breakdowns or defects noted or reported on the Traction overhead equipment or any other traction equipment including bonding shall immediately be reported to the traction power controller (SR 17.03.02 & 17.03.03). Necessary caution order should be issued to the driver concerned as directed by the section power controller observing the existing rules regarding issue of caution orders.

ii) **ANIMAL RUN OVER**

Upon receipt of any such information from any of the railway staff or train crew, take immediate action to remove it to a safe distance to avoid risk of damage to pantographs of passing trains and OHE. (ACTM Vol- II, Part- II Appendix).

iii) **ELECTRIC SHOCKS WITH 25KV OHE SUPPLY**

The station masters shall exhibit prominently instructions issued regarding the treatment to persons suffering from electric shock in the station/yard office and shall ensure that all class III staff are familiar with these instructions. Inform nearest railway doctor for medical advise. Inform RPF/GRP staff, if post is available at station, to reach accident site. Take steps to prevent further case of electric shock. (ACTM Vol- II, Part- II Appendix- VIII, para- 7)

iv) **VOLTAGE INDUCTION IN BLOCK INSTRUMENTS OR ANY OTHER ELECTRICAL SIGNALLING EQUIPMENT**

The station master on duty must always watch for any unusual working in the block instruments or any other signaling equipment which may arise due to voltage induced from the traction system. The block instrument or the signaling equipment must be suspended whenever there are any signs of unusual working and the nearest signal and telecom maintenance inspector contacted to inspect and certify the same. In the event of break-of Morse signaling equipment are working normal before permitting any train movement.

V) **FIRE**

Regarding fire on adjacent to any electrical equipment refer SR 6.10.03

7) **AMENDMENT OR SUPPLEMENTARY CORRECTIONS SLIP**

Any amendment to these working rules or any of the annexure will be notified by a correction slip to the station working rules. All corrections to the station working rules shall be receipt be immediately be carried out in the recipients copies. The correction slips will be serially numbered and it will be the responsibility of each member of staff to whom working rules are supplied to call for the missing correction slips the contents thereof to the notice of all staff concerned and take their acknowledgement.

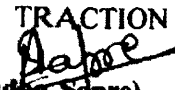
8) **CONTINUOUS WATCH BY INSPECTING STAFF**

The inspecting staff of operating, telecommunication and traction departments shall make regular checks at all points to which these special working rules are supplied to ensure hat the rules are corrected up to date and staff concerned are fully conversant with the rules and abide by them.

Nothing in these rules amends or super cedes any general or subsidiary rules or instructions included in A.C traction manual. These rules shall be read as supplement to the aforesaid rule books and also to the existing station working rules of the station.

The terminology used is "GR – General rule", SR – Subsidiary rule, "FP – Feeding Post", SP- Sectioning & Paralleling Post", "TSS – Traction Sub- Station", "SSP –Sub- Sectioning & Paralleling Post

The terminology used is as given in the code books, namely, "GENERAL & SUBSIDIARY RULES FOR 25 KV A.C. ELECTRIC TRACTION, CHAPTER – XVII" & "AC TRACTION MANUAL VOL.-II (Part I & II).


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

समस्त कर्मचारियों के लिए निर्देश

01. ऐसा करें

अ) विद्युत कर्षण उपकरण अथवा तार में आग लगने पर

- कर्षण शक्ति नियन्त्रक को सूचित करें ।
- यदि उपलब्ध हो तो विशेष अग्निशामक से आग को बुझाएं ।
- सुनिश्चित करें कि किसी भी परिस्थिति में वाटर-जेट का प्रयोग न करें ।

ब) कर्षण तार अथवा विद्युत इंजन में घटित किसी भी प्रकार की आकस्मिक घटना

- घटना की जानकारी कर्षण शक्ति नियन्त्रक अथवा निकटतम स्टेशन मास्टर को दें ।

स) किसी भी प्रकार की आपात-घटना

- आपातकालीन टेलीफोन सिस्टम से कर्षण पावर कंट्रोलर से बात करें (लगभग प्रत्येक 1 कि.मी. के अंतराल पर आपातकालीन टेलीफोन लगाने के लिए सॉकेट की व्यवस्था है एवं ओ एच ई मास्ट पर निकटतम सॉकेट की दिशा इंगित है)।

02. ऐसा न करें

- किसी कर्षण तार अथवा चालू उपकरण के 2 मीटर (लगभग 7 फीट) से कम दूरी पर न आएं।
- किसी कर्षण तार या चालू उपकरण पर या उसके निकट तब तक कार्य न करें जब तक कि उसे निष्क्रिय व भूयोजित न कर दिया जाए तथा किसी प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी से काम करने की अनुमति न मिल जाए ।
- किसी भी गैर प्राधिकृत व्यक्ति को किसी भी उपकरण को परिचालित करने की अनुमति न दी जाए भले ही यह उसे निष्क्रिय करने के लिए हो ।
- किसी भी "अर्थिंग, बॉन्डिंग" अथवा कर्षण तार के साथ छेड़-छाड़ न करें ।
- किसी स्वीचिंग स्टेशन अथवा रिमोट कंट्रोल सेंटर में तब तक प्रवेश न करें जब तक कि उसके लिए विशेष तौर पर अनुमति न मिल जाए तथा कोई प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी साथ में न जाए ।
- विद्युतकृत कर्षण तार से चिपके व्यक्ति को स्पर्श न करें ।
- विद्युत प्रदाय बंद करने के बाद ही विद्युतीकृत कर्षण तार से चिपके किसी लाश को हटायें।
- पीड़ित व्यक्ति को कृत्रिम श्वसन देना न भूलें ।
- चूंकि रेल में रिटर्न करंट मौजूद हो सकता है, इसलिए इसका प्रयोग फुटपाथ की तरह बैठने या अन्य किसी काम के लिए नहीं करना चाहिए।


(अनिरुद्ध सारे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत / रे.वि.नि.लि. / नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर


(मनोष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

INSTRUCTION TO ALL STAFF

01. DO (s)

a) In case of fire on electric traction equipment or wires

- i. Inform traction power controller
- ii. Extinguish fire by special extinguishers, if available
- iii. Ensure no water jet is used any circumstances

b) Any unusual on traction wires or electric locomotives

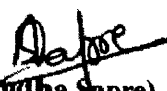
- i. Inform traction power controller or nearest station master.

c) In any emergency

- i. Speak to traction power controller by emergency telephone system (Sockets for connecting emergency telephone are provided at intervals of approximately every 1 km & the direction to the nearest socket is also indicated on the OHE masts).

02. DON'T (s)

- i) Do not approach within a range of 2 meters (approximately 7 feet) of any traction wires or live equipment.
- ii) Do not Work on or near traction wires or any live equipment unless they earthed made dead, earthed and "PERMIT TO WORK" obtained from an authorized traction staff.
- iii) Do not Permit unauthorized persons to operate any equipment even if it be for making dead.
- iv) Do not Disturb any "Earthing, Bonding or traction wires"
- v) Do not Enter any switching station or remote control centers unless specially permitted and accompanied by an authorized traction staff.
- vi) Do not Touch a person in contact with live traction wire,
- vii) Remove any dead body, in contact with live wire, only after power supply has been switched off.
- viii) Do not Forget to give artificial respiration to the victim.
- ix) Do not use rail as footpath, a seat or for other purpose, since there can be presence of return current in the rails.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

रनिंग स्टाफ के लिए के लिए निर्देश

01. ऐसा करें:-

- (अ) चक्के (पहिए) को फिसलने से बचाएं ।
- (ब) केवल विद्युतीकृत क्षेत्र के बाहर ही इंजन में कोयला या तेल भरें ।
- (स) इंजनों में काम करते समय कर्षण तार से 2 मीटर (7 फीट) की सुरक्षित दूरी बनाए रखें ।

02. ऐसा न करें

- (अ) कर्षण तार की ओर दूल्स को न उठाएं या ऊपर न करें (प्रयोग करने के तुरंत बाद दूल्स को यथा स्थान रखें)।
- (ब) इंजन में रेल-सतह से 4 मीटर से अधिक ऊँचाई पर कोयले का लदान न करें ।
- (स) ऊपर उठाए गए पेंटोग्राफ से किसी बिना तार वाले लाइन या पावर ब्लॉक की कार्य सीमा तक अथवा पावर ब्लॉक के तहत सेक्शन के अंतिम सिरे के सेक्शन इंसुलेटरों के निकट तक इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव न ले जाएं ।
- (द) जब कोई लोकोमोटिव (किसी भी प्रकार का) या इंजन कर्षण तार के नीचे हो तो किसी भी काम के लिए उस लोकोमोटिव या इंजन पर तब तक न चढ़ें जब तक कि पावर न कट जाए एवं "उस पर काम करने की अनुमति" न मिल जाए । (पानी भरने के लिए, इस कार्य हेतु लगाए गए विशेष उपकरण की सहायता से जमीन (ग्राउण्ड) से वाटर कॉलम का प्रयोग करें तथा विशेष उपकरण की सहायता से टैंक के कवर को खोला जाए)।
- (इ) जब इंजन विद्युतीकृत (इलेक्ट्रिफाइड) रेलपथ पर हो तब लंबी वस्तुएं जैसे - सड्डल (फ्रिज रॉड), बेलघा (शेंबल) या ऐसी अन्य कोई वस्तु को इंजन से बाहर ऊपर की ओर न निकालें ।
- (फ) किसी ट्रैक्शन मास्ट के ठीक सामने या किसी इंसुलेटर के नीचे या किसी पुल के नीचे चिमनी के साथ भाप इंजन को न रखें ।
- (ग) किसी जेट या स्प्रे के मुख को कर्षण तार की ओर न करें (यदि आवश्यक हो तो पानी के जेट का प्रयोग 2 मीटर (7 फीट) के सुरक्षित जोन के बाहर करें)।
- (ह) टर्न आउट के निकट अथवा ओवर ब्रिज के नीचे बायलर के अवशिष्टों को न फेंकें ।


(अनिरुद्ध सप्ते)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण/रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

INSTRUCTIONS FOR RUNNING STAFF

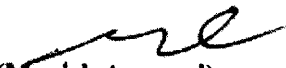
01. DO(s)

- a) Avoid slipping of wheel.
- b) Load coal or oil in locos out side the electrified zone only
- c) Keep a safe distance of 2 meters (7 feet) from traction wires while working on the locomotives.

02. DON'T (S)

- a) Do not Lift or raise your tools towards traction wires (Keep the tools in their respective position immediately after use).
- b) Do not load coal on the engine tender to a height more than 4 meters above rail level.
- c) Do not take electric locomotive with raised pantograph to any unwired line, power block working limit / near the section insulators at the end of section under power block.
- d) Do not climb on the locomotive (of any type or on the engine tender for any purpose. under traction wires unless power is cut off and "PERMIT TO WORK" obtained. (For watering, uses the water column from the ground with the special device provided for this purpose and open the tank cover by the special device provided).
- e) Don't allow long articles like firing rod, shovel or any other thing to protrude above the engine while on electrified tracks.
- f) Don't place a steam locomotive with chimney directly opposite a traction mast or under any insulator or under bridge.
- g) Don't direct any jet or spray towards the traction wires (Jets or water, if necessary, may be used horizontally outside the safety zone of 2 meters (7ft).
- h) Do not throw the boiler residues near the turnouts or under over bridges.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

स्टेशन मास्टरों के लिए निर्देश

01. ऐसा करें:

- (अ) सुनिश्चित करें कि समस्त कर्मचारी संरक्षा सावधानियों से परिचित हैं।
- (ब) ऊपरी उपस्कर या विद्युत मल्टीपल यूनिट के किसी विद्युत लोकोमोटिव में खराबी की रिपोर्ट कर्षण शक्ति नियन्त्रक को तुरंत दें।
- (स) हमेशा अपने स्टेशन के विद्युत कर्षण आरेख का अनुसरण करें और सुनिश्चित करें कि पावर ब्लॉक प्राप्त सेक्शन को ऊर्जित करने की कोई शंका न रहे। सदैव सुनिश्चित करें कि, विद्युत कर्षण आरेख हमेशा नवीनतम रहे।
- (द) आइसोलेटर स्विचों को परिचालित करते समय 25 के. व्ही. ए सी विद्युत कर्षण के लिए स्टेशन संचालन में दिए गए प्रक्रियाओं का अनुपालन करें।
- (ई) आइसोलेटर स्विच चाबियों की अभिरक्षा सुनिश्चित करें।
- (फ) यह सुनिश्चित करें कि पावर ब्लॉक के समय पावर कर्मचारी बैनर झंडियों द्वारा सभी दिशाओं से सेक्शन को सुरक्षित करते हैं।
- (ग) यदि किसी असामान्य संचालन की जानकारी हो, तो ब्लॉक एवं सिगनल निलंबित करें। ट्रैक्शन वायर में कोई ब्रेकडाउन होने पर ब्लॉक उपकरण एवं सिगनलिंग उपकरण की हमेशा जांच करें।
- (ह) लैम्प मैन को निर्देश दे कि वह कोई लंबी छड़ या वस्तु को ट्रैक्शन वायर के 2 मीटर (7 फीट) के भीतर न ले जाए।

02. ऐसा न करें

- (अ) पावर ब्लॉक के अंतर्गत किसी सेक्शन में "पावर ब्लॉक वर्किंग लिमिट" बोर्ड के बाहर या सेक्शन इन्सूलेटरों के पास किसी विद्युत इंजन या मल्टीपल यूनिट को उठे हुए पेंटोग्राफ के साथ जाने की अनुमति न दें।
- (ब) चालू ट्रैक्शन वायर के नजदीक किसी क्रेन को कार्य करने की अनुमति न दें।
- (स) अपने कर्मचारियों को 2 मीटर (7 फीट) के खतरनाक क्षेत्र के भीतर चालू ट्रैक्शन वायर तक जाने की अनुमति न दें।
- (द) किसी तारबिहीन सेक्शन के लाईन और पॉइंट/या क्रॉसिंग में विद्युत इंजन को उठी हुई पेंटोग्राफ के साथ संचालन की अनुमति न दें।
- (ई) यदि सिगनलों के पर्याप्त दूरी के भीतर पावर ब्लॉक हो तो किसी गाड़ी या किसी विद्युत इंजन को सीधा लेने के लिए सिगनल न दें।


(अनिरुद्ध सप्प्रे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक / विद्युत / रे.वि.नि.लि. / नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता / कर्षण / रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक / रायपुर

INSTRUCTIONS FOR STATION MASTERS

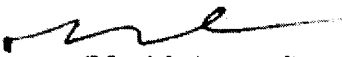
01. DO (s)

- a) Ensure all staff are conversant with safety precautions.
- b) Reports defects in traction wires or any electric locomotive or electric multiple unit promptly to the traction power controller.
- c) Always refer the Electric Traction Diagram of your station and ensure that there is no chance of energizing the section where power blocks have been granted. Always ensure that the electric traction diagram is up – to- date.
- d) Observe procedure given in station working rules for 25 KV AC traction while operating isolator switches.
- e) Ensure safe custody of isolator switch keys.
- f) Ensure that traction power staff protects sections from all directions by banner flags during power blocks.
- g) Suspend working of Block & Signal if signs of unusual working are noticed. Always check up block instruments and signaling equipment when any break down in traction wire occurs.
- h) Instruct your lamp man not to carry any long article likely to be brought within the Danger Zone 2m (7 feet) of the traction wires.

02. DON'T (s)

- a) Do not permit an electric locomotive or multiple unit with raised pantograph to approach any section under power block, beyond "POWER BLOCK WORKING LIMIT" boards or near section insulators.
- b) Do not permit any crane to work adjacent to live traction wires.
- c) Do not Permit your staff to come in the danger zone of 2 m(7 feet) of live traction wires.
- d) Do not permit movement of Electric Locomotive with raised pantograph on such lines and points and / or crossings leading to any unwired section.
- e) Do not take off signals for direct reception of any electric engine or train, if there is power block within adequate distance of the signals.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R



SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY, RAIPUR

ISOLATOR SWITCH OPERATION के लिए निर्देश

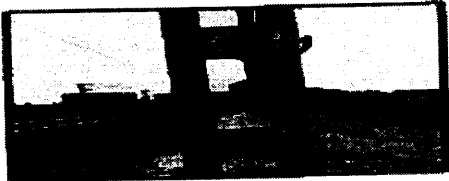
स्विच का संचालन

- सभी स्विचिंग ऑपरेशनों को ट्रैक्शन पावर कंट्रोलर के निर्देशों के अनुसार किया जायगा, शिवाय लोकल ब्लॉक के स्विचिंग ऑपरेशन्स के, जिन्हें अधिकृत ट्रैक्शन स्टाफ द्वारा ड्यूटी के बाद स्टेशन मास्टर द्वारा लोकल ब्लॉक दिए जाने के बाद किया जा सकता है। जीआर 17.04 और ACTM Vol II भाग I पैरा 20600 और 20601 के अनुसार।
- आपातकालीन समय में, अधिकृत और प्रशिक्षित स्टेशन कर्मचारी ट्रैक्शन पावर कण्ट्रोल (TPC) के निर्दिष्ट निर्देशों के तहत आइसोलेटर स्विच खोल सकते हैं।
- प्रत्येक स्टेशन मास्टर्स, सहायक स्टेशन मास्टर्स, केबिन सहायक स्टेशन मास्टर्स / स्विचमैन को अपने स्टेशन/केबिन में या उसके निकट ओवरहेड उपकरणों को बिजली की आपूर्ति के नियंत्रण के लिए प्रदान किये गए आइसोलेटर स्विच के स्थान के बारे में पूरी तरह से पता होगा। किसी आपातकालीन स्थिति में खोलने और बंद करने की सही विधि (ACTM VOL II भाग I पैरा 20624)

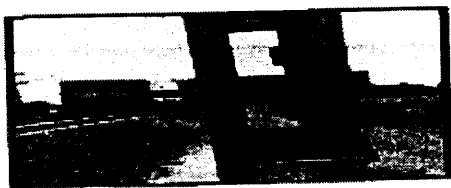
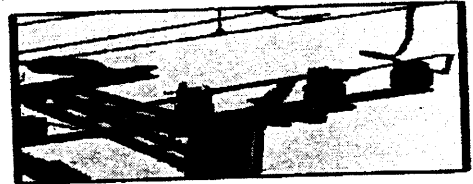
स्विच हैंडल की स्थिति

- जब एक आइसोलेटर (ISOLATOR) CLOSE स्थिति में होता है, तो आइसोलेटर का संचालन शीर्ष (TOP) पर होता है।
- जब एक आइसोलेटर ISOLATOR OPEN स्थिति में होता है, तो आइसोलेटर का संचालन नीचे (BOTTOM) पर होता है। प्रक्रियाएं और सावधानियां संचालन के ISOLATORS लिए आइसोलेटर स्विच के संचालन की प्रक्रिया SR17.02 (XVIII) में दी गई है, जिसका सख्ती से पालन किया जाना चाहिए। आइसोलेटर ISOLATOR स्विच केवल निम्नलिखित सुनिश्चित करने के बाद खोला जा सकता है-

- यदि आइसोलेटर ISOLATOR स्विच मेन लाइन पर है, तब आइसोलेटर स्विच के FEEDING छोर पर स्थित इंटरप्टर्स (INTERRUPTER) को खोला जाए
- संचालन स्विच करते समय हमेशा हाथ के दस्ताने और जूते का उपयोग करें।
- आर्कगठन से बचने के लिए स्विच को एक झटका में संचालित किया जाना चाहिए।



ISOLATOR IN CLOSED CONDITION (SUPPLY ON)



ISOLATOR IN OPEN CONDITION (SUPPLY OFF)



वसिष्ठ

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/रे.वि.नि.लि./ नागपुर

यश

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

मंडल

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक /रायपुर



SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY , RAIPUR

INSTRUCTIONS FOR ISOLATOR SWITCH OPERATION

OPERATION OF SWITCHES.

- I. All switching operations shall be carried out in accordance with the Instructions of the Traction Power Controller (TPC) except in respect of switching operations for local blocks which may be carried out by authorized traction staff after they have been granted local blocks by the Station master on duty in accordance with GR 17.04 and ACTH VOL II Part I Para 20600 and 20601.
- II. In times of emergency, authorized and trained station staff may open isolator switches under specified Instructions of the Traction Power Controller (TPC).
- III. Every station masters, assistant station masters, cabin assistant station masters/ switchman shall be fully aware of the location of Isolator switches provided for the control of power supply to the overhead equipment at or near his station/cabin and shall be conversant with the correct method of opening and closing the same in an emergency (ACTM VOL II Part I Para 20624).

POSITION OF SWITCH HANDLES

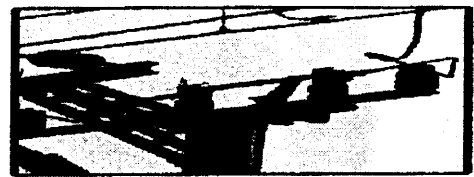
1. When an Isolator is in CLOSED position, the operating handle of the Isolator is at the TOP.
2. When an Isolator is in OPEN position, the operating handle of the isolator is at the BOTTOM

Note: The operation handle of every Isolator switch shall always be kept locked either in the open or closed position. Any loss shall be reported Immediately to the OHE Section Chargeman, Chief Traction Foreman(OHE) and TPC.

PROCEDURES AND PRECAUTIONS FOR OPERATING ISOLATORS.

The procedure for operation of Isolator switches has been given in SR17.02 (XVIII) which must be rigidly observed. Isolator switch may be opened only after ensuring.

1. If the isolator switch is on the main line that the adjacent Interrupters at the feeding end/ ends of the adjacent Interrupters at the feeding end/ ends of the isolator switch has/ have been opened.
2. Always use hand gloves and shoes while operating switches.
3. The switch must be operated in a jerk to avoid the arc formation.



ISOLATOR IN CLOSED CONDITION (SUPPLY ON)



ISOLATOR IN OPEN CONDITION (SUPPLY OFF)

Aspre
Sr.DGM/Rect./RVNL/NGP

PK
Sr.DEE/TRD/R

[Signature]
Sr.DOM/R

PROTECTION OF DEAD SECTION

The protection of a dead section is achieved by the following means:

- 1 a) In the normal running direction movements of trains are generally controlled by Signals. Protection is obtained by placing a Power block cap on the signal knob controlling the concerned signals and relevant route buttons.
- b) If the points and signals are locally operated, they should be locked and the key, controlling the key, controlling the lever or lever frames should be kept with the Cabin Station master on duty. When the signal cabin of lever frames are controlled electrically by a Station Master or Cabin Station Master on duty, shall place the warning caps on the relevant slides of Electric slide instrument or on the relevant keys of Electric transmitters or interlocked keys, boxes as the case may be.
- c) This action must be taken care by Cabin Station Master or the Station Master on duty as case may be, in respect of each and every movement prescribed in the Station Working Rules and after completion, confirmation should be given to the Section Controller to enable him to agree for the power block to be issued by the TPC.
- d) In a large yard several warning cap may be required, sufficient number of warning cap should be kept in cabin. The exact number provided is indicated in the SWR.
- e) Once a warning cap is placed on the signal knob it shall not be removed except after exchange of messages with private number.

SHUNTING MOVEMENT TO WARDS DEAD SECTION

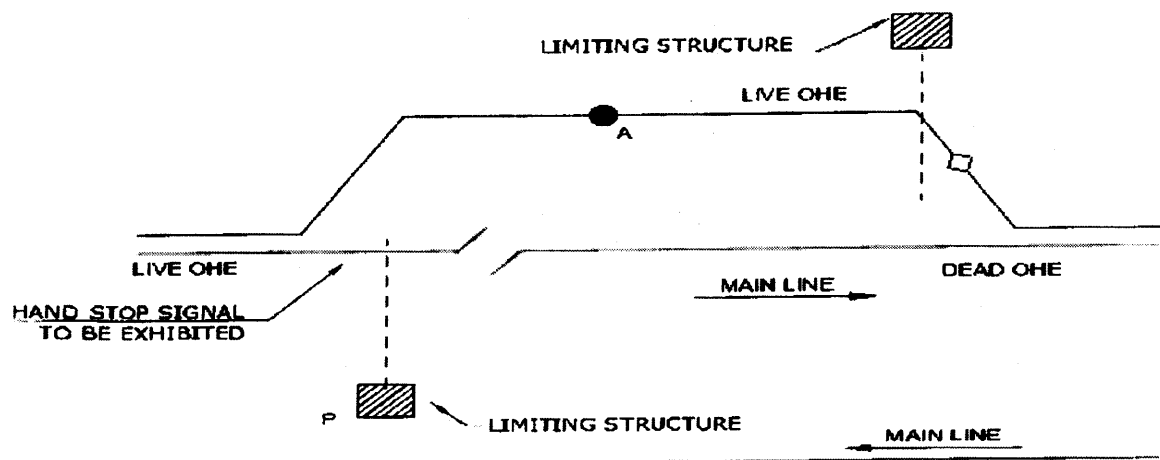
- 1 (a) in cases where no signal exists for controlling the entry of and electric train into the dead section the station master should be arrange a hand stop signal to be exhibited at the point upto which alone the electric locomotive is allowed to proceed.
- (b) If it is necessary for an electric locomotive to carry on shunting movement towards the dead section the red warning cap placed on knob may be removed to permit the movement provided that a hand stop signal is exhibited and driver is specifically) instructed not to move the loco beyond the point.


Sr.DGM/Elect./RVNL/NGP


Sr.DEE/TRD/R


Sr.DOM/R

2) An example of the operation is given figure as shown below



As per Protection of Dead Section Para above the knobs controlling the signals should have red warning caps placed on them to give protection to the dead section. However, if it is essential to carry out a shunting operation with an electric locomotive situated at point 'A' on the loop line to move into the main though the turn out this may be permitted provided that the shunting movement is carried out only up to limiting mast 'P' short of the overlap span where a hand signal is to be exhibited to prevent all movement beyond the point 'P'.

- (3) Train or shunting movements by other than electric locomotives. I.e. by steam or diesel loco's may be permitted to enter the dead section. Provided that the Station Master ensures by personal inspection that the train formation does not include an electric locomotive or OHE Inspection Car or EMU with pantograph raised and after issuing necessary caution order. The Red warning Caps may be permitted to be removed to allow such movements.

Sr.DGM/~~Elect.~~/RVNL/NGP

Sr.DEE/TRD/R

Sr.DOM/R

ANNEXURE-D

HANDLING OF ISOLATOR SWITCHES- DALLIRAJHARA STATION

1. The Duplicate keys for all outdoor switches shall be kept in locked glass fronted key box duly padlocked under the custody of SM on duty or with Competent OHE officials concerned persons stationed conveniently near the switches as the case may be. The keys shall be issued on demand only to authorised persons whose signatures for receipt shall be obtained in a book maintained for the purpose. The list of authorised OHE Officials who can withdraw the duplicate keys from the SM on duty is displayed at station duly signed by an officer of the Traction Distribution Department. These keys shall be handed over to the authorised officials by the SM or only after obtaining the permission from TPC.
2. In the event of breakage of the glass of the key Box the key or keys shall be kept in safe custody of the SM on duty until the glass is replaced. The Traction power controller will keep a record where such keys are kept so that in an emergency, he will be able to direct the parties concerned.
3. In an emergency the SM shall operate isolator switches as per the specific direction of the Traction Power Controller under exchange of private numbers.
4. Should the traction Power controller wish to give any isolator switch opened or closed he shall as the Junior Engineer's/TRD or SM or any authorised person to carry out the required switching operation. The person concerned shall after carrying out the orders lock the switch either in "Open" or "Closed" position, as the case may be and inform the Traction Power Controller of the action taken. He shall not part with the key until receipt of further orders from the Traction Power Controller. A record of every such operations shall be maintained by TPC as well as by the SM in the power block register in RED ink.
5. Every Station manager or SM on duty shall be fully aware of the location of the isolator switches provided for the control of power supply to Over Head Equipment at the Station and shall be conversant with the correct method of opening and closing of the same in an emergency.

The locations and the Identification of the isolator switches at **DALLIRAJHARA** station are given below:

S. No	Isolator Switch No	Location No	Line
1.	SM-452		MAIN LINE
2.	SS-360		LOOP LINE -4 ,5 &6 EAST END
3.	SS-361		PARCEL SDG, EAST END
4.	SS-362		CRIPLE SDG& SICK LINE , WEST END.
5.	SS-363		RAJHARA SDG. WEST END
6.	SS-364		KUNDEE SDG. WEST END.


Sr.DGM/Elect./RVNL/NGP


Sr.DEE/TRD/R


Sr.DOM/R

दल्लीराजहरा स्टेशन

दल्लीराजहरा स्टेशन के लिए 25 KV, AC ट्रैक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

स्टेशन कोड: DRZ

संदर्भ: इहिंग न. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt.25.04.2024.

जारी करने की तिथि: लागू करने की तिथि:

सं. न.	विधुतीकृत अनुभाग का विवरण	अनुदैर्घ्य	अनुप्रस्थ	स्विचिंग का क्रम
बी)	सब- सेक्टर			पावर ब्लॉक प्रदान करना
(1)	DRZ TSS से KVS SSP (KVS यार्ड स्वतः-डेड हो जाएगा)	1) BXA से सिगल लाइन में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) DRZ TSS पर BM-472 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) सुनिश्चित करें कि SBM-469 को KVS SSP पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 4) KVS SSP पर BM-469 खोलें।
(2)	DRZ TSS से GUDM SSP. (DRZ यार्ड, कुंडे साइडिंग, राजहरा साइडिंग, DRZ-TDOK सेक्शन जिसमें GUDM यार्ड, BPTP यार्ड, KETI यार्ड, AAGH यार्ड, TDOK यार्ड शामिल हैं, स्वतः-डेड हो जाएगा)	1) KVS से आने वाली किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) GUDM SSP पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) सुनिश्चित करें कि SBM-476 को GUDM SSP पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 4) GUDM SSP पर BM-476 खोलें।
(3)	GUDM SSP से BPTP SP. (GUDM यार्ड सहित GUDM-BPTP अनुभाग स्वतः-डेड हो जाएगा)	1) DRZ से आने वाली किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) BPTP SP पर CB-201 को बंद करें। 2) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें।

नोट: इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है रोलिंग स्टॉक या टावर वेगन/कार आदि, जिसमें उठा हुआ पेंटोग्राफ हो, क्रियाशील हो या निष्क्रिय.


(अनिल कुमार)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विधुत/ रे.वि. नि. सी./नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विधुत इंजीनियर/टी.आर.डी./रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ प्रभागीय परिवहन प्रबंधक/रायपुर

दल्लीराजहरा स्टेशन

दल्लीराजहरा स्टेशन के लिए 25 KV, AC ट्रैक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

लागू करने की तिथि:

स्टेशन कोड: DRZ

जारी करने की तिथि:

संदर्भ: ड्राइंग नं. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt.25.04.2024.

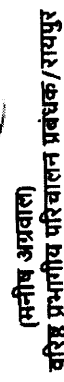
(ये नियम दल्लीराजहरा के स्टेशन कार्य नियम और परिशिष्टों के साथ पढ़े जाएंगे और 25 केवी, एसी ट्रैक्शन वाहू होने की तारीख से लागू होंगे। ये नियम केवल इलेक्ट्रिक ट्रैक्शन/ट्रेक्शन/ट्रेन इंजन या ऐसे वाहनों पर लागू होते हैं जिन्हें सेक्टर या सब-सेक्टर या प्रारंभिक सेक्शन (ई/एस) में प्रवेश करने से रोकने के लिए आवश्यक सुरक्षा का संकेत दिया गया है, जिसके ऊपर पावर ब्लॉक मौजूद है।)

स्विचिंग का क्रम					
सं. नं.	विधुतीकृत अनुभाग का विवरण	लोकों रनिंग लाइट/उभरे हुए पेंटोग्राफ के साथ खड़े होने वाली इलेक्ट्रिक ट्रेनों के संबंध में पावर ब्लॉक के दौरान उठाए जाने वाले कदम/सुरक्षा	अनुप्रस्थ	पावर ब्लॉक प्रदान करना	पावर ब्लॉक रद्द करना
अनुदेश्य					
ए) सेक्टर					
(1)	DRZ TSS से BXA SP (BXA यार्ड, KVS यार्ड स्वतः-डेड हो जाएगा)	1) KVS से आने वाली किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) DRZ/TSS पर BM-472 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) BXA SP पर BM-465 खोलें।	1) BXA SP पर BM-465 बंद करें। 2) DRZ TSS पर BM-472 को बंद करें।
(2)	DRZ TSS से BPTP SP (DRZ यार्ड, कुंडे साइडिंग, राजहरा साइडिंग, DRZ-TDOK सेक्शन जिसमें GUDM यार्ड, BPTP यार्ड, KETI यार्ड, AAGH यार्ड, TDOK यार्ड शामिल हैं, स्वतः-डेड हो जाएगा)	1) BPTP से आने वाली किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लियर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) DRZ/TSS पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) BPTP/SP पर CB-201 खोलें।	1) DRZ/TSS पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) BPTP/SP पर CB-201 खोलें।

नोट: इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है रोलिंग स्टॉक या टावर वेगन/कार आदि, जिसमें उठा हुआ पेंटोग्राफ हो, क्रियाशील हो या निष्क्रिय.


(अनिल कुमार)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विधुत/ रे.वि. नि. सी./नागपुर


(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विधुत इंजीनियर/टी आर.सी./रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ प्रभागीय परिवालन प्रबंधक/रायपुर

दल्लीराजहरा स्टेशन

दल्लीराजहरा स्टेशन के लिए 25 KV, AC ट्रेक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

लागू करने की तिथि:

स्टेशन कोड: DRZ

संदर्भ: ड्राइंग नं. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt. 25.04.2024.

जारी करने की तिथि:

सं. न.	विद्युतीकृत अनुभाग का विवरण	अनुदैर्घ्य	लोकल रनिंग लाइट/उभरे हुए पेंटोग्राफ के साथ खड़े होने वाली इलेक्ट्रिक ट्रेनों के संबंध में पावर ब्लॉक के दौरान उठाए जाने वाले कदम/सुरक्षा	अनुप्रस्थ	स्विचिंग का क्रम	पावर ब्लॉक प्रदान करना	पावर ब्लॉक रद्द करना
3)	E/S-47302 (राजहरा साइडिंग और DRZ GUDM और BPTP यार्ड सहित BPTP सेक्शन तक स्वतः डेड हो जाएगा	1) MXA छोर से लाइन संख्या 3 पर किसी भी रेलगाड़ी के प्रवेश वर्जित है। 1) DRZ स्टेशन पर सिगनल संख्या 3 और 5 को "डैन्जर" पर रखा जाएगा। 2) उन पर पावर ब्लॉक कैप लगाए जाएंगे।	1) DRZ के पश्चिमी छोर पर क्रॉस ओवर प्वाइंट संख्या 54A&B, 55A&B, 57A&B और 58A&B को इलेक्ट्रिक ट्रेनों के प्रवेश के विरुद्ध सेट किया जाएगा 2) उन पर पावर ब्लॉक कैप लगाए जाएंगे।	1) GUDM SSP पर BM-476 खोलें। 2) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 3) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 4) सुनिश्चित करें कि SBM-476 को GUDM SSP पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 5) DRZ पश्चिमी छोर पर SM-452 खोलें। 6) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) DRZ पश्चिमी छोर पर SM-452 को बंद करें। 3) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें। 4) GUDM SSP पर BM-476 को बंद करें।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) DRZ पश्चिमी छोर पर SS-360 को बंद करें। 3) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) DRZ पूर्वी छोर पर SS-360 को बंद करें। 3) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।
4)	E/S-X-360 (लाइन नं. 5, लाइन नं. 6 और लाइन नं. 7 स्वतः डेड हो जाएगा)	1) लाइन संख्या 5, लाइन संख्या 6 और लाइन संख्या 7 में दोनों छोर से किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन ब्लीयर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों को डैन्जर पर रखा जाएगा।	1) DRZ पूर्वी छोर पर क्रॉस ओवर प्वाइंट संख्या 41A&B, DRZ पश्चिमी छोर पर 59, और 61 को सामान्य स्थिति में रखा जाएगा। 2) उन पर पावर ब्लॉक कैप लगाए जाएंगे।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) DRZ पूर्वी छोर पर SS-360 खोलें। 4) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) DRZ पूर्वी छोर पर SS-360 को बंद करें। 3) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) DRZ पूर्वी छोर पर SS-360 को बंद करें। 3) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) DRZ पूर्वी छोर पर SS-360 को बंद करें। 3) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।

नोट: इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है रेलिंग स्टॉक या टावर वैगन/कार आदि, जिसमें उठा हुआ पेंटोग्राफ हो, क्रियाशील हो या निष्क्रिय.

अति

(अतिरिक्त समे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विधुत/ रे.वि. नि. ली./नागपुर

प्र

(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विधुत इंजीनियर/टी.आर.डी./रायपुर

प्र

(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ प्रभागीय परिचालन प्रबंधक/रायपुर

दल्लीराजहरा स्टेशन

दल्लीराजहरा स्टेशन के लिए 25 KV, AC ट्रैक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

लागू करने की तिथि:

स्टेशन कोड: DRZ

संदर्भ: इडिंग न. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt. 25.04.2024.

जारी करने की तिथि:

सं. न.	विद्युतीकृत अनुभाग का विवरण	अनुदेय		स्विचिंग का क्रम	
		अनुदेय	अनुप्रस्थ	पावर ब्लॉक प्रदान करना	पावर ब्लॉक रद्द करना
(सी)	एलिमेंट्री सेक्शन				
1)	E/S-47201 KYS यार्ड L-2 एवं L-3 पर स्वतः डेड हो जाएगा	1) KYS तक जाने वाली एकल लाइन में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लीयर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) DRZ TSS पर BM-472 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) सुनिश्चित करें कि SBM-469 को KYS SSP पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 4) KYS SSP पर BM-469 खोलें।	1) KYS SSP पर BM-469 को बंद करें। 2) DRZ TSS पर BM-472 को बंद करें।
2)	E/S-47301 (DRZ यार्ड, कुंड़े साइडिंग, राजहरा साइडिंग, DRZ-GUDM-BPTP सेक्शन जिसमें GUDM और BPTP यार्ड शामिल हैं, स्वतः डेड हो जाएगा)	1) KYS से सिगल लाइन में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लीयर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	कुछ नहीं	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) DRZ पश्चिमी छोर पर SM-452 खोलें।	1) DRZ पश्चिमी छोर पर SM-452 को बंद करें। 2) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।

नोट: इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है रोलिंग स्टॉक या टावर वैगन/कार आदि, जिसमें उठा हुआ पेटोग्राफ हो, क्रियाशील हो या निष्क्रिय.

फाति

(अतिरिक्त सांगे)

वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/ रे. वि. नि. ली./नागपुर

5/12

(प्रतीक मिश्रा)

वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर/टी.आर.डी./रायपुर

(मनीष अग्रवाल)

वरिष्ठ प्रभागीय परिचालन प्रबंधक/रायपुर

दल्लीराजहरा स्टेशन

दल्लीराजहरा स्टेशन के लिए 25 KV, AC ट्रैक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

स्टेशन कोड: DRZ

संदर्भ: ड्राइंग नं. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt. 25.04.2024.

जारी करने की तिथि:

लागू करने की तिथि:

सं. न.	विधुतीकृत अनुभाग का विवरण	लोकल रनिंग लाइट/उभरे हुए पेंटोग्राफ के साथ खड़े होने वाली इलेक्ट्रिक ट्रेनों के संबंध में पावर ब्लॉक के दौरान उठाए जाने वाले कदम/सुरक्षा		स्विचिंग का क्रम	
		अनुदेश	अनुपस्थ	पावर ब्लॉक प्रदान करना	पावर ब्लॉक रद्द करना
7)	E/S- 5391 (राजहरा साइडिंग स्वतः डेड हो जाएगा)	1) राजहरा साइडिंग में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लीयर नहीं दिया जाएगा। 2) यह सुनिश्चित करें कि इलेक्ट्रिक ट्रेन राजहरा साइडिंग पर पैन्टो उठी हुई स्थिति में खड़ी हो। 3) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिगनलों को डैन्जर पर रखा जाएगा।	1) DRZ पश्चिमी छोर पर क्रॉस 53 ओवर प्वाइंट संख्या A&B को सामान्य स्थिति में रखा जाएगा।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) DRZ पश्चिमी छोर पर SS-363 खोलें। 4) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) DRZ पश्चिमी छोर पर SS-363 को बंद करें। 3) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।

नोट: इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है रेलिंग स्टॉक या टावर बैगन/कार आदि, जिसमें उठा हुआ पेंटोग्राफ हो, क्रियाशील हो या निष्क्रिय.


(अनिल कुमार सिंह)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विधुत/ रे. वि. नि. सी./नागपुर


(प्रतीक सिन्हा)
वरिष्ठ मंडल विधुत इंजीनियर/टी.आर.डी./रायपुर


(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ प्रभागीय परिवालन प्रबंधक/रायपुर

दल्लीराजहरा स्टेशन

दल्लीराजहरा स्टेशन के लिए 25 KV, AC ट्रैक्शन हेतु स्टेशन कार्य नियम

सागू करने की तिथि:

स्टेशन कोड: DRZ

संदर्भ: ड्राइंग नं. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt.25.04.2024.

जारी करने की तिथि:

सं. न.	विधुतीकृत अनुभाग का विवरण	अनुदेश		स्विचिंग का क्रम	
		अनुदेश	अनुप्रस्थ	पावर ब्लॉक प्रदान करना	पावर ब्लॉक रद्द करना
5)	E/S-X-361 (पार्सल साइडिंग)	1) पार्सल साइडिंग में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लीयर नहीं दिया जाएगा। 2) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	1) क्रॉस ओवर बिन्दु संख्या X को सामान्य स्थिति में रखा जाएगा। 2) उन पर पावर ब्लॉक कैप लगाई जाएगी।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) DRZ पूर्वी छोर पर SS-361 खोलें। 4) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) DRZ पूर्वी छोर पर SS-361 को बंद करें। 3) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।
6)	E/S- 5381 (कुंडे साइडिंग स्वतः डेड हो जाएगा)	1) कुंडे साइडिंग में किसी भी इलेक्ट्रिक ट्रेन के लिए कोई लाइन क्लीयर नहीं दिया जाएगा। 2) सुनिश्चित करें कि इलेक्ट्रिक ट्रेन पैन्टो उठाए गए हालत में कुंडे साइडिंग पर खड़ी है 3) सभी संबंधित आगमन एवं प्रस्थान सिगनलो को डैन्जर पर रखा जाएगा।	1) DRZ पश्चिमी छोर पर क्रॉस ओवर प्वाइंट संख्या 54 A&B को सामान्य स्थिति में रखा जाएगा।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) सुनिश्चित करें कि SBX-2 को DRZ TSS पर सामान्य रूप से खुली स्थिति में रखा गया है। 3) DRZ पश्चिमी छोर पर SS-364 खोलें। 4) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।	1) DRZ TSS पर BM-473 खोलें। 2) DRZ पश्चिमी छोर पर SS-364 को बंद करें। 3) DRZ TSS पर BM-473 को बंद करें।

नोट: इलेक्ट्रिक ट्रेन का अर्थ है रोलिंग स्टॉक या टावर वैगन/कार आदि, जिसमें उठा हुआ पेंटोग्राफ हो, क्रियाशील हो या निष्क्रिय.

क्षेत्री

(अनिरुद्ध सोम)
वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/विद्युत/ रे. वि. नि. सी./नागपुर

प्रति

(प्रतीक मिश्रा)
वरिष्ठ मंडल विद्युत इंजीनियर/टी.आर.डी./रायपुर

प्रति

(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ प्रभागीय परिचालन प्रबंधक/रायपुर

DALLIRAJHARA STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for DALLIRAJHARA STATION

Station Code: DRZ

Date of Issue:

Brought in Force:

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt.25.04.2024.

(These rules to be read along with the Station Working Rules and Appendices of Dallirajhara and will come into force the date of commissioning 25KV, AC traction. These rules apply only on Electric Traction/Traction/Train Engine or vehicles considered as such indicates the protection required to prevent from entering a Sector or Sub-Sector or Elementary Section(E/S) over which power block exists.)

SN.	Description of Electrified section	Steps/protections to be taken during Power block in respect of Electric trains for Locos Running light./Standing with Raised Pantograph	Sequence of switching
A) SECTOR		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse
		Longitudinal	Transverse

NOTE: Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.


(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

DALLIRAJHARA STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for DALLIRAJHARA STATION

Brought in Force:

Station Code: DRZ

Date of Issue:

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt.25.04.2024.

SN.	Description of Electrified section	Steps/protections to be taken during Power block in respect of Electric trains for Locos Running light./Standing with Raised Pantograph		Sequence of switching	
		Longitudinal	Transverse	Granting power block	Canceling power block
B)	SUB-SECTOR				
(1)	DRZ TSS to KYS SSP (KYS yard will automatically dead).	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into single line from BXA. 2) All Reception departure signals shall be kept at danger.	NIL	1) Open BM-472 at DRZ TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Ensure that SBM-469 is kept in normally Open position at KYS SSP. 4) Open BM-469 at KYS SSP.	1) Close BM-469 at KYS SSP. 2) Close BM-472 at DRZ TSS.
(2)	DRZ TSS to GUDM SSP. (DRZ yard, Kunde siding, Rajhara siding, DRZ-TDOK Section including GUDM yard, BPTP yard, KETI yard, AAGH yard, TDOK yard will be automatically dead).	1) Line clear shall not be permitted for any electric train is coming from KYS. 2) All Reception departure signals shall be kept at danger.	NIL	1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Ensure that SBM-476 is kept in normally Open position at GUDM SSP. 4) Open BM-476 at GUDM SSP.	1) Close BM-476 at GUDM SSP. 2) Close BM-473 at DRZ TSS.
(3)	GUDM SSP to BPTP SP. (GUDM-BPTP Section including GUDM yard will be automatically dead).	1) Line clear shall not be permitted for any electric train is coming from DRZ. 2) All Reception departure signals shall be kept at danger.	NIL	1) Open BM-476 at GUDM SSP. 2) Ensure that SBM-476 is in open condition at GUDM SSP. 3) Open CB-201 at BPTP SP.	1) Close CB-201 at BPTP SP. 2) Close BM-476 at GUDM SSP.

NOTE: Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.

Anirudh Sapre
(Anirudh Sapre)

Sr.DGM/EL/RVNL/NGP

Prateek Mishra
(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

Manish Agrawal
(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

DALLIRAJHARA STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for DALLIRAJHARA STATION

Station Code: DRZ

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt.25.04.2024.

Date of Issue:

Brought in Force:

SN.	Description of Electrified section	Steps/protections to be taken during Power block in respect of Electric trains for Locos Running light./Standing with Raised Pantograph		Sequence of switching	
		Longitudinal	Transverse	Granting power block	Canceling power block
(C)	ELEMENTARY SECTION				
1)	E/S-47201 KYS yard will be automatically dead on L-2 & L-3.	1) Line clear shall not be given for any electric train into single line going to KYS. 2) All Reception departure signals shall be kept at danger.	NIL	1) Open BM-472 at DRZ TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Ensure that SBM-469 is kept in normally Open position at KYS SSP. 4) Open BM-469 at KYS SSP.	1) Close BM-469 at KYS SSP. 2) Close BM-472 at DRZ TSS.
2)	E/S-47301 (DRZ yard, Kunde siding, Rajhara siding, DRZ-GUDM-BPTP section including GUDM and BPTP yard will be automatically dead).	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into single line from KYS. 2) All Reception departure signals shall be kept at danger.	NIL	1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Open SM-452 at DRZ west end.	1) Close SM-452 at DRZ west end. 2) Close BM-473 at DRZ TSS.

NOTE: Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.

(Anirudha Sapre)

Sr.DGM/EL/RVNL/NGP

(Prateek Mishra)

Sr.DEE/TRD/R

(Manish Agrawal)

Sr.DOM/R

DALLIRAJHARA STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for DALLIRAJHARA STATION

Brought in Force:

Date of Issue:

Station Code: DRZ

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt.25.04.2024.

Steps/protections to be taken during Power block in respect of Electric trains for Locos Running light./Standing with Raised Pantograph		Sequence of switching	
SN.	Description of Electrified section	Longitudinal	Transverse
3)	E/S-47302 (Rajhara siding and DRZ to BPTP section including GUDM and BPTP yard will be automatically dead)	1) No Train movement is permitted in line No.3 from MXA end. 2) Signal No.3 &5 shall be kept at "Danger" at DRZ Station. 3) Power block caps shall be placed on them.	1) Cross over point No. 54A&B, 55A&B, 57A&B and 58A&B at DRZ west end shall be set against entry of Electric Trains. 2) Power Block caps shall be placed on them.
4)	E/S-X-360 (Line no.5, Line no.6 and Line No.7, will be automatically dead)	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into Line no.5, Line no.6 and Line No.7 from both ends. 2) All concerned Reception & dispatch signal shall be kept at danger.	1) Cross over point No 41A&B at DRZ east end, 59, and 61 at DRZ west end shall be kept in normal position. 2) Power block Caps shall be placed on them.
		1) Open BM-476 at GUDM SSP. 2) Open BM-473 at DRZ TSS. 3) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 4) Ensure that SBM-476 is kept in normally Open position at GUDM SSP. 5) Open SM-452 at DRZ west end. 6) Close BM-473 at DRZ TSS.	1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Close SM-452 at DRZ west end. 3) Close BM-473 at DRZ TSS. 4) Close BM-476 at GUDM SSP.
		1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Open SS-360 at DRZ East end. 4) Close BM-473 at DRZ TSS.	1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Close SS-360 at DRZ East end. 3) Close BM-473 at DRZ TSS.

NOTE: Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.

Anirudha Sapre
(Anirudha Sapre)
Sr.DGM/EL/RVNL/NGP

Prateek Mishra
(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R

Manish Agrawal
(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

DALLIRAJHARA STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for DALLIRAJHARA STATION

Station Code: DRZ

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt.25.04.2024.

Brought in Force:

SN.	Description of Electrified section	Longitudinal	Transverse	Sequence of switching	
				Granting power block	Canceling power block
5)	E/S-X-361 (Parcel siding)	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into Parcel siding. 2) All concerned Reception signal shall be kept at danger.	1) Cross over point No. X shall be kept in normal position. 2) Power Block caps shall be placed on them.	1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Open SS-361 at DRZ East end. 4) Close BM-473 at DRZ TSS.	1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Close SS-361 at DRZ East end. 3) Close BM-473 at DRZ TSS.
6)	E/S- 5381 (Kunde siding will be automatically dead)	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into kunde siding form DRZ. 2) Ensure that electric train is standing with panto raised condition on is Kunde siding. 3) All concerned Reception and dispatch signal shall be kept at danger.	1) Cross over point No. 54 A&B at DRZ west end shall be kept in normal position.	1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Open SS-364 at DRZ West end. 4) Close BM-473 at DRZ TSS.	1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Close SS-364 at DRZ West end. 3) Close BM-473 at DRZ TSS.

NOTE: Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.


(Anirudha Sapre)

Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R

DALLIRAJHARA STATION

Station Working Rules for 25 KV. AC Traction for DALLIRAJHARA STATION

Brought in Force:

Date of Issue:

Station Code: DRZ

Ref: Drg. No. TRD/R/ SWR/DRZ/YD/2024/01/Rev-01, Dt.25.04.2024.

SN.	Description of Electrified section	Sequence of switching	
		Granting power block	Canceling power block
7)	E/S- 5391 (Rajhara siding will be automatically dead)	1) Line clear shall not be permitted for any electric train into Rajhara siding form DRZ. 2) Ensure that electric train is standing with panto raised condition on Rajhara siding. 3) All concerned Reception and dispatch signal shall be kept at danger.	1) Cross over point No. 53 A&B at DRZ west end shall be kept in normal position. 1) Open BM-473 at DRZ TSS. 2) Ensure that SBX-2 is kept in normally Open position at DRZ TSS. 3) Open SS-363 at DRZ West end. 4) Close BM-473 at DRZ TSS.

NOTE: Electric Train means rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.


(Anirudha Sapre)

Sr.DGM/EL/RVNL/NGP


(Prateek Mishra)
Sr.DEE/TRD/R


(Manish Agrawal)
Sr.DOM/R