

मध्य रेल



सोलापुर मंडल

मासिक परिचालन पत्रिका

माह-अक्टूबर 2019 अंक 24

सक्षम अभियान

हमारा उद्देश्य

संरक्षा प्रथम, अंतिम एवं हर समय



विद्युतिकृत क्षेत्र में ओ.एच.ई. ब्लॉक का एक दृश्य

सतर्क आदमी संरक्षा का सर्वोत्तम साधन है

सिग्नलों को वापिस लेने की कार्यविधि

स.नि. 3.36.-2

- क. सामान्यतः जब किसी गाड़ी को जाने के लिए एक बार सिग्नल ऑफ कर दिए गए हों तो उन्हें ऑन स्थिति में तब तक नहीं लाना चाहिए जब तक कि पूरी गाड़ी न निकल गयी हो.
- ख. यदि आपात कालीन स्थिति में गाड़ी निकलने के पूर्व सिग्नल को ऑन स्थिति में लाना हो तो उसके लिए लगाये गए कांटों को तब तक नहीं बदलना चाहिए जब तक गाड़ी पूर्ण रूप से खड़ी न हो गयी हो. हालाँकि अत्यंत आपातकालीन परिस्थिति में कांटों को दुर्घटना टालने हेतु बदला जा सकता है.
- ग. यदि किसी गाड़ी के प्रस्थान के लिए अर्थात् रुकने के बाद स्टेशन से छूटने वाली गाड़ी के प्रस्थान के लिए प्रस्थान सिग्नल और अग्रिम प्रस्थान सिग्नल को ऑफ कर दिया गया हो और किसी अन्य किसी गाड़ी के संचालन (अग्रता या क्रासिंग) के लिए उन्हें ऑन करने की आवश्यकता हो तो स्टार्टर और अग्रिम स्टार्टर सिग्नल को ऑन करने के लिए निम्नलिखित कार्यविधि अपनानी चाहिए:-
- सम्बंधित प्रस्थान सिग्नल तथा अग्रिम प्रस्थान सिग्नलों को पुनः ऑन स्थिति में कर दिया जाये. इसके पश्चात गाड़ी के लोको पायलट को जिसकी गाड़ी के लिए सिग्नल ऑफ किया गया था कार्यरत स्टेशन मास्टर/उप स्टेशन अधीक्षक द्वारा संचार के सुरक्षित साधनों (एम.टी.आर.सी. इत्यादि) के द्वारा सूचित किया जाये कि सिग्नलों को ऑन कर दिया गया है, और गाड़ी प्रारंभ न करें.
 - इकहरी लाइन सेक्शन में यदि लोको पायलट को प्रस्थान प्राधिकार सोंप दिया गया है तो उसे वापिस ले लेना चाहिए.
 - जब कभी एम.टी.आर.सी. इत्यादि के रूप में संचार के साधन उपलब्ध न हो तो लोको पायलट को लिखित मेमो के माध्यम से सूचित किया जाये कि सिग्नलों को ऑन कर दिया गया है और गाड़ी प्रारम्भ न करें.
 - जब तक लोको पायलट को संचार के सुरक्षित साधनों या लिखित मेमो के द्वारा सूचित न कर दिया जाये और उससे पावती प्राप्त न हो जाये, तब तक दुर्घटना को टालने के अलावा सेट किये गये रूट में किसी प्रकार का परिवर्तन न किया जाये.

(सन्दर्भ: रेलवे बोर्ड का दिनांक 10.10.2012 का पत्र संख्या 2012/Sig/SEM-II/Misc)

सहायक नियम 3.51-4 : क्रैंक हैंडल का उपयोग

- (क) 1. ऐसी अवस्था में जब स्टेशन पर इंटरलॉक क्रैंक हैंडल दिया गया हो:-
यदि काँटा (पॉइंट) खराब है और उसे क्रैंक हैंडल द्वारा आवश्यक स्थिति में लगा दिया गया है एवं क्रैंक हैंडल अपनी सामान्य स्थिति में तालित हो गया है तथा सिग्नल ऑफ करने पर ऑफ स्थिति में हो जाता है या पथ में आने वाले कांटे रूट सेटिंग द्वारा स्थिर और तालित हो जाते हैं तथा पेनल पर स्थिर कांटो का संकेत प्रदर्शित होता है लेकिन सिग्नल ऑफ स्थिति में न आता हो, उस स्थिति में गाड़ियों का सामान्य सञ्चालन किया जा सकता है, कोटर/क्लैप , ताले लगाने की आवश्यकता नहीं है.
2. सिग्नल के लीवर/बटन को संचालित करने के पश्चात् भी यदि सिग्नल ऑफ स्थिति में न आये या इस सेटिंग द्वारा कांटों को सही पथ पर तालित करने में सफलता न मिले तब कांटों को सहायक नियम 3.68-1 (घ) के अनुसार कोटर बोल्ट/क्लैप/टेल लगा देने चाहिए यद्पि "एन" और "आर" संकेत मिलता हो तब भी गाड़ी उस खराब सिग्नल को सहायक नियम 3.69-1 से 3.69-5 और सहायक नियम 3.70-1 से 3 के अनुसार पार करेगी.

- (ख) (ख) ऐसी अवस्था में जब स्टेशन पर नॉन इंटरलॉक क्रैंक हैंडल दिया गया हो:-
यदि कोई काँटा खराब है और उसे क्रैंक हैंडल द्वारा सेट किये जाने की आवश्यकता है तो आवश्यक स्थिति में काँटा सेट करने के लिए उन यातायात कर्मचारियों को क्रैंक हैंडल दिया जायेगा जिन्हें इस कार्य के लिए नियुक्त किया गया हो. सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/स्विच मेन जो उस समय सिग्नल संचालित करने के लिए कार्यभारी हैं तब तक सिग्नल ऑफ नहीं करेगा और कांटों पर से गाड़ी का सञ्चालन नहीं करेगा जब तक कि:-

1. क्रैंक हैंडल उसे न लौटा न दिया गया हो और उसने स्टील/काउच/हैंडल में जो इसी कार्य के लिए है रख कर ताला बंद न कर दिया हो, या
2. क्रैंक हैंडल कर्मचारी जो कि सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/स्विच मेन के पद से कम न हो, ने क्रैंक हैंडल अपने अधिकार में रख लिया हो और सिग्नल ऑफ करने वाले कर्मचारी सहायक स्टेशन मास्टर/केबिन सहायक स्टेशन मास्टर/स्विच मेन के साथ यह सुनिश्चित करते हुए प्राइवेट नंबर आदान प्रदान कर दिया हो कि कांटे जिन पर से गाड़ी का सञ्चालन होना है सही तरीके से सेट कर दिए गए हैं और क्रैंक हैंडल उसके अधिकार में है.
3. यदि सिग्नल, लीवर/बटन द्वारा संचालित करने के पश्चात् ऑफ स्थिति में आ जाता है या पथ के कांटे रूट सेटिंग द्वारा स्थिर और तालित हो जाते हैं साथ ही पेनल पर स्थिर कांटों का संकेत प्रदर्शित होता है लेकिन सिग्नल ऑफ स्थिति में नहीं आता है तो इस स्थिति में कोटर बोल्टिंग, क्लेम्पिंग और पैड लॉक लगाने की आवश्यकता नहीं है. यदि सिग्नल लीवर/बटन द्वारा संचालित करने में सफलता न मिले तब कांटों को सहायक नियम 3.61-1 (घ) के अनुसार कोटर बोल्ट/क्लैप, ताले लगा देने चाहिए यद्पि "एन" और "आर" का संकेत मिलता हो तब भी गाड़ी उस खराब सिग्नल को सहायक नियम 3.69-1 से 3.69-5 और सहायक नियम 3.70-1 से 3 के अनुसार पास करेगी.

सहायक नियम 3.51-6: सिग्नल केबिनो, ब्लाक उपकरणों आदि को अकेले एवं अनारक्षित नहीं छोड़ना चाहिए:-

- (क) ब्लॉक उपकरण लगे हुए किसी सिग्नल केबिन के कार्यभारी स्टेशन मास्टर/स्विच मेन को ड्यूटी के दौरान यदि संरक्षा नियमों का पालन करने के लिए अस्थायी रूप से केबिन छोड़कर जान आवश्यक

- हो तो उसे किसी जिम्मेदार रेल कर्मचारी को केबिन में रहने के लिए विशेष रूप से तैनात करना चाहिए अथवा उसे केबिन बंद करके उसमें ताला लगा देना चाहिए.
- (ख) जब कभी आपात स्थिति में कांटे सिग्नल या कोई अन्य संरक्षा का साधन अकेला एवं अनारक्षित छोड़ना पड़े तो उपलब्ध साधनों द्वारा उन्हें उसी स्थिति में सुरक्षित एवं पक्का कर देना चाहिए.
- (ग) केबिन के पॉइंट्स मेन या कांटों तथा सिग्नलों के कर्भारी कर्मचारियों को अपने काम की जगह नहीं छोड़नी चाहिए. उनसे गाड़ियों को पायलट करने का काम नहीं लेना चाहिए, प्लेटफार्म पर या अन्य कामों के लिए तैनात पॉइंट्स मेन से यह काम लेना चाहिए.

सामान्य नियम:5.01 कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी:-

1. स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर या स्टेशन सीमा के अन्दर उसके आदेशों का अधीन स्थाई या अस्थायी रूप में नियोजित कर्मचारियों के सुपुर्द कार्यों के कुशलतापूर्वक (करना) के लिए जिम्मेदार होगा और ऐसे कर्मचारी स्टेशन के कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर के प्राधिकार और निर्देशों के अधीन होंगे.
2. स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सब सिग्नल, कांटे, समपार फाटक और उसके स्टेशन की पूरी व्यवस्था ठीक चालू हालत में है और उसमें जो भी खराबियां हैं उनकी रिपोर्ट व: उपयुक्त प्राधिकारी को तुरंत देगा.
3. स्टेशन मास्टर के अतिरिक्त अन्य कोई व्यक्ति लाइन क्लियर न तो मांगेगा और न देगा और न ही प्रस्थान प्राधिकार देगा.

सहायक नियम 5.01-1:-

पर्यवेक्षीय स्टेशन मास्टर को स्टेशन का निरीक्षण प्रतिदिन अवश्य करना चाहिए. इस निरीक्षण में केबिनों, सिग्नलों, समपार फाटकों, बत्तियों, तुलाई मशीनों, माल गोदामों, स्टेशन यार्डों एवं न खड़े वाहनों का निरीक्षण भी शामिल है और इसे दिन एक बार अवश्य करना चाहिए. यार्ड मास्टर अपने अधिकार क्षेत्र में यही कार्य करेंगे. बड़े स्टेशनों पर जहाँ इस प्रकार के निरीक्षण प्रतिदिन करना संभव एवं व्यवहारिक न हो और रोड साइड स्टेशनों पर जहाँ पर्यवेक्षीय स्टेशन मास्टर न हों वहां प्रभारी स्टेशन मास्टर को इस प्रकार के निरीक्षण को अक्सर सप्ताह में एक बार अवश्य करना चाहिए. यदि सिग्नल केबिन में कोई सहायक स्टेशन मास्टर न हों तो झूटी पर तैनात सहायक स्टेशन मास्टर या सहायक यार्ड मास्टर को अपनी झूटी के समय सिग्नल केबिनों का एक बार निरीक्षण अवश्य करना चाहिए और गाड़ी सिग्नल रजिस्टर में अपने हस्ताक्षर करना चाहिए.

सावधानी हटी कि दुर्घटना घटी

संकलन : आर.बी.सिंह यातायात निरीक्षक दौंड.
सहयोग : पी आर नायर यातायात निरीक्षक (संरक्षा) सोलापुर.

संरक्षा प्रथम, अंतिम एवं हर समय