टिप्पणी:
ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट या अंतिम स्टॉप सिग्नल के विफल होने की स्थिति में, अप या डाउन ट्रेन के लिए आगे बढ़ने का प्राधिकरण 'टी/369 (3बी)' होगा।

6.8.4.2 ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर/ डी.ए.सी. उपकरणों की खराबी :

यदि एक्सल काउंटर '**क्लियर**' (हरी रोशनी – बड़ी) संकेत, '**प्रिपेटरी रिसेट**' पर गाड़ी को क्लियर करने पर नहीं दर्शाता है, तब एक्सल काउंटर खराब हो गया है ऐसा समझा जाए। संबंधित ब्लॉक सेक्शन के ब्लॉक उपकरण का कार्य सि.एवं दू.सं.कर्मचारी द्वारा उसे ठीक करने तक बंद रखा जाए । इस अवधि में गाड़ियो का संचलन सा.नि.14.13 और ब्लॉक नियमावली का पैरा 4.20 के अनुसार किया जाए। सा.नि.14.10 (1),(2) तथा (3) तथा ब्लॉक नियमावली पैरा 4.16 तथा 4.17 के अनुसार ब्लॉक सेक्शन को बंद किया जाए।

दोहरी पहचान :-

कान्हेगांव स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान क्रमांक एस-8 और कोपरगांव स्टेशन के डाउन निकट सिगनल क्रमांक एस-2 से पर्याप्त दूरी पर तथा कोपरगांव स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल क्रमांक एस-21 और कान्हेगांव स्टेशन के अप निकट सिगनल क्रमांक एस-28 से पर्याप्त दूरी पर दोहरी पहचान और ऑटो रीसेट के साथ ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर प्रदान किए गए हैं।

दोहरी पहचान और स्वचालित रीसेट के साथ ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर पुणतांबा स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल क्रमांक एस-12 और कान्हेगांव स्टेशन के डाउन निकट सिगनल क्रमांक एस-2 से पर्याप्त दूरी पर और कोपरगांव स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल क्रमांक एस-21 और कान्हेगांव स्टेशन के अप निकट सिगनल क्रमांक एस-28 से पर्याप्त दूरी पर प्रदान किए गए हैं।

(II) दोहरी पहचान को रिसेटिंग की प्रक्रिया :-

एक्सल काउंटरों में ऑटो रिसेट के साथ दोहरी पहचान व्यवस्था उपलब्ध कराई गई है, जिसका अर्थ है कि प्रत्येक ब्लॉक सेक्शन में लोड/वैगन/वैगनों/वाहन/वाहनों या ट्रेन के सेक्शन को समझने के लिए दो एक्सल काउंटर उपलब्ध हैं।
यदि ब्लॉक सेक्शन क्लियर होने के बावजूद एक्सल काउंटर में से कोई एक फेल हो जाता है, तो फेल एक्सल काउंटर अपने आप ही प्रिपरेटरी रिसेट पर आ जाएगा। हालाँकि जब ऑटो रिसेट फेल हो जाता है, तो ब्लॉक सेक्शन क्लियर होने की पुष्टि करने के बाद, ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. इसे मैन्युअली रीसेट कर देगा। इस मामले में किसी भी ट्रेन को अथॉरिटी जारी करने की आवश्यकता नहीं है।
यदि दोनों एक्सल काउंटर विफल हो जाते हैं तो स्टे.मा. संबंधित सिगनल एवं दूरसंचार स्टाफ को विफलता के बारे में सूचित करेगा और पैरा संख्या 6.8.4.3 के अनुसार दोनों डिजिटल एक्सल काउंटर उपकरण के लिए रिसेट करने की प्रक्रिया का पालन करेगा।

6.8.4.3 **डी.ए.सी. उपकरणों की रिसेटिंग** (ब्लॉक संचालन नियम 2008 का पैरा 14.08)
ब्लॉक सेक्शन (कान्हेगांव – पुणतांबा/ कान्हेगांव - कोपरगांव) क्लियर है, यह सुनिश्चित करने के पश्चात एक्सल काउंटर रिसेट किया जाए। रिसेटिंग प्रचालन केवल उस समय किया जाए जब

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे

ब्लॉक सेक्शन क्लियर होने के बावजूद '**बाधित**' (लाल रोशनी – बडी) संकेत आ रहा है। एक्सल काउंटर की खराबी के बारे में संबंधित सि.एवं दू.सं.कर्मचारी को सूचित करने के पश्चात निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाए।

1) आगमन स्टेशन पर कार्यरत स्टेमा., जिसमें गाड़ी का संपूर्ण आगमन हो चुका है, गाड़ी के संपूर्ण आगमन की पुष्टि करने के लिए दूसरे सीरे (प्रस्थान स्टेशन) के स्टेमा., को प्राइवेट नंबर देगा।

2) कार्यरत स्टेमा/सस्टे.मा., प्रस्थान सीरा, प्राइवेट नंबर द्वारा सूचित करके इसकी पावती देगा।

3) रिसेट बॉक्स की चाबी रिसेट बाक्स में डाली जाए, दोनों स्टेमा., द्वारा स्वतंत्ररूप से रिसेट पुश बटन को एकसाथ घुमाकर दबाया जाए।

4) दोनों सीरों पर ब्लॉक सेक्शन से संबंधित रिसेट प्रचालन स्वतंत्ररूप से किया जाए।

5) एक्सल काउंटर रिसेटिंग प्रचालन पूरा हो चुका है यह दर्शाने के लिए दोनों छोर पर एक्सल काउंटर संकेतक-एवं रिसेट बॉक्स पर '**प्रिपेटरी रिसेट**' (हरी रोशनी – छोटी) संकेत दिखाई देगा।

6) रिसेटिंग प्रचालन रिकार्ड करने के लिए लगाया गया काउंटर अगली बडी संख्या दर्ज करेगा। इस कार्य के लिए बनाए गए 'ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर रिसेटिंग रजिस्टर' में आवश्यक प्रविष्टि की जाए। इसी तरह ब्लॉक सेक्शन के दोनों छोर पर स्टे.मा. द्वारा भी प्रविष्टि की जाए।

7) जब '**प्रिपेटरी संकेत**' दिखाई देता है तब आगमन छोर के स्टे.मा. द्वारा दूसरे छोर के स्टे.मा. को सूचित करना चाहिए कि ब्लॉक सेक्शन बंद किया जा रहा है। दूसरे छोर का स्टे.मा. इसके बारे में आगमन छोर के स्टे.मा. को प्राइवेट नंबर देगा।

8) दोनों छोर के ब्लॉक उपकरणों के प्रिपरेटरी रिसेट के पश्चात   गाड़ी लाइन पर है दर्शाएगा।

9) दोनों स्टेशनों पर उपलब्ध 'प्रिपेटरी रिसेट संकेत' से अगली गाड़ी के लिए लाइन क्लियर ब्लॉक उपकरण के अलावा संचार के अन्य प्राधिकृत साधनों द्वारा प्राप्त की जा सकती है और गाड़ी को उचित प्राधिकार द्वारा रवाना किया जा सकता है।

10) आगमन स्टेशन पर प्रिपेटरी रिसेट के पश्चात प्रथम गाड़ी के क्लियरंस पर दोनों स्टेशनों पर एक्सल काउंटर '**क्लियर**' संकेत दर्शाएगा और तत्पश्चात आनेवाली गाडियों को सामान्य रूप से गुजारा जा सकता है।

11) यदि प्रिपेटरी रिसेट पर प्रथम गाड़ी के आगमन पर एक्सल काउंटर '**क्लियर**' संकेत नहीं दर्शा रहा है परंतु प्रिपेटरी संकेत लगातार है और ब्लॉक हैंडल टीओएल स्थिति में तालित रहेगा तब ब्लॉक संचलन को बंद किया जाए और सेक्शन के सि.एवं दू.सं.कर्मचारी को खराबी को ठीक करने के लिए सूचित किया जाए और सि.एवं दू.सं.कर्मचारी द्वारा खराबी को ठीक करने तक आवश्यक प्राधिकार पत्र जारी करके ब्लॉक खराबी के लिए दी गई प्रक्रियां के अनुसार गाड़ियों का संचलन किया जाए।

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे

12) जब कभी एक्सल काउंटर **'प्रिपेटरी रिसेट संकेत'** दर्शाने के साथ **'लाइन क्लियर'** प्राप्त की जाती है तब दोनों स्टेशनों पर टीएसआर में लाल स्याही से प्रविष्टि की जाए।

13) प्रिपेटरी रिसेट पर गाड़ी के आगमन के पश्चात यदि एक्सल काउंटर, **'क्लियर'** संकेत के बजाय प्रिपेटरी रिसेट संकेत दर्शा रहा है तब प्रिपेटरी रिसेट पर गाड़ी के आगमन पर ब्लॉक सेक्शन बंद करने का प्रयास न करें।

टिप्पणी:-

1) ब्लॉक उपकरण/ अंतिम रोक सिगनल की खराबी के दौरान अप/डाऊन गाड़ियों को रवाना करने के लिए प्राधिकार टी/369 (3ख) होगा।

(2) ब्लॉक उपकरण के खराबी के दौरान, गाड़ी को स्टेशन पर रोका जाए ताकि आगे चलने के लिए प्राधिकार के रुप में टी/369 (3ख) जारी किया जा सके। प्रासंगिक 'टी/369 (3बी) जारी किया जाएगा, साथ ही अंतिम स्टॉप सिगनल को "ऑन" स्थिति में पास करने का निर्देश दिया जाएगा। लाइन क्लियर के समर्थन में प्राप्त निजी नंबर को दिए गए स्थान पर इस टिप्पणी के साथ लिखा जाना चाहिए कि 'लाइन क्लियर पहले ही प्राप्त हो चुका है' और गाड़ी को रवाना करने के लिए प्रासंगिक स्टार्टर सिगनल को 'ऑफ' कर दिया जाएगा। सा.नि.14.03 तथा ब्लॉसंनि के पैरा 4.20 में दिए गए अनुदेशों का कड़ाई से पालन किया जाएगा।

6.8.4.4 **टोकन गुम होना / आगे चला जाना :**

लागू नहीं

6.8.4.5 **क्षतिग्रस्त काँटों के उपर से गाड़ियों के संचलन की पध्दति :**

जब कभी किसी कारण से लाइन का कांटा क्षतिग्रस्त हो जाता है तब कार्यरत स्टे.मा. तुरंत क्षतिग्रस्त कांटे की जांच करेगा और खराबी को दूर करने तक क्षतिग्रस्त कांटे से किसी संचलन की अनुमति नहीं देगा। स्टे.मा. कान्हेगांव सभी संबंधितों को अवश्य सूचित करेगा तथा स्टे.मा.,की डायरी में खराबी के बारे में प्रविष्टि करेगा।

6.9 **मोटर ट्रॉलियों / सामग्री लॉरियों का कार्य संचालन :**

6.9.1 मोटर ट्राली **ब्लॉक सुरक्षा** के अंतर्गत चलाई जाएगी और उसे एक गाड़ी की तरह समझा और सिगनल दिया जाएगा।

6.9.2 जब मोटर ट्राली ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश की जानी है तब कार्यरत स्टे.मा. अगले स्टेशन से ब्लॉक टेलीफोन पर 'लाइन क्लियर' प्राप्त करेगा। ब्लॉक उपकरण को प्रचालित नहीं किया जाएगा।

6.9.3 स्टे.मा. ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिए मोटर ट्राली के प्रभारी को अंतिम स्टॉप सिगनल **ऑन** रहते हुए पार करने के लिए **मोटर ट्रॉली अनुमति** जारी करेगा। जब व्यस्त न हो तब संबंधित प्रस्थान सिगनल **ऑफ** किए जाए।

6.9.4 सा.एवं सहा.नि. के साम.नि.15.18.1 क्लॉज (14) (जी) में दिए गए कार्यप्रणाली के अनुसार दूसरे स्टेशन पर कार्यरत स्टे.मा. को प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अंतर्गत सूचित करने के पश्चात मोटर ट्रॉली अनुमति संख्या **टी/1525** के सभी कॉलम को विधिवत रूप से भरकर जारी करके मोटर ट्रॉली को किसी गाड़ी/मोटर ट्राली के पीछे पर्याप्त दूरी पर चलने की अनुमति दी जाएगी।

6.9.5 सामान्यत: **सामग्री लॉरी** दिन के समय तथा ब्लॉक सुरक्षा के अंतर्गत चलाई जाएगी तथापि सामग्री लॉरी को ब्लॉक सुरक्षा के बिना भी चलाया जा सकता है, बशर्ते सा.एवं सहा.नियमावली के साम.नि.15.18 - 1(15) में दिए गए विस्तृत अनुदेशों का कड़ाई से अनुपालन किया जाना चाहिए।

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे

6.9.6 सा.एवं सहा.नियमावली के साम.नि.15.18 से 15.28 तक दिए गए विस्तृत अनुदेशों का कड़ाई से अनुपालन किया जाना चाहिए।

6.9.7 संबंधित ब्लॉक उपकरण पर दृश्य संकेत के लिए **"लॉरी ऑन लाइन"** अवश्य टंगा हुआ रहना चाहिए

टिप्पणी:

इन्शुलेटेड ट्रॉलियों द्वारा एक्सल काऊंटर के प्रचालन की रोकथाम हेतु ट्रॉलि प्रोटेक्शन ट्रैक सर्किट मुहैया नहीं किया गया है।रेलवे बोर्ड के दिनांक 18.06.07 पत्र संख्या 2007/सिग./एम/7 में दर्शाए अनुसार केवल 4/6 स्पोक ट्रॉलियों का उपयोग किया जाना है। मोटर ट्रालियों को जब निकट स्टेशन के लिए भेजने की आवश्यकता हो तब ब्लॉक संचालन सस्पेंड करके प्रस्थान के लिए आवश्यक प्राधिकार पत्र को जारी किया जाए। मोटर ट्राली द्वारा सेक्शन क्लियर करने के पश्चात कार्यरत स्टे.मा., तत्पश्चात आनेवाली गाड़ियों के लिए ब्लॉक संचालन प्रारंभ करेगा। तथापि, यदि निकट स्टेशन पर मोटर ट्राली के आगमन पर एक्सल काउंटर क्लियर संकेत नहीं दर्शा रहा है, तब **पैरा 6.8.4.3** के अनुसार एक्सल काउंटर की रिसेटिंग की जाएगी और गाड़ी संचालन पूर्ववत किया जाएगा।

6.10 ट्रैक मशीनों का कार्यसंचालन : एस.आर. 4.65-3,4 और एस.आर. उनके अधीन का पालन किया जाए।

6.11 टॉवर वैगन का कार्यसंचालन : एस.आर.17.08-1 का पालन किया जाए।

6.12 इलेक्ट्रिफाइड सेक्शन का कार्यसंचालन : कृपया स्टेशन संचालन नियम के अनुलग्नक 'छ' देखें।

7 लाइनों को ब्लॉक करना :

1. जैसे ही रनिंग लाइन किसी रेलगाड़ी या वाहन या इंजन द्वारा कब्जाई/अवरुद्ध या खराब हो जाती है, ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. अनुलग्नक ख-1 में दी गई लाइन को अवरुद्ध करने की प्रक्रिया का पालन करते हुए कार्रवाई करेगा।
2. लाइन को अनब्लॉक करने का कार्य लाइन क्लियर होने के तुरंत बाद किया जाना चाहिए।
3. जब किसी कारणवश रनिंग लाइन अवरुद्ध हो जाती है या ट्रेन के आने के तुरंत बाद, पीछे के छोर पर स्थित कांटों को तुरंत अवरुद्ध लाइन के विरुध्द स्थापित कर देना चाहिए।

7.1 गाड़ियों / वाहनों का स्टेबलिंग और सुरक्षित रखना (सा.नि.5.19 और स.नि.5.19-1) :

जब कभी किसी रुके लोड या वाहन के कारण रनिंग लाइन अवरोधित हो जाती है तब कार्यरत स्टे.मा. गाड़ी कर्मीदल से **बीपीसी** और **वीजी** जमा करेगा और अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा। जब कभी भी रुके लोड को क्लियर करना है तब इसे गाड़ी कर्मीदल को सुपूर्द किया जाएगा।

स्टे.मा./यातायात कर्मचारियों द्वारा कार्रवाई जब वाहन/लोड/गाड़ी को स्टेशन पर रोका जाना है (स.नि. 5.23-1 देखें)

7.1.1 स्टेबलिंग करते समय स्टेशन पर खड़े सभी वाहनों/ट्रेनों/लोड को इस प्रकार रखा और सुरक्षित किया जाएगा कि वे किसी अन्य लाइन को बाधित न करें और न ही कर सकते हैं।

7.1.2 स्टेबल लोड/ट्रेन के वाहनों को एक साथ जोड़ा जाएगा, यदि किसी कारण से स्टेबल लोड को विभाजित करना पड़े, तो ऐसे प्रत्येक विभाजित लोड को सुरक्षा के उद्देश्य से अलग लोड माना जाएगा।

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं द्रू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे

7.1.3 वाहनों/ट्रेन/लोड को कम से कम दो जंजीरों से बांधा जाएगा और ताला लगाया जाएगा, एक-एक दोनों सिरों पर। सुरक्षा जंजीर को ट्रॉली फ्रेम और रेल के चारों ओर दो बार घुमाया जाएगा और फिर बांधकर लॉक किया जाएगा, ताकि पैडलॉक पर कोई दबाव न पड़े।

7.1.4 कम से कम 4 लकड़ी के पच्चरों (वेज) का उपयोग किया जाना चाहिए, प्रत्येक पच्चर (वेज) को दोनों छोर पर सबसे बाहरी जोड़ी पहियों के नीचे लगाया जाना चाहिए।

7.1.5 दोनों ओर से कम से कम 6 वैगनों के हैंडब्रेक पूरी तरह से कसे जाने चाहिए तथा ब्रेक वैन/एस.एल.आर. में हैंडब्रेक लगाए जाने चाहिए।

7.1.6 संबंधित पॉइंटों को अवरुद्ध लाइन के सामने तथा डेड एण्ड या ट्रैप पॉइंट (यदि उपलब्ध हो) की ओर सेट, क्लैम्प और पैडलॉक किया जाएगा तथा चाबी स्टेशन मास्टर के पास रखी जाएगी।

7.1.7 जहां तक संभव हो, वाहनों/लोड/ट्रेन को ऐसी लाइन पर खड़ा किया जाएगा जो अन्य लाइनों, विशेषकर रनिंग लाइनों से अलग हो।

7.1.8 वाहनों/ट्रेन/लोड की सुरक्षा का कार्य स्टेशन स्टाफ जैसे कि पॉइंट्समैन या शंटिंग के लिए नियुक्त किसी अन्य स्टाफ द्वारा किया जाएगा, जो गार्ड या ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा./स.स्टे.मा. यार्ड में ए.वाई.एम. या शंटिंग सुपरवाइजर के व्यक्तिगत पर्यवेक्षण में होगा।

7.1.9 टीएसआर और/या स्टे.मा. की डायरी में लाल स्याही से यह टिप्पणी की जाएगी कि 'लाइन संख्या ___ अवरुद्ध है और लोड को सुरक्षित रखने के लिए सभी सावधानियां नियम में निर्धारित अनुसार बरती गई हैं।' स्टे.मा. इस संबंध में स्टेबल लोड रजिस्टर में आवश्यक प्रविष्टियां भी करेगा।

7.1.10 किसी भी वाहनों/लोड/ट्रेन के स्टेबल हो जाने के बाद, स्टेशन मास्टर निजी नंबर के आदान-प्रदान के तहत सेक्शन कंट्रोलर को सूचित करेगा कि वाहनों/लोड/ट्रेन को स्थिर करने और सुरक्षित करने के लिए सभी निर्धारित सावधानियां बरती गई हैं। सेक्शन कंट्रोलर इस संबंध में स्टेबल लोड रजिस्टर में आवश्यक प्रविष्टियां करेगा।

7.1.11 प्रत्येक शिफ्ट में कार्यभार संभालने के बाद, स्टे.मा./स.स्टे.मा. यह सुनिश्चित करने के लिए पॉइंट्समैन की नियुक्ति करेंगे कि स्टेबल लोड की उचित सुरक्षा की गई है। यदि कोई विसंगति पाई जाती है, तो स्टे.मा.को सूचित किया जाएगा और उसे तुरंत ठीक करवाया जाएगा।

7.2 **लोकोमोटिवों को सुरक्षित रखना :**

यदि लोकोमोटिव को लोड के साथ या बिना लोड के स्टेबल रखना हो तो एस.आर. 4.61-2 के प्रावधान का पालन किया जाना चाहिए।

8. शंटिंग :

8.1 **शंटिंग - सामान्य अनुदेश :**

i) जब कभी शंटिंग कार्य करना है, तब गाडी के चालक को, गाडी के प्रभारी गार्ड का विधिवत हस्ताक्षर लेकर **टी/806** जारी किया जाए। **टी/806** उचित रूप से तैयार करना जिसमें लाइन, किए जानेवाले शंटिग की क्रमबध्दता, क्लैम्प एवं पैडलॉक किए जाने वाले कांटों को दर्शाना चाहिए। नामित काटेवाले को शंटिग कार्य की पूरी जानकारी देनी चाहिए।

ii) जहां शंट सिगनल की व्यवस्था नहीं की गई है और जब रनिंग लाइन पर संचलन करना है तब प्रस्थान सिगनल को '**ऑफ**' करना चाहिए। स्टे.मा. अवश्य सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी के गार्ड से हस्ताक्षर लेने के पश्चात चालक को **टी/806** जारी की गई है और उसके बाद शंटिंग हेतु प्रस्थान सिगनल '**ऑफ**' करने की व्यवस्था करेगा।

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे

ii) शंटिंग के दौरान यदि शंट सिगनल फेल हो जाए तो संबंधित पॉइंट को दोनों तरफ से सेट, क्लैम्प और पैडलॉक किया जाना चाहिए तथा आवश्यक हैंड सिगनल प्रदर्शित किया जाना चाहिए।

iv) ड्यूटी पर तैनात स्टे.मा. द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार ट्रेन के गार्ड द्वारा व्यक्तिगत रूप से शंटिंग कार्यों का पर्यवेक्षण किया जाना चाहिए।

v) जब कभी किसी वाहन/वाहनों का शंटिग कार्य ढलानों पर करना है तब **सा.नि.5.20** तथा उसके अंतर्गत दिए गए **सहा.नि.5.20-1 तथा 2** में दिए गए अनुदेशों का कडाई से अनुपालन करना चाहिए।

vi) उन लाइनों पर शंटिंग करते समय, जो मुख्य लाइन से अलग नहीं हैं तथा स्टेशन से दूर अधिक ढलान वाली हैं, इंजन को ढलान वाली दिशा में आगे बढ़ना चाहिए।

vii) दोहरी लाइन सेक्शन पर शंटिंग परिचालन के लिए जी.आर. 8.05, 8.06, 8.14, 8.15 और एस.आर. में दिए गए विस्तृत निर्देशों का पालन किया जाना है।

viii) ट्रेन/लोड अनिवार्य रुप से एयर ब्रेक पर होना चाहिए।

ix) ट्रेन के इंजन को लोड से अलग करने से पहले, ट्रेन के लोड के दोनों छोर से कम से कम 6 वैगनों के हैंड ब्रेक को पिन किया जाना चाहिए। शंटिंग के दौरान, वाहनों की सुरक्षा गार्ड और शंटिंग स्टाफ की जिम्मेदारी होती है।

x) ब्लॉसंनि में दिए गए अनुदेशों के अनुसार शंटिग कार्य किया जाए। तथापि, ब्लॉक बैक और ब्लॉक फॉरवर्ड प्रचालन पूरा होने पर, ब्लॉक उपकरण को **लाइन क्लोज्ड** स्थिति में लाने से पहले गाड़ी का संपूर्ण आगमन एक्सल काउंटर **क्लियर** (हरी रोशनी – बडी) संकेत द्वारा और यदि एक्सल काऊंटर विफल हो गया/नहीं दिया गया है तो फिजिकली सुनिश्चित किया जाए।

8.2 आनेवाली गाड़ी के सामने शंटिंग

जब 'लाइन क्लियर' प्रदान कर दिया गया हो, तो मनमाड और दौंड छोर पर दोहरी लाइन पर आने वाली ट्रेन के सामने स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध उत्पन्न करने की अनुमति नहीं दी जाएगी, लेकिन स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग लगातार जारी रह सकती है, बशर्ते आवश्यक सिग्नल 'ऑन' रखे जाएं।

8.3 शंटिंग पर प्रतिबंध, विशेष सुविधा यदि कोई हो

हैण्ड और लुज शंटिंग सख्ती से प्रतिबंधित है।

8.4 सिंगल लाइन सेक्शन पर शंटिंग

लागू नहीं ।

8.5 डबल लाइन सेक्शन पर शंटिंग

8.5.1 ब्लॉक बैक :

जब भी अप मेन लाइन पर पॉइंट नंबर 112बी (कोपरगांव छोर) से आगे या डाउन मेन लाइन के बीएसएलबी (पुणतांबा छोर) से आगे शंटिंग की जानी हो, तो ब्लॉक ऑपरेशन नियम के पैरा 2.11(1) के अनुसार लाइन को वापस ब्लॉक कर देना चाहिए।

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे

8.5.2 **ब्लॉक फॉरवर्ड** :

जब भी शंटिंग अप मेन लाइन पर अप एडवांस स्टार्टर सिगनल नंबर एस-21 (पुणतांबा छोर) या डाउन मेन लाइन पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल क्रमांक एस-8 (कोपरगांव छोर) से आगे की जानी हो, तो लाइन को ब्लॉक ऑपरेशन नियम के पैरा 2.12 (क) के अनुसार ब्लॉक फॉरवर्ड किया जाना चाहिए।

8.5.3 **ब्लॉक उपकरण विफलता के दौरान** :

ब्लॉक बैक **:**

ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान, जब पीछे के ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग की जानी हो, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. ब्लॉक ऑपरेशन नियम के पैरा 4.20 के अनुसार, पीछे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर से ब्लॉक टेलीफोन या संचार के अधिकृत साधनों पर, जैसा भी मामला हो, निजी नंबर के आधार पर अनुमति प्राप्त करेगा, बशर्ते कि पीछे का ब्लॉक सेक्शन खाली हो। पीछे के स्टेशन से प्राप्त निजी नंबर को टी/806 में उल्लेखित किया जाना चाहिए और लोको पायलट को जारी किया जाना चाहिए। शंटिंग पूरी होने के बाद, ट्रेन का लोको पायलट ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. को टी/806 लौटा देगा। फिर पीछे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ निजी नंबरों के आदान-प्रदान के साथ ब्लॉक बैक को मंजूरी दी जाएगी।

ब्लॉक फॉरवर्ड :

ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान, जब आगे ब्लॉक सेक्शन में शंटिंग की जानी होती है, तो ड्यूटी पर मौजूद स्टे.मा. ब्लॉक प्रचालन नियम के पैरा 4.20 के अनुसार, ब्लॉक टेलीफोन या संचार के अधिकृत साधनों पर, जैसा भी मामला हो, दूसरे छोर पर ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन मास्टर को निजी नंबर देकर, आगे के ब्लॉक सेक्शन को ब्लॉक फॉरवर्ड करेगा, बशर्ते कि आगे का ब्लॉक सेक्शन क्लियर हो और लोको पायलट को अपने निजी नंबर के साथ टी/806 जारी करेगा। शंटिंग के पूरा होने के बाद, आगे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर के साथ निजी नंबरों के आदान-प्रदान के साथ ब्लॉक फॉरवर्ड रद्द कर दिया जाएगा। (ब्लॉक ऑपरेशन नियम के पैरा 2.12 (ए) देखें)।

8.6 साइडिंग में शंटिंग :

इस स्टेशन पर दौंड छोर पर अप और डाउन कॉमन लूप लाइन से पी.क्यू.आर.एस. लाइनें निकल रही हैं। यह पॉइंट क्रमांक 105 के माध्यम से अप और डाउन कॉमन लूप लाइन से जुड़ा हुआ है। मुख्य लाइन से साइडिंग में दौंड छोर पर प्रवेश को शंट सिगनल क्रमांक एसएच-12 द्वारा नियंत्रित किया जाता है और शंटिंग नेक कम होल्डिंग लाइन से शंट सिगनल क्रमांक 13 द्वारा नियंत्रित किया जाता है। बाहर जाने के लिए पी.क्यू.आर.एस. लाइन से एसएच-17 द्वारा नियंत्रित किया जाता है।

पी.क्यू.आर.एस लाइनें :

साइडिंग में तीन **पी.क्यू.आर.एस** लाइनें हैं **पी.क्यू.आर.एस** लाइन नंबर 1, **पी.क्यू.आर.एस** लाइन नंबर 2 और **पी.क्यू.आर.एस** लाइन नंबर 3 जो अप और डाउन कॉमन लूप लाइन से नॉन

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे

इंटरलॉक्ड हैंड पॉइंट नंबर 1 और हैंड पॉइंट नंबर 2 के माध्यम से विस्तारित लाइन से निकलती हैं, जिनका सी.एस.आर. क्रमशः 282 M, 282M और 450M है। सी.एस.आर. 400 मीटर (पुणतांबा छोर) की शंटिंग नेककम होल्डिंग लाइन से नॉन इंटरलॉक्ड HP नंबर 1 और 2 के माध्यम से इन लाइनों में प्रवेश किया जाता है और फिर एच.पी. नंबर 1 और 2 को संचालित करके **पी.क्यू.आर.एस** लाइन नंबर 3 या 2 या 1 पर वापस आ जाता है। **पी.क्यू.आर.एस** साइडिंग नंबर 1 और 2 को एच.पी. नंबर 4 के माध्यम से कोपरगांव छोर पर 60 M लंबाई की शंटिंग नेक दी गई है और इसका उपयोग **पी.क्यू.आर.एस** लाइन 1 और 2 से इंजन को निकालने के लिए किया जा सकता है। **पी.क्यू.आर.एस** लाइन नंबर 3 डेड एंड के साथ समाप्त होती है।

पी.क्यू.आर.एस. लाइनों में प्रवेश गैर-इंटरलॉक किए गए हैंड पॉइंट द्वारा बिना सिगनल के किया जाता है। शंटिंग स्टाफ हैंड पॉइंट नंबर 1 से पहले दिए गए स्टॉप बोर्ड पर लोड/वाहन/इंजन को रोकने की व्यवस्था करेगा। मार्ग में स्थित पॉइंटों को सेट करने और लॉक करने के बाद, शंटिंग सुपरवाइजर संबंधित पी.क्यू.आर.एस. लाइन में प्रवेश के लिए ऑल राइट सिगनल दिखाने की व्यवस्था करेगा। जब लोड साइडिंग में मूवमेंट के लिए तैयार हो जाता है, तो शंटिंग स्टाफ संबंधित हैंड पॉइंट को सेट और लॉक करेगा और लोड को एस.एच-17 तक खींचने के लिए ऑल राइट सिगनल दिखाएगा। इसके बाद ड्यूटी पर मौजूद स्टेशन प्रबंधक आगे की मूवमेंट के लिए शंट सिगनल को 'ऑफ' कर देगा।

चूंकि इस साइडिंग के दौंड छोर और एमएमआर छोर की ओर ढलान 400 में 1 है, इसलिए लोड को स्थिर करने से पहले शंटिंग इंचार्ज द्वारा लोड को ठीक से सुरक्षित करने के लिए सावधानी बरतनी चाहिए। शंटिंग का प्रभारी व्यक्ति साइडिंग में सुरक्षित काम करने और पी.क्यू.आर.एस. लाइनों पर नॉन इंटरलॉक्ड हैंड पॉइंट्स की सही सेटिंग और हैंड ब्रेक, वेज और चेन आदि लगाकर डिरेलिंग स्विच के भीतर वाहनों को ठीक से सुरक्षित करने के लिए जिम्मेदार है।

नोट:

i) शंटिंग ऑपरेशन का प्रभारी साइडिंग में रखे सभी वाहनों को फाउलिंग मार्क के भीतर सुरक्षित रखने तथा हैंड ब्रेक लगाने, लकड़ी के वेज, सेफ्टी चेन आदि का उपयोग करने के लिए जिम्मेदार होगा।

ii) शंटिंग ऑपरेशन का प्रभारी शंटिंग मूवमेंट को सुरक्षित तरीके से संचालित करने के लिए जिम्मेदार होगा। उसे यह सुनिश्चित करना चाहिए कि पास की लाइनें फाउल न हों तथा वाहन फाउलिंग मार्क/डिरेलिंग स्विच के भीतर उचित रूप से सुरक्षित हों तथा पॉइंट सामान्य हों।

iii) जहां कहीं भी इस स्टेशन के स्टार्टर सिग्नल के नीचे कोई शंट सिग्नल नहीं दिया गया है, वहां जब इसे शंटिंग ऑपरेशन के उद्देश्य से "ऑफ" किया जाता है, तो शंटिंग ट्रेन के लोको पायलट को शंटिंग ऑर्डर फॉर्म संख्या टी/806 पर लिखित रूप से सूचित किया जाना चाहिए कि संबंधित स्टार्टर सिग्नल को केवल शंटिंग ऑपरेशन के उद्देश्य से "ऑफ" किया जाता है।

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे

9. असाधारण स्थितियां :

9.1 **असाधारण परिस्थिति में पालन किए जानेवाले नियम :**

असाधारण परिस्थिति के समय निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाए :

9.1.1 **आंशिक व्यवधान / विद्युत संचार उपकरण की खराबी के समय :**

परिशिष्ट '**ख**' भाग-II में सूचीबध्द प्राधिकृत संचार साधनों की आंशिक खराबी के समय सहा.नि.6.2-4 में दिए गए पर्यायी प्राधिकृत संचार साधनों का उपयोग किया जाए। **लाइन क्लियर प्राप्त करने और देने के लिए वॉकी-टॉकी का उपयोग नहीं किया जाएगा।**

9.1.2 **लाइन पर अवरोध या दुर्घटना होना आदि के मामले में अवरूध्द ब्लॉक सेक्शन में प्रस्थान प्राधिकार :**

अवरूध्द ब्लॉक सेक्शन में सहायता गाड़ी / वाहन को भेजने के लिए स्टे.मा. दूसरे सिरे के स्टे.मा. को **प्राइवेट नंबर** के समर्थन में सूचित करेगा। गति प्रतिबंध यदि कोई है उसका पता करेगा तथा सहायता गाड़ी के चालक को प्राधिकार पत्र **टी/ए 602** विधिवत भरकर जारी करेगा तथा उसे भेजेगा। विस्तृत विवरण के लिए स्टे.सं.नि. का पैरा 9.7 देखे।

9.1.3 **ब्लॉक सेक्शन में विलंबित गाडियां :**

पिछले स्टेशन से निकलने के बाद जब कभी यात्री गाड़ी अपने सामान्य चलन समय से **10 मिनट** तथा मालगाड़ी अपने सामान्य चलन समय से **20 मिनट** तक स्टेशन पर नहीं पहुंचती है तो स्टे.मा. तुरंत पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को तथा सेक्शन नियंत्रक को भी सूचित करेगा और गाड़ी स्थान के लिए कांटेवाले को भेजेगा।

9.1.4 **ब्लॉक उपकरण/डी.ए.सी./बी.पी.ए.सी की खराबी :**

स्टे.सं.नि. का पैरा 6.8.4 देखें।

9.1.5 **चल ट्रैन रेडियो संचार की खराबी :**

लागू नहीं

9.2 **क्रैंक हैंडल द्वारा काँटों के आपातकालीन प्रचालन की कार्यप्रणाली :**

जब कभी पैनल प्रचालन से कांटों को सेट नहीं किया जा सकता है, तब कार्यरत स्टे.मा. कांटों को क्रैंक हैंडल की सहायता से आवश्यक स्थिति में सेट करेंगा। क्रैंक हैंडल निकालने के लिए स्टे.मा. कार्यरत कांटेवाले की सहायता लेगा और विस्तृत जानकारी के लिए स्टे.सं.नि. के परिशिष्ट '**ख**' के मद संख्या 8.3 के अनुसार कार्य करेगा।

9.3 **कॉलिंग 'ऑन' सिगनल ऑपरेशन शुरू करने से पहले ट्रैक के क्लियरन्स का प्रमाण-पत्र**

रेलपथ परिपथ की खराबी के दौरान बुलावा सिगनल '**ऑफ**' करने से पहले कार्यरत **स्टेमा/सस्टेमा.,** स्वंय जांच करेगा कि गाड़ी के पूर्ण आगमन के लिए रेलपथ अवरोध मुक्त है। यदि कोई गाड़ी उस लाइन से प्रस्थान कर रही है, जिसका रेलपथ परिपथ खराब है, तो उस लाइन पर अनुगामी गाड़ियों के आगमन के लिए बुलावा सिगनल को तब तक '**ऑफ**' नहीं किया जाएगा जब तक की प्रीसिडिंग गाड़ी अग्रिम प्रस्थान सिगनल के परे पूरी तरह से गुजर न जाए और जब कभी लूप लाइन पर गाड़ी को लेना है तब वह लाइन जिस पर गाड़ियों/वाहनों को लेना है,बाहरी कांटों तक या सैंड हम्प तक जैसी भी स्थिति हो, क्लियर होनी चाहिए।

9.4 **काँटों, रेलपथ परिपथ/एक्सल काउंटर/बीपीएसी और इंटरलॉकिंग की खराबी की सूचना देना :**

i) जब कभी स्टेशन पर पॉइंट, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर या किसी अन्य इंटरलॉकिंग गियर में खराबी आती है, तो ड्यूटी पर तैनात एस.एम. द्वारा ड्यूटी पर तैनात ई.एस.एम. को विफलता की सूचना ज्ञापन जारी करके देनी चाहिए, जिसमें विफलता की तारीख और समय के साथ विफल एस.एंड.टी गियर का पूरा विवरण दिया जाना चाहिए।

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे

ii) यदि ई.एस.एम. स्टेशन पर उपलब्ध नहीं है, तो ड्यूटी पर मौजूद एस.एम. स्टेशन मास्टर को फोन पर विफलता की सूचना देगा, जहां एस.एंड.टी. स्टाफ निजी नंबरों के आदान-प्रदान के साथ उपलब्ध है और सेक्शन कंट्रोलर और टेस्ट रूम को भी सूचित करेगा। संदेश प्राप्त करने वाला स्टेशन मास्टर एस.एंड.टी. स्टाफ को दो प्रतियों में मेमो जारी करेगा।

iii) ड्यूटी पर तैनात एस.एम. से विफलता ज्ञापन प्राप्त होने पर, ई.एस.एम. उसे स्वीकार करेगा तथा विफलता की प्रकृति का पता लगाएगा और उसे ठीक करेगा।

iv) यदि खराबी ठीक होने में लंबा समय लगने की संभावना है, तो ई.एस.एम. ड्यूटी पर मौजूद एस.एम. को डिस्कनेक्शन मेमो संख्या एस.एंड.टी. टी/351 जारी करेगा, ताकि ड्यूटी पर मौजूद एस.एम. खराबी ठीक होने तक ट्रेन के सुरक्षित मार्ग के लिए आवश्यक कदम उठा सके (एसआर 3.51-1)।

v) ऐसे डिस्कनेक्शन मेमो प्राप्त होने पर, ड्यूटी पर मौजूद एस.एम. दोनों छोर पर स्थित पॉइंट को डिस्कनेक्टेड मानेंगे। यदि क्रॉसओवर के एक छोर पर पॉइंट का डिस्कनेक्शन किया जाता है, तो दोनों छोर पर स्थित क्रॉस-ओवर पॉइंट को भी डिस्कनेक्टेड माना जाएगा।

vi) डिस्कनेक्शन के दौरान, ड्यूटी पर मौजूद एस.एम. प्रभावित पॉइंट की सही सेटिंग सुनिश्चित करेगा या/और क्रॉसओवर को आवश्यक स्थिति में ले जाएगा और दोनों छोरों को क्लैंप और पैडलॉक करेगा। ड्यूटी पर मौजूद एस.एम. किसी भी परिस्थिति में क्लैंप को नहीं हटाएगा, जब तक कि उसे एस.एंड.टी. कर्मचारी से मेमो न मिल जाए।

vii)कार्य पूरा होने के बाद, संबंधित एस एंड टी कर्मचारी ड्यूटी पर मौजूद एस.एम. को एक हाथ से लिखा हुआ ज्ञापन देगा कि, "पॉइंट/क्रॉसओवर संख्या _ के संबंध में कार्य पूरा हो गया है और पॉइंट परीक्षण के लिए तैयार है"।

viii) ऐसा मेमो प्राप्त होने के बाद, डिस्कनेक्ट किए गए गियर का करस्पॉन्डन्स परीक्षण सिगनलिंग और ऑपरेटिंग स्टाफ द्वारा संयुक्त रूप से किया जाना चाहिए। ट्रेन के सामने कोई परीक्षण नहीं किया जाएगा।

ix) गियर के सफलतापूर्वक करस्पॉन्डन्स परीक्षण के बाद, संबंधित एस एंड टी कर्मचारी ड्यूटी पर मौजूद एस.एम. को "पुनः कनेक्शन" ज्ञापन जारी करेगा, जिसमें कहा जाएगा कि "सिगनल, पॉइंट और/या सिगनलिंग गियर आदि की मरम्मत की गई है और अब पॉइंट/क्रॉसओवर क्रमांक __ ट्रेन की आवाजाही हेतु सुरक्षित है।

x) पुनः कनेक्शन के बाद, पहली ट्रेन का रिसेप्शन पहले स्टॉप सिगनल के हरे होने पर नहीं होना चाहिए। पहली ट्रेन के सुरक्षित रूप से गुजरने के बाद, सामान्य कामकाज फिर से शुरू किया जाएगा।

xi) विफलता, डिस्कनेक्शन, रि-कनेक्शन ज्ञापन और विफलता सुधार समय का विवरण संबंधित रजिस्टरों में सिगनल को 'ऑन' स्थिति में पास करने के लिए जारी किए गए टी/369 (3बी) के साथ ठीक से दर्ज किया जाना चाहिए।

xii)विफलता रजिस्टर में प्रविष्टियां सेक्शन कंट्रोलर को संदेश के साथ की जानी चाहिए।

(राजेश मीणा)
व,.मं.सि.एवं दू.सं.इंजी.पुणे

(डॉ. रामदास भिसे)
व,.म.परि.प्रबं.पुणे