पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं0–एल0जे0एन0 / **183**

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथिः **14.05.22**
स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथिः **08.06.22**

गोण्डा कचहरी स्टेशन के संचालन हेतु स्टेशन संचालन नियम बी.जी.

टिप्पणीः
i) दि. **08.06.22** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 / 183 में शुद्धि पर्ची सं0 **2** को समाहित किया जायेगा।
ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियम किसी भी रुप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. **स्टेशन संचालन नियमारेख :**
मुसिदूइं / नि. / गोरखपुर / पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं0 **मुसिदूइं / निर्माण / 99(वाई0डी0) / 11 संशोधन "एडी"** पर आधारित नियमारेख सं0: **वमंसिदूइं / ल0जं0 / 2022 (आर0डी0) / 81 दि0 22.12.22** एवं **Traction Diagram No.CON/ LJN/EL/GDK/TSWR/2021/Rev-1 दि0 12.03.21** संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें ।

2. **स्टेशन का विवरण :**

2.1 **सामान्य स्थिति :**
गोण्डा कचहरी स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के **लखनऊ जं0–गोण्डा जं0** विद्युतीकृत मार्ग पर **दोहरी लाइन "बी"** श्रेणी का स्टेशन है । यह स्टेशन **मानक–III** अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित पैनल से सुसज्जित है। यह **गोण्डा जं0** स्टेशन से **4.83** कि0मी0 तथा **लखनऊ जं0** स्टेशन से **121. 13** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

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

2.2.1 ब्लाक स्टेशनः
गोण्डा कचहरी स्टेशन के पूरब में **गोण्डा जं0** स्टेशन **4.83** कि0मी0 की दूरी पर तथा पश्चिम् में **मैजापुर** स्टेशन **12.36** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 आई.बी.एस.:
गोण्डा कचहरी– मैजापुर ब्लाक सेक्शन के मध्य अप एवं डाउन लाइन पर इण्टरमीडिएट ब्लाक सिगनलिंग (आई.बी.एस.) का प्रावधान है। **गोण्डा कचहरी–मैजापुर** अप लाइन पर इण्टरमीडिएट ब्लाक सिगनल (आई.बी.एस.) **गोण्डा कचहरी** स्टेशन से **06.30** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

2.2.3 <u>नान ब्लाक स्टेशन</u> :

क. <u>अप साइड</u> :
कठौला हाल्ट स्टेशन इस स्टेशन से **6.42** कि0मी0 दूर स्थित है।

ख. <u>डाउन साइड</u>:
कोई नहीं

2.3 <u>विभिन्न दिशाओं में स्टेशन के किसी भी ओर ब्लाक खंड सीमा</u> :

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से ''ब्लाक खंड''शुरु होता है ।	वह स्थान जहां ''ब्लाक खंड '' समाप्त होता है ।
	गोण्डा कचहरी – मैजापुर	
अप लाइन	i) **गोण्डा कचहरी** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 2 से। ii) **गोण्डा कचहरी** स्टेशन के अप IBS सिगनल सं0 एस–16 से।	i) **गोण्डा कचहरी** स्टेशन के अप IBS सिगनल सं0 एस–16 से 400 मी0 आगे तक। ii) **मैजापुर** स्टेशन के अप होम सिगनल सं0 12 के आगे कॉटा सं0 26 'बी' तक।
डाउन लाइन	i) **गोण्डा कचहरी** स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे बी.एस.एल.बी. से। ii)**मैजापुर** स्टेशन के डाउन IBS सिगनल सं0 एस–13 के 400 मी0 पहले से।	i) **मैजापुर** स्टेशन के डाउन IBS सिगनल सं0 एस–13 तक। ii) **मैजापुर** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 11 तक।
	गोण्डा कचहरी – गोण्डा जं0	
अप लाइन	**गोण्डा कचहरी** स्टेशन के अप होम सिगनल सं0 12 के आगे बी.एस.एल.बी. से।	**गोण्डा जं0** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
डाउन लाइन	**गोण्डा कचहरी** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 11 से।	**गोण्डा जं0** स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक ।

नोटः– गोण्डा कचहरी स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 2 से अप IBS सिगनल सं0 एस–16 के 400 मी0(ट्रैक सर्किटेड) आगे तक का सेक्शन एक्सल काउन्टरों द्वारा नियन्त्रित है, सामान्य रुप से यह **गोण्डा कचहरी** स्टेशन के नियन्त्रण में रहता है।

(विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''एफ' देखें।)

2.4 <u>ढलान, यदि कोई हो</u> :
स्टेशन भवन की मध्य रेखा से **मैजापुर** स्टेशन छोर की ओर समतल, 1000 में 1 की ढाल, एवं 5000 में 1 की ढाल तथा **गोण्डा जं0** स्टेशन छोर की ओर चैनेज 998 मी0 तक समतल व उसके आगे 1000 में 1 की चढ़ाई का ग्रेडिएन्ट है।

2.5 <u>ले आउट</u> :
इस स्टेशन का ले–आउट ग्यारह लाइनों का है जिसमें लाइनों के नम्बर **1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 व 11** हैं। लाइन सं. **1, 2, 3, 4, 5 व 6** ट्रैक सर्किटेड

रनिंग लाइने हैं, जिसमें रनिग लाइन सं0 **6** कामन गुड्स लाइन है। लाइन सं0 **7, 8, 9, 10 व 11** नान–रनिंग लाइने है।

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

2.5.1 **(क) चालू लाइने, संचलन की दिशा और सी.एस.आर. में वाहन क्षमता :**

लाइन संख्या	स्पष्ट स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	706.00 मी0	31	29	अप लूप लाइन मध्यमतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	686.00 मी0	30	28	अप मेन लाइन है ।	
3	990.00 मी0	44	41	डाउन मेन लाइन है।	
4	740.00 मी0	33	30	डाउन लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
5	686.00 मी0	30	28	कामन लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
6	670.00 मी0	–	–	कामन गुड्स लूप लाइन	

(ख) रनिंग लाइन सं0 2 अप मेन लाइन एवं रनिंग लाइन सं. 3 डाउन मेन लाइन है।

(ग) (i) लाइन सं0 1/2/5/6 पर/से **अप** गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान कराया जा सकता है।

(ii) लाइन सं0 3/4/5/6 पर/से **डाउन** गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान कराया जा सकता है।

2.5.2 **गैर चालू लाइने और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता :–**

लाइन संख्या	स्पष्ट स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
7	100.00 + 44.00 मीटर	–	रनिंग लाइन सं0 1 से दोनो छोर पर प्रदत्त पी0एल0 कॉटा सं0 101 एवं 102 द्वारा आइसोलेटेड लदान मंच है।	**आंशिक विद्युतीकृत**
8	686.00 मीटर	–	डाउन लाइन सं0 4 से कॉटा 45ए के आगे **मैजापुर** छोर पर एफ0सी0आई0 साइडिंग हेतु शंटिंग नेक है।	**विद्युतीकृत**
9	–	–	एफ0सी0आई0 हेतु शंटिंग नेक लाइन सं0 8 से निकली है।	**आंशिक विद्युतीकृत**
10	–	–	**गोण्डा जं0** छोर पर आई0ओ0सी0 हेतु शंट सिगनल सं0 40 के आगे डाउन लाइन सं0 4 से निकली है।	
11	–	–	**गोण्डा जं0** छोर पर आई0ओ0सी0 हेतु शंट सिगनल सं0 40 के आगे लाइन	

			सं0 10 से निकली है ।	

2.5.3 <u>ले आउट की कोई मुख्य विशेषता</u> : –
कोई नहीं

2.6 <u>समपार :</u>

2.6.1 स्टेशन सीमा के भीतर स्थित समपार फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवरण निम्न है :

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त–र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी.ए.डब्लू. डी) उपलब्ध है
262 इन्जी0	**विशेष**	अप डिस्टेन्ट/गेट सिगनल सं0 (2) तथा डाउन गेट सिगनल सं0 (1) के मध्य कि0 मी0 **659/5–6** पर स्थित।	सड़क यातायात के लिये खुला	कार्यरत गेटमैन	है	**गोण्डा जं0** स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़ा है।	नहीं
263 ट्राफिक	**विशेष**	डाउन अग्रिम प्रस्थान/ डिस्टेन्ट(गोण्डा) सिगनल सं0 11 तथा बी.एस.एल. बी. के मध्य कि0मी0 **660/8–9** पर स्थित ।	सड़क यातायात के लिये खुला	कार्यरत गेटमैन	है	स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़ा है।	नहीं
264 ट्राफिक	**विशेष**	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 5 तथा कांटा सं0 50 'बी' के मध्य कि0मी0 **661/4–5** पर स्थित।	सड़क यातायात के लिये खुला	कार्यरत गेटमैन	है	स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़ा है।	नहीं

2.6.2 स्टेशन सीमा के बाहर स्थित इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े समपार फाटकों की श्रेणी, स्थिति एवं संचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारियों का विवण निम्न है :

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त–र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी.ए.डब्लू.डी,) उपलब्ध है
266 इन्जी0	**सी**	**गोण्डा कचहरी** तथा **मैजापुर** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **665/ 1–2** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिये खुला।	फाटक वाला	नहीं	स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़ा है।	नहीं

टिप्पणीः समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''ए' भाग–1, 2 व 3 देखें ।

3 **संचालन की प्रणाली और साधन :**

अगल–बगल के स्टेशनों के मध्य **''पूर्ण ब्लाक पद्धति''** लागू है। इस स्टेशन पर लगाये गये ब्लाक उपकरणों का प्रकार निम्नवत् है :

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी/असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और **गोण्डा जं0** स्टेशन के **आर.आर.आई/पैनल** स्टेशन मास्टर कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन लॉक एवं ब्लाक यन्त्र के साथ HASSDAC से सम्बद्ध है।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **मैजापुर** स्टेशन के स्टेशन मास्टर कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन लॉक एवं ब्लाक यन्त्र के साथ HASSDAC से सम्बद्ध है।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।

टिप्पणी : कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जायेगा कि उसके अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति उपर्युक्त विद्युत ब्लाक यंत्र को परिचालित नहीं कर रहा है, विशेष रूप से सामान्य एवं सहायक नियम पुस्तक का अध्याय 14 तथा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक – III व V देखें।

4. **सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :**

4.1 यह स्टेशन मानक–III अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित पैनल से सुसज्जित है। मोटर चालित कांटों एवं सिगनलों को कार्यरत स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्थापित पैनल पर प्रदत्त थम्ब स्विचों, ग्रुप बटनों तथा पुश बटनों द्वारा परिचालित किया जायेगा। स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजीशन लाइट सिगनल अनवरत दिन–रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेगें। स्टे0 सं0 नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** का अनुलग्नक–**II** को देखें ।

(i) **सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि** :–

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' को देखें ।

(ii) **एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :**–

गोण्डा कचहरी–गोण्डा व **गोण्डा कचहरी–मैजापुर** खण्ड में अप व डाउन लाइनों पर एक्सिल काउन्टरों का प्रावधान है। रनिंग ला0 सं0 5 व 6 के दोनो छोरों पर ड्यूल डिटेक्शन एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

(iii) <u>कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस.</u> :

क्र0 सं0	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं0 सी–3	यह डाउन होम सिगनल स0 1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन स0 3/4/5/6 में आने के लिए है।
2	अप कालिंग आन सिगनल स0 सी–10	यह अप होम सिगनल सं0 12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं0 1/2 /5/6 में आने के लिए है।
3	अप आई.बी.एस. सिगनल सं0 एस–16	यह **गोण्डा कचहरी–मैजापुर** अप लाइन पर **गोण्डा कचहरी** स्टेशन से **06.30** कि.मी. दूर स्थित है। यह **मैजापुर** छोर के दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र के साथ एक्सल काउन्टर से नियंत्रित है ।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

(iv) <u>फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड</u> :–
इस स्टेशन पर फिक्सड वार्नर एवं स्टाप बोर्ड की व्यवस्था नहीं है।

(v) <u>आपात क्रास ओवर :–</u>
अप मेन लाइन को डाउन मेन लाइन से तथा डाउन मेन लाइन को अप मेन लाइन से जोड़ने हेतु कांटा सं0 **56ए–56बी** व कांटा सं0 **43ए–43बी** का प्रावधान है ।

(vi) <u>स्थाई रुप से लाक किये गये कांटे : –</u>

काँटा सं0	विवरण	इंडीकेटर लगें है या नही	सेटिंग की सामान्य स्थिति	नियंत्रण चाभी का नाम	मोटर/ यांत्रिक संचालित	रेल परिपथ है या नही	पृथक्कीकरण के साधन		टिप्पणी
							साधन	लाइनो के मध्य	
101	इकहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	नहीं	लाइन सं0 7 के क्रास ओवर के विरुद्ध एवं लाइन सं0 1 के लिये सेट व लाक्ड	एस	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	लाइन सं0 1 एवं लाइन सं0 7	दोहरे एच0पी0 के0 लाक में कॉटा सं0 101 ए में ताला बन्द रहती है।
101ए	दोहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	नहीं	लाइन सं01 के क्रास ओवर के विरुद्ध एवं लाइन सं0 7 के लिये सेट व लाक्ड	एफ	याञ्त्रिक	नहीं	काँटा सेट करके	लाइन सं0 7 एवं लाइन सं0 1	साइडिंग नियन्त्रण चाभी ''एफ'' स्टे0मा0 कार्यालय में लीवर लाक में बन्द रहती है जो साइडिंग नियन्त्रण स्विच से नियन्त्रित है।

102	इकहरे एचपीके ताला युक्त कॉंटा	नहीं	लाइन सं0 7 के क्रास ओवर के विरुद्ध एवं लाइन सं0 1 के लिये सेट व लाक्ड	एस–1	यांत्रिक	है	कॉंटा सेट करके	लाइन सं0 1 एवं लाइन सं0 7	दोहरे एच0पी0 के0 लाक में कॉटा सं0 102 ए में ताला बन्द रहती है।
102ए	दोहरे एचपीके ताला युक्त कॉंटा	नहीं	लाइन सं01 के क्रास ओवर के विरुद्ध एवं लाइन सं0 7 के लिये सेट व लाक्ड	एफ	याञ्त्रिक	नहीं	कॉंटा सेट करके	लाइन सं0 7 एवं लाइन सं0 1	साइडिंग नियन्त्रण चाभी ''एफ'' स्टे0मा0 कार्यालय में लीवर लाक में बन्द रहती है जो साइडिंग नियन्त्रण स्विच से नियन्त्रित है।

नोट :–की लाकिंग फेल हो जाने पर कॉटा सं0 101 व 102 को नार्मल स्थिति में क्लैम्प व पैड लाक करके उसको स्थायी रुप से ताला बन्द कॉटे मानकर पैड लाक की चाभियों कार्यरत स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा। स्टे0 सं0 नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** का अनुलग्नक–**IV** को देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

(vii) **यांत्रिक रुप सें संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :**
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

(ix) **कांटे/ट्रैप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत (इलेक्ट्रिक/बैनर किस्म के) :**

(अ) पैनल पर प्रत्येक सिगनल के लिये स्थल पर लगे सिगनल सूचक द्वारा दर्शाये गये है। ये सूचक फील्ड पर लगे सिगनलों द्वारा दर्शाये जाने वाले आस्पेक्ट के अनुरुप लाल/हरे/पीले रंग की लघु प्रकाश इंडीकेशन (सूचक बत्ती) का प्रावधान है ।

होम सिगनल पर लगे जंक्शन इंडीकेटर के लिये पैनल पर एक लघु सफेद प्रकाश बत्ती प्रकाशित होकर होम सिगनल का लूप लाइन के लिए ''आफ' होना दर्शाती है।

अनाश्रित शंट सिगनल (स्वतंत्र खम्भे पर स्थित) की आन स्थिति में एक सीधी लघु प्रकाश बत्ती तथा आफ स्थिति में 45° के कोण पर लघु सफेद प्रकाश बत्ती प्रकाशित होगी।

आश्रित शंट सिगनल जो मुख्य सिगनल के खम्भे पर स्थित होतें है, उनके इंडीकेशन के लिए एक लघु सफेद प्रकाश बत्ती **''आफ'** स्थिति में प्रकाशित होगी। सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है ।

कालिंग आन सिगनल के आस्पेक्ट का इंडिकेशन पैनल पर होम सिगनल के नीचे छोटे पीले प्रकाश के रुप में दिया गया है।सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है।यह तभी प्रकाशित होता है जब कालिंग आन सिगनल **आफ** किया जाता है।

(ब) <u>ट्रैक सर्किट इंडीकेशनः</u>

पैनल पर ट्रैक सर्किटो के ऊपर प्रकाश बत्ती का प्रावधान है, जो ट्रैक सर्किट पर गाड़ी नहीं रहने पर प्रकाशित नहीं होती है। जब कोई सिगनल ''**आफ**'' किया जाता है तो उसके मार्ग में पड़ने वाले तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों की सफेद प्रकाश बत्तियॉ प्रकाशित हो जाती है। जब गाड़ी ट्रैक सर्किट पर आती है तब प्रकाश बत्ती का सफेद प्रंकाश बुझ जाता है और लाल प्रकाश जल जाता है। गाड़ी जब ट्रैक सर्किट को पार कर जाती है तब लाल प्रकाश बुझकर पुनः सफेद प्रकाश जल जाता है। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में ये प्रकाश बत्तियॉ लाल प्रकाश से प्रकाशित हो जाती है ।

टिप्पणीः गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश बत्ती प्रकाशित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि लघु प्रकाश बत्ती फ्यूज हो गयी है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि सफेद प्रकाश बत्ती का प्रकाशित होना अपेक्षित हो और वह न जलती हो तो स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रुप से जांच करे कि ट्रैक साफ है अथवा नहीं। यदि साफ है तो ट्रैक सर्किट को सही कार्यशील समझा जाय तथापि बत्ती मरम्मत हेतु सम्बन्धित ई.एस.एम. को तुरन्त सूचित करें।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(स) <u>कांटो का संकेत</u> :

एक लघु बत्ती प्रत्येक कांटा थम्ब स्विच के पास कांटे की नार्मल/रिवर्स स्थिति के अनुसार प्रकाशित रहता है। जब सम्बन्धित कांटा थम्ब स्विच एवं ग्रुप बटन कांटो को संचालित करने के लिए दबाते है तो कांटे के नार्मल/रिवर्स स्थिति में सेट एवं लाक होने पर लघु बत्ती कांटा थम्ब स्विच के पास प्रकाशित होती है ।

टिप्पणीः मोटर कांटे पर नान सिगनल मूवमेन्ट के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह सम्बन्धित मोटर कांटो को नार्मल/रिवर्स स्थिति में चलाकर उसकी जांच कर ले तथा उनके सम्बन्धित सूचकों को पैनल पर सुनिश्चित कर ले तथा इस जांच की प्रविष्टि स्टेशन मास्टर डायरी में अवश्य करें ।

(द) <u>ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टरः–</u>

अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 2 तथा **अप** आई.बी.एस. सिगनल सं0 एस–16 के बीच ट्रैक का भाग डिजिटल एक्सल काउन्टरों द्वारा रक्षित है तथा आई.बी.एस. सिगनल के आगे ट्रैक का 400 मी. भाग ट्रैक सर्किट द्वारा रक्षित है।

गोण्डा कचहरी–मैजापुर प्रखण्ड में **अप लाइन** पर **गोण्डा कचहरी** व **अप आई.बी.एस.** एवं **अप आई.बी.एस.** व

मैजापुर के मध्य तथा **डाउन लाइन** पर **मैजापुर** व **डाउन आई. बी.एस.** एवं **डाउन आई.बी.एस.** व **गोण्डा कचहरी** के मध्य डिजिटल एक्सल काउन्टरों का प्रावधान है। **गोण्डा कचहरी – गोण्डा जं0** खंड में अप व डाउन लाइन पर एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है। इस स्टेशन पर लाइन सं0 5 एवं 6 पर ड्यूल डिटेक्शन का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है। **(विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखें।)**

(x) <u>कांटे/सिगनल/गेट कंन्ट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट</u> :
स्टेशन के संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है।

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

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

(xiii) <u>क्रैंक हैण्डिल एवं लीवर लाक का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग</u>
क्रैंक हैण्डिल स्टेशन मास्टर कार्यालय में उपलब्ध **लीवर लाक** में लाक रहता है। क्रैंक हैण्डिल द्वारा मोटर कांटों की विफलता या टेस्टिंग के उद्देश्य से संचालन हेतु, कार्यरत स्टेशन मास्टर क्रैंक हैण्डिल निम्न पद्धति से निकालेगा :–

(अ) कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित क्रैंक हैण्डिल थम्ब स्विच को रिलीज की दशा में घुमायेगा ।

(ब) विद्युत कांटा मशीन को आपात कालीन संचालन हेतु शर्ते पूर्ण होने पर क्रैन्क हैण्डिल कंट्रोल चाभी के ऊपर लाल इंडिकेशन प्रकाशित हो जायेगा। इसके बाद स्टेशन मास्टर धीरे से क्रैन्क हैण्डिल को घुमायेगें और क्रैंक हैण्डिल निकाल लेगें । क्रैन्क हैण्डिल केवल तब निकाला जाये जब **लीवर लाक** पर लाक फ्री इंडिकेशन के रुप में लाल इंडिकेशन प्रकाशित हो जाये।

क्रमशः पृष्ठ सं0 9 पर

(स) कांटों का संचालन स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **''बी''** के अनुलग्नक–**I** के अनुसार किया जाये और कार्य पूरा हो जाने पर क्रैन्क हैण्डिल को पुनः **लीवर लाक** में पूर्ववत स्थिति में लगा दिया जाये ।

(द) **लीवर लाक** में क्रैन्क हैण्डिल को बाये तरफ घुमाकर लाक कर दिया जायेगा ।

(क्रैन्क हैण्डिल द्वारा विद्युत कांटा मशीन से कोटों के संचालन हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' का अनुलग्नक– I देखें)

टिप्पणी :

(क) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो का हाथ द्वारा संचालन करने के लिए अथवा टेस्टिंग हेतु क्रैन्क हैण्डिल निकाला जाये तो इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' अनुलग्नक– **I** में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार किया जायेगा।

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

(ग) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रीकनेक्शन मेमों के साथ कैन्क हैण्डिल प्राप्त होने पर सामान्य कार्य प्रणाली अपनायी जाये ।

(घ) डिस्कनेक्शन की अवधि में गाड़ियों का परिचालन साधारण एवं सहायक नियम 3.69(1)(3) एवं 3.70(1)(2) के अनुसार करें।

(xiv) <u>आपातकालीन संचालन हेतु उपलब्ध वीडर काउन्टर :</u>

1. अप आगमन सिगनल को आपात स्थिति में निरस्त करने हेतु वीडर गणक ।
2. डाउन आगमन सिगनल को आपात स्थिति में निरस्त करने हेतु वीडर गणक।
3. डाउन बुलावा सिगनल सं0 सी–3 के लिये वीडर गणक।
4. अप बुलावा सिगनल सं0 सी–10 के लिये वीडर गणक।
5. डाउन बुलावा सिगनल सं0 सी–3 के लिये मार्गमुक्त वीडर गणक।
6. अप बुलावा सिगनल सं0 सी–10 के लिये मार्गमुक्त वीडर गणक।
7. कैन्क हैण्डिल स्विच के लिये वीडर गणक (जेड–1, जेड–2, जेड–3 व जेड–4)।
8. कैन्क हैण्डिल स्विच के लिये वीडर गणक (जेड–5, जेड–6 व जेड–7)।
9. सी.एच.जी.–1 वीडर काउन्टर (समपार सं0 264)।
10. सी.एच.जी.–2 वीडर काउन्टर (समपार सं0 263)।
11. डाउन आई.बी.एस. सिगनल को–आपरेशन काउन्टर
12. अप आई.बी.एस. सिगनल रीसेट काउन्टर
13. एक्सल काउन्टरों के वीडर गणक
14. लाइन सं0 5 एवं 6 हेतु एक्सल काउण्टर रीसेट वीडर गणक।

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

क्रमशः पृष्ठ सं0 10 पर

(xv) <u>गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्लूएस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि</u> :–
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(xvi) <u>बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सिल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति</u> :–
स्टेशन के संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' में दिया गया है ।

(xvii) <u>कांटो का आपात संचालन</u> :
स्टेशन के संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है ।

(xviii) <u>आपात मार्ग रद्दीकरण</u> :
स्टेशन के संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है ।

(xix) <u>ब्लाक की क्लियरिंग</u> :

कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित ब्लाक खण्ड हेतु स्टेशन पर उपलब्ध एक्सल काउण्टर की लघु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा ब्लाक की क्लियरिंग सुनिश्चित करेगा। इण्डीकेशन की विफलता की दशा में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगें।

(साधारण एवं सहायक नियम 4.17 देंखें)

4.1.1 <u>अप आगमन सिगनल :–</u>

(क) अप डिस्टेन्ट सिगनल/अप गेट सिगनल सं0 (2) का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है। इसका **एक पीला** आस्पेक्ट समपार सं0 **262** की बन्द व लाक स्थिति पर निर्भर है। इसका **दो पीला/हरा** आस्पेक्ट समपार सं0 **262** की बन्द व लाक स्थिति व अप होम सिगनल सं0 12 द्वारा नियन्त्रित है।

(ख) <u>अप होम सिगनल सं0 12</u> :–

अप होम सिगनल सं0 12 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :–

लाइन सं0 2 के लिये जंक्शन इण्डीकेटर रहित।

लाइन सं0 1 के लिये बॉयी ओर जंक्शन इण्डीकेटर सहित।

कामन लूप लाइन सं0 5 के लिये दॉयी ओर पहला जंक्शन इण्डीकेटर सहित।

कामन गुड्स लाइन सं0 6 के लिये दॉयी ओर दूसरा जंक्शन इण्डीकेटर सहित।

4.1.2 <u>अप प्रस्थान सिगनल :–</u>

(क) अप प्रस्थान सिगनल सं0 6 लाइन सं0 1 के लिये।

अप प्रस्थान सिगनल सं0 4 लाइन स0 2 के लिये।

अप प्रस्थान सिगनल सं0 8 कामन लूप लाइन स0 5 के लिये।

अप प्रस्थान सिगनल सं0 14 कामन गुड्स लाइन स0 6 के लिये।

(ख)अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 2 **अप** लाइन के **गोण्डा कचहरी** –आई.बी.एस. सिगनल सं0 एस–16 खण्ड के एक्सल काउन्टर एवं आई.बी.एस. सिगनल ट्रैक सर्किट सं0 16टी व 16एटी के क्लीयर इन्डीकेशन द्वारा नियन्त्रित है।

4.1.3 **अप डिस्टेन्ट सिगनल (आई.बी.एस) सं0 ए–16**

क्रमशः पृष्ठ सं0 11 पर

4.1.4 **अप इण्टरमीडिएट ब्लाक स्टाप/अप गेट डिस्टेन्ट(गेट सिगनल सं0 2) सिगनल (आई.बी.एस) सं0 एस–16 मैजापुर** छोर के दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र तथा एक्सल काउन्टर द्वारा नियंत्रित है ।

4.1.5 <u>डाउन आगमन सिगनल :</u>

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

(ख) डाउन होम सिगनल 1 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :–

लाइन सं0 3 के लिये जंक्शन इण्डीकेटर रहित।

लाइन सं0 4 के लिये बॉयी ओर पहला जंक्शन इण्डीकेटर सहित।

कामन लूप लाइन सं0 5 के लिये बॉयी ओर दूसरा जंक्शन इण्डीकेटर सहित।

कामन गुड्स लाइन सं0 6 के लिये बॉयी ओर तीसरा जंक्शन इण्डीकेटर सहित।

4.1.6 <u>डाउन प्रस्थान सिगनल :</u>

(क) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 5 लाइन सं0 3 के लिये।
डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 7 लाइन स0 4 के लिये।
डाउन प्रस्थान सिगनल सं. 9 कामन लूप लाइन सं. 5 के लिये।
डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 15 कामन गुड्स लाइन स0 6 के लिये।

(ख) **डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल/डाउन डिस्टेन्ट सिगनल (गोण्डा जं0) सं0 11** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, इसका **एक पीला** आस्पेक्ट सम्बन्धित छोर के दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र व एक्सल काउन्टर द्वारा नियंत्रितए
तथा **दो पीला** आस्पेक्ट सम्बन्धित छोर के दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र व एक्सल काउन्टर तथा गेट सिगनल सं0 1 **(समपार सं0 262)** के **दो पीला** आस्पेक्ट द्वारा नियन्त्रित एवं **हरा** आस्पेक्ट सम्बन्धित छोर के दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र व एक्सल काउन्टर तथा गेट सिगनल सं0 1 **(समपार सं0 262)** के **हरा** आस्पेक्ट द्वारा नियन्त्रित है।

नोटः(i) अप होम सिगनल सं0 12 समपार सं0 **263** एवं **264** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(ii) डाउन होम सिगनल सं0 1 लाइन सं0 6 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर व लाइन सं0 5 पर डिरेलिंग स्विच नार्मल रखकर आगमन के अतिरिक्त लाइन सं0 4 पर डिरेलिंग स्विच नार्मल रखकर आगमन करने पर समपार सं0 **264** तथा लाइन सं0 3, 4, 5 व 6 पर मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं0 **263** एवं **264** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(iii) सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं0 **264** एवं **263** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(iv) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 11 का **''आफ''** आस्पेक्ट **गोण्डा जं0** छोर लाक एवं ब्लाक यंत्र तथा एक्सल काउन्टर द्वारा नियंत्रित है ।

क्रमशः पृष्ठ सं0 12 पर

(v) **अप इण्टरमीडिएट ब्लाक स्टाप सिगनल (आई.बी.एस) सं0 एस–16 मैजापुर** छोर लाक एवं ब्लाक यंत्र के साथ एक्सल काउन्टर से नियंत्रित है ।

(vi) अग्रिम प्रस्थान सिगनलो का मेन लाइन के प्रस्थान सिगनलो के हरे आस्पेक्ट पर नियंत्रण है। सभी प्रस्थान सिगनलो के पीले आस्पेक्ट पर अग्रिम प्रस्थान सिगनल का नियंत्रण नहीं है।

(vii) लूप लाइन प्रस्थान सिगनलो में हरा आस्पेक्ट नहीं दिया गया है इसलिये इनका पीला आस्पेक्ट ही गाड़ी चलाने तथा शन्टिंग के समय प्रयोग किया जायेगा।

(viii) मेन लाइन के प्रस्थान सिगनल में गाड़ी के प्रस्थान के समय हरा तथा शन्टिंग के समय पीला आस्पेक्ट प्रयोग किया जायेगा।

4.1.7 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.7.1 शंट सिगनल

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं0	**किस सिगनल के नीचे स्थित है**	**विवरण**
डाउन शन्ट सिगनल सं0 21	डाउन मेन लाइन सं0 3 में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 5 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है।	डाउन मेन लाइन सं0 3 से आई0ओ0सी0 में जाने हेतु।
डाउन शन्ट सिगनल सं0 23	डाउन लूप लाइन सं0 4 में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 7 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है।	डाउन लूप लाइन सं0 4 से आई0ओ0सी0 में जाने हेतु।
डाउन शन्ट सिगनल सं0 25	कामन लूप लाइन सं0 5 में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 9 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है।	कामन लूप लाइन सं0 5 से आई0ओ0सी0 में जाने हेतु।
डाउन शन्ट सिगनल सं0 29	कामन गुड्स लाइन सं0 6 में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 15 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है।	कामन गुड्स लाइन सं0 6 से आई0ओ0सी0 में जाने हेतु।
अप शन्ट सिगनल सं0 24	अप लूप लाइन सं0 1 में अप प्रस्थान सिगनल सं0 6 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है।	अप लूप लाइन सं0 1 से शन्टिंग नेक लाइन सं0 8 में जाने हेतु।
अप शन्ट सिगनल सं0 22	अप मेन लाइन सं0 2 में अप प्रस्थान सिगनल सं0 4 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है।	अप मेन लाइन सं0 2 से शन्टिंग नेक लाइन सं0 8 में जाने हेतु।
अप शन्ट सिगनल सं0 26	कामन लूप लाइन सं0 5 में अप प्रस्थान सिगनल सं0 8 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है।	कामन लूप लाइन सं0 5 से शन्टिंग नेक लाइन सं0 8 में जाने हेतु।
अप शन्ट सिगनल सं0 28	कामन गुड्स लाइन सं0 6 में अप प्रस्थान सिगनल सं0 14 के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है।	कामन गुड्स लाइन सं0 6 से शन्टिंग नेक लाइन सं0 8 में जाने हेतु।

(ख) अनाश्रित शंट सिगनल	
शंट सिगनल सं0	**विवरण**
डाउन शन्ट सिगनल सं0 31 अप लाइन पर कॉटा सं0 41ए के आगे स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	अप लाइन **मैजापुर** छोर से स्टेशन यार्ड में सभी लाइनो पर आने हेतु।

क्रमशः पृष्ठ सं0 13 पर

डाउन शन्ट सिगनल सं0 33 शन्टिंग नेक लाइन सं0 8 में कॉटा सं0 45ए के आगे स्वतन्त्र	शन्टिंग नेक लाइन सं0 8 से स्टेशन यार्ड में सभी रनिंग लाइनो पर आने हेतु।

खम्भे पर प्रदत्त है।	
अप शन्ट सिगनल सं0 40 समपार सं0 263 के आगे आई0ओ0सी0 लाइन पर स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	आई0ओ0सी0 से स्टेशन यार्ड में सभी रनिंग लाइनो पर आने हेतु।
डाउन शन्ट सिगनल सं0 37 अप लूप लाइन सं0 1 पर कॉटा सं0 42बी के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	अप लूप लाइन सं0 1 से आई0ओ0सी0 में जाने हेतु।
डाउन शन्ट सिगनल सं0 39 अप मेन लाइन सं0 2 पर कॉटा सं0 42ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	अप मेन लाइन सं0 2 से आई0ओ0सी0 में जाने हेतु।
अप शन्ट सिगनल सं0 32 डाउन मेन लाइन सं0 3 में कॉटा सं0 49ए के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	डाउन मेन लाइन सं0 3 से शन्टिंग नेक लाइन सं0 8 में जाने हेतु।
अप शन्ट सिगनल सं0 34 डाउन लूप लाइन सं0 4 में कॉटा सं0 51 के पहले स्वतन्त्र खम्भे पर प्रदत्त है।	डाउन लूप लाइन सं0 4 से शन्टिंग नेक लाइन सं0 8 में जाने हेतु।

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

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियॉ साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 एवं 3.75 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर खराब सिगनल एडवाइस टी–369(3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका (एस.ई.–32)में अंकित की जायेगी।

(iii) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 11 की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी–369(3बी)जारी करेगा। **संयुक्त अप इण्टरमीडिएट ब्लाक स्टाप सिगनल (आई.बी.एस) सं0 एस–16 की विफलता की स्थिति में सम्बन्धित गेट सिगनल के दिखाई देने तक सतर्कता पूर्वक जाने हेतु सतर्कता आदेश भी जारी किया जायेगा। (देखें स0नियम 14.13 (3)(i))**

(iv) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 2 विफल हो, परन्तु सम्बन्धित एक्सल काउन्टर सेक्शन क्लीयर संकेत प्रदर्शित करे तो स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी–369(3बी) जारी करेगा।
(विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''एफ' देखें।)

(v) प्रस्थान(स्टार्टर) सिगनल विफलता की दशा में प्रस्थान(स्टार्टर) सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी–369(3बी) जारी करेगा ।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी–369(3बी) जारी करेगा।

क्रमशः पृष्ठ सं0 14 पर

(vii) ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के संबंध में सिगनल 'आफ' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरूद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।

(viii) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे संबंधित रख–रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची(उनके मुख्यालय सहित) परिशिष्ट ''बी'' में दी गयी है।

(ix) यदि इण्टरमीडिएट ब्लाक पोस्ट के दोनो ओर के स्टेशनों पर लगे विद्युत ब्लाक यन्त्र या अन्तिम रोक सिगनल के बाद लगाये गये ट्रैक सर्किट या ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर लगे एक्सल काउन्टर खराब हो जाते है तो इण्टरमीडिएट ब्लाक स्टाप सिगनल को भी खराब माना जायेगा और उस इण्टरमीडिएट ब्लाक पोस्ट को बन्द समझा जायेगा, और उस इण्टरमीडिएट ब्लाक पोस्ट के दोनो ओर स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लाक सेक्शन माना जायेगा।

(देखेंसामान्य नियम 14.14)

(x) यदि सम्बन्धित एक्सल काउन्टर व ट्रैक सर्किट विफलता के कारण **अप** एडवांस स्टार्टर सिगनल विफल हो जाता है तब **अप** आई.बी.एस. सिगनल को भी खराब माना जायेगा और दोनो ओर स्टेशनों के बीच का सेक्शन एक ब्लाक सेक्शन माना जायेगा। किसी भी गाड़ी को लिखित प्राधिकार टी/369–3बी जारी करके एडवांस स्टार्टर सिगनल को पार करने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि अगली गाड़ी अगले ब्लाक स्टेशन पर पूरी पहुॅच न गई हो तथा गाड़ी लेने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा प्राइवेट नम्बर के साथ गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित न कर दिया गया हो।

गाड़ी प्रस्थान करने से पहले स्टेशन मास्टर पैनल, आई.बी.एस. सिगनल एवं अगले ब्लाक स्टेशन के बीच के ब्लाक सेक्शन के लिए अगले ब्लाक स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा तथा तब वह एडवांस स्टार्टर सिगनल एवं आई.बी. एस. सिगनल को ऑन स्थिति में पास करने के लिए लोको पायलेट को लिखित प्राधिकार टी/369–3बी जारी करेगा। इस प्राधिकार पर यह भी दर्ज करेगा कि अगले ब्लाक स्टेशन (स्टेशन का नाम) से लाइन क्लीयर प्राइवेट नम्बर के साथ प्राप्त हो गया है। लाइन क्लीयर के लिए अगले ब्लाक स्टेशन से प्राप्त प्राइवेट नम्बर को भी इस प्राधिकार पर दर्ज करेगा। इस विधि का तब तक अनुपालन किया जायेगा, जब तक कि सिगनल अनुरक्षक द्वारा एडवांस स्टार्टर की विफलता को ठीक न कर दिया जाये।

(विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''एफ' देखें।)

कमशः पृष्ठ 15 पर

4.2 <u>रिले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हे लेने देने की कार्य पद्धति</u> :

इस स्टेशन के रिले रूम पर दो ताले (एस.एम. लॉक एवं सिगनल लॉक) लगे होते हैं जिसकी अभिरक्षा क्रमशः कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} द्वारा की जाती है। रिले रूम की चाबी स्टेशन के चाबी बॉक्स में लॉक करके रखी जाती है। जब कभी फेलियर/खराबी/रख–रखाव हेतु रिले रूम खोलने की आवश्यकता होती है तो रिले रूम की चाबी की इन्ट्री रजिस्टर में की जानी चाहिये तभी चाबी सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} को दिया जाना चाहिये। चाबी वापस लेते समय भी चाबी की इन्ट्री रजिस्टर में किया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर एवं टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

4.3 <u>पावर सप्लाई</u>:–

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु, अप ए0टी0, डाउन ए0टी0 व कामर्शियल सप्लाई के अतिरिक्त डी0जी0 सेट का प्रावधान है। जिनके द्वारा इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई को चार्ज किया जाता है। अप ए0टी0, डाउन ए0टी0 व कामर्शियल सप्लाई की विफलता की स्थिति में आई0पी0एस0 सिस्टम की चार्जिंग के लिये कार्यरत स्टे0 मास्टर द्वारा डी0जी0 सेट चलवा दिया जायेगा ।

(विस्तृत विवरण परि0 ''बी'' के अनुलग्नक–।। में देखें)

5. <u>दूर संचार</u> :

इस स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट बी' देखें।

5.1 <u>सेक्शन कंट्रोल/डिप्टी कंट्रोल/कर्षण पावर कंट्रोल</u> :–

सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर व कर्षण पावर कंट्रोलर से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़ा है ।

5.2 <u>आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन</u> :–

इस स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 <u>केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन</u> :–

समपार सं0 **263, 264** एवं **266** के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़ें है।

5.4 <u>आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन</u> :–

आई.बी.एस. सिगनल पोस्ट सं0 एस–16 पर लगा टेलीफोन, स्टेशन से जुड़ा है।

5.5 <u>एक्सिल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन</u> :–

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.6 <u>यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन</u> :–

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

5.7 <u>वी.एच.एफ. सेट</u> :–

स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 <u>सचल गाड़ी रेडियों संचार(एमटीआरसी)</u>:–

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

नोट :– उक्त संचार व्यवस्था में खराबी आ जाने पर स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट –**बी** के अनुसार सूचित करें ।

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

6. गाड़ी संचालन :

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 व अध्याय–17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45 व 3.47 के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में स्टेशन पैनल की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम सं0: **वमंसिदूइं/ल0जं0/2022 (पी0डी0)/82 दि. 22.12.22** संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक, स्टेशन मास्टर, कांटावाला, फाटकवाला के गाड़ी संचालन कें कर्तव्यों का विवरण परिशिष्ट ''डी'' में दिया। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने–अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगें ।

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

(अ) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर
(ब) कांटावाला
(स) फाटकवाला

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेन्स सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र :

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा तथा **प्राइवेट नं0** बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के **निजी अभिरक्षा** में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

(विस्तृत विवरण के लिए सामान्य नियम 3.38, 3.40(3) एवं 8.03 तथा ट्रैक सर्किट इंडिकेशन के लिये स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट 'बी'' देखें)

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन :

प्रत्येक गाड़ी पासिंग कर्मचारी जिसकी स्टेशन पर नयी तैनाती हुई है या स्टेशन पर 15 दिन या 15 दिनों से अधिक की नियमित अनुपस्थिति के उपरान्त ड्यूटी पर उपस्थित होने वाले कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ कर निर्धारित आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन दर्ज करना चाहिए। जब कभी कोई शुद्धि पर्ची स्टेशन संचालन नियम में जारी की जाती है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कर्मचारियों का पुनः आश्वासन अवश्य लिया जाए।

(सामान्य नियम 5.01(16) देंखें।)

6.2 <u>लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त</u> :
कार्यरत स्टेशन मास्टर इस खंड के कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से विचार विमर्श के बाद ही लाइन क्लीयर देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर तब तक नहीं देगा जब तक कि :

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

(क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुॅच गयी हो ।

(ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से ''आन'' न कर दिये गये हो,

(ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :–
<u>डाउन गाड़ियों के लिए</u> :–
इस स्टेशन के बी.एस.एल.बी. तक ।
<u>अप गाड़ियों के लिए</u> :
समपार सं0 **263** के पूर्व तक ।

(घ) **<u>निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवालें को समपार संचालन अनुदेश के अनुरुप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो</u>**:–
<u>अप गाड़ियों हेतु</u> :
कोई नहीं।
<u>डाउन गाड़ियों हेतु</u>
समपार संख्या 266

टिप्पणी : उपरोक्त के साथ ही सामान्य नियम 8.03(1) एवं सहायक नियम 8.03 (i),(ii),(iii) एवं (iv) भी देखें ।

6.2.1 **<u>गाड़ी के स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली अन्य विशेष शर्त</u> :**

6.2.1.1 **<u>ब्लाक लाइन के विरुद्व प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना</u> :**
सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 **<u>अवरुद्व लाइन पर गाड़ी का आगमन</u> :**
सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 **<u>बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन</u> :**
सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 **<u>बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना</u> :**
सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 **<u>कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना</u> :**
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.2.1.6 **<u>कोई अन्य विशेष शर्त</u>** :–
–कोई नहीं–

6.3 <u>आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्ते :</u>

किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक''आफ''नहीं किये जायेगे जब तक कि :–

(क) सभी फेसिंग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें।

(ख) सभी ट्रेलिंग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें।

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

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

(अ) <u>अप गाड़ियों के लिए :</u>

1. लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 2 तक।
2. लाइन सं0 2 पर आगमन के लिये अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 2 तक।
3. लाइन सं0 5 पर डिरेलिंग स्विच कॉटा सं0 47एक्स तक।
4. लाइन सं0 6 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर।

(ब) <u>डाउन गाड़ियों के लिएः</u>

1. लाइन सं. 3 पर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 11 तक।
2. लाइन सं. 4 पर डिरेलिंग स्विच कॉटा सं0 52एक्स को नार्मल दशा में रखकर अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 11 तक।
3. लाइन सं. 5 पर डिरेलिंग स्विच कॉटा सं0 48एक्स तक।
4. लाइन सं0 6 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर।

(घ) <u>निम्न समपार फाटको को सड़क यातायात हेतु बन्द व लाक न कर दिया गया होः–</u>

<u>अप गाड़ियों के लिए :</u>

समपार सं0 **263** एवं **264**।

<u>डाउन गाड़ियों के लिएः</u>

लाइन सं0 6 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर व लाइन सं0 5 पर डिरेलिंग स्विच तक आगमन के अतिरिक्त लाइन सं0 4 पर डिरेलिंग स्विच तक आगमन करने पर समपार सं0 **264** तथा लाइन सं0 3, 4, 5 व 6 पर मेन लाइन लगाकर आगमन करते संमय समपार सं0 **264** व **263**।

नोटः गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल थम्ब स्विचों, ग्रुप बटनों तथा पुश बटनों के परिचालन के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।

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

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

गाड़ियों के आगमन के साथ स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परि0'बी' अवश्य पढ़ा जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

क. स्टेशन पैनल पर देख लें कि जिन ट्रैक सर्किटों पर आने वाली गाड़ी को गुजरना है उनके ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों पर 'लाल बत्तियां' तो नहीं जल रही हैं।

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

ग . आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** के अनुसार प्वाइन्ट थम्ब स्विचो को घुमाये एवं आवश्यक ग्रुप पुश बटन दबायें।

घ. स्टेशन पैनल पर देंख लें कि प्वाइन्ट थम्ब स्विच नार्मल स्थिति में है उनके ऊपर लघु प्रकाश सफेद बत्ती तथा जो रिवर्स स्थिति में हैं उनके ऊपर लघु प्रकाश हरी बत्ती जल गयी है। यह सफेद व हरी बत्तियॉ कॉटो के नार्मल व रिवर्स स्थिति में सेट व लाक होने की सूचक है।

ड.. आवश्यकतानुसार समपार फाटक सं0 **263/264** का सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक होना सुनिश्चित करके पैनल पर नियन्त्रण स्विच **''एम''/''एल''** को लाक स्थिति में घुमा दिया जायेगा।

च. जैसी भी आवश्यकता हो **अप** गाड़ी के आगमन के लिये सिगनल **थम्ब स्विच सं0 12** को तथा **डाउन** गाड़ी के आगमन के लिये सिगनल **थम्ब स्विच सं0 1** को घुमाकर सम्बन्धित पुश बटन दबॉये।

छ. स्टेशन पैनल पर देख लें कि सम्बन्धित प्वाइंटस थम्ब स्विचो के मध्य में लाल बत्ती जल गयी है जो सम्बन्धित कॉटो के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है तथा गाड़ी के मार्ग की ट्रैक सर्किटो की सफेद बत्तियॉ जल गयी हैं। इनके साथ ही देख लें कि सम्बंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी स्टेशन पैनल पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।

ज. स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी होम सिगनल पार करती है तो आगमन सिगनल ''**आन**'' स्थिति में हो गये हैं।

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

ञ. गाड़ी का आगमन सुनिश्चित करने के बाद सिगनल थम्ब स्विचो को उनकी सामान्य स्थिति में करके कांटों को सामान्य व सहायक नि0 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।

6.3.2 <u>सिगनल को पुनः ''आन'' करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व :</u>
सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार स्टेशन मास्टर सिगनल का पुनः **आन** करना सुनिश्चित करे।

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

6.4.1 <u>गाड़ियों का साइमलटेनियस आना एवं जाना :</u>

(1) अप ट्रेन का लाइन संख्या 1 में स्नैग डेड एण्ड बनाकर आना।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 2/5/6 से जाना ।
या
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3/4/5/6 पर आना ।
या
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3/4/5/6 से जाना ।

(2) अप ट्रेन का लाइन संख्या 2 पर आना ।
और
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3/4/5/ 6 पर आना ।
या
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3/4/5/ 6 से जाना ।

(3) अप ट्रेन का लाइन संख्या 5 पर कांटा सं. 47एक्स नार्मल रखकर आना ।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2 से जाना।

(4) अप ट्रेन का लाइन संख्या 6 पर स्नैग डेडएण्ड बनाकर आना।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/5 से जाना।

(5) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3 पर आना ।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2 पर आना ।
या
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2 से जाना ।

(6) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 4 पर कांटा सं. 52एक्स नार्मल रखकर आना ।
और
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3 से जाना ।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2 पर आना
या
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2 से जाना ।

(7) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 5 पर कांटा सं. 48एक्स नार्मल रखकर आना ।
और
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3/4 से जाना ।

और

अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2 पर आना

या

अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2 से जाना ।

(8) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 6 पर स्नैग डेडएण्ड बनाकर आना।

और

डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3/4/5 से जाना ।

और

अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2 पर आना

या

अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2 से जाना ।

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

नोटः स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' को देखें ।

6.5 <u>गाड़ियों का पूर्ण आगमन</u> :

क. कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन पर बिना रुके पास होने वाली गाड़ियों के अन्तिम वाहन के पीछे टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लैम्प लाइट को स्वयं देखकर गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा।

ख. स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर **एक्सिल काउन्टर** की लघु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डीकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगें।

(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

इण्डीकेशन की विफलता की स्थिति में **डाउन** गाड़ियों हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी–1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)

इण्डीकेशन की विफलता की स्थिति में **अप** गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं0 **264** पर कार्यरत फाटकवाला गाडियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाडी का पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नं0 देगा। सम्पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप प्राइवेट नम्बर मिल जाने के उपरान्त ही लाइन बंद करेगा तथा समपार सं0 **264** पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी–1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा ।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17(vii))

ग. दोहरी लाइन पर जब कोई गाड़ी बिना टेल लैम्प/टेल बोर्ड के पास होती है तब स्टेशन मास्टर उस ब्लाक खंड के बगल की लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को रोककर चालक एवं गार्ड को वस्तुस्थिति से

अवगत करायेगा एवं सतर्कता पूर्वक चलने एवं किसी अवरोध की दिशा में तत्काल रोक सकने की गति का पालन करने का सतर्कता आदेश तब तक जारी करेगा जब तक कि यह प्रमाणित न हो जाय कि गाड़ी का पिछला विच्छेदित भाग दूसरे लाइन को बाधित नहीं कर रहा है ।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17(vi)

6.6 <u>गाड़ियों का प्रस्थान</u> :

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

"गाड़ियों का प्रस्थान" के साथ स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' अवश्य पढ़े । जिस गाड़ी का लाइन क्लीयर लिया जा चुका है उस गाड़ी के प्रस्थान के लिये स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

(क) स्टेशन पैनल पर देख लें कि जिन ट्रैक सर्किटों पर जाने वाली गाड़ी को गुजरना है उन ट्रैक सर्किटों पर लघु प्रकाश लाल बत्तियां तो नही जल रही हैं ।

(ख) पैनल कन्ट्रोल चाभी पैनल रिलीज लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन स्थिति में आ जाये ।

(ग) जाने वाली गाड़ी के लिये वांछित रूट लगाने के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' के अनुसार प्वाइंट्स थम्ब स्विचों को घुमायें और आवश्यक ग्रुप पुश बटन दबायें।

(घ) स्टेशन पैनल पर देख लें कि जो प्वाइंट्स थम्ब स्विच नार्मल स्थिति में हैं उनके ऊपर लघु प्रकाश सफेद बत्ती तथा जो रिवर्स स्थिति में हैं उनके ऊपर लघु प्रकाश हरी बत्ती जल गई है। यह सफेद व हरी बत्तियां कांटों के नार्मल व रिवर्स स्थिति में सेट व लाक होने की सूचक है।

(ड.) **डाउन** गाड़ी के प्रस्थान के लिये समपार फाटक सं0 **264 व 263** का सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक होना सुनिश्चित करके पैनल पर नियन्त्रण स्विच **''एल''** व **''एम''** को लाक स्थिति में घुमा दिया जायेगा।

(च) **अप** गाड़ी के प्रस्थान के लिये सिगनल **थम्ब स्विच सं0 4 एवं 2** अथवा **6 एवं 2** अथवा **8 एवं 2** अथवा **14 एवं 2** जैसी भी आवश्यकता हो को तथा **डाउन** गाड़ी के प्रस्थान के लिये सिगनल **थम्ब स्विच सं0 5 एवं 11** अथवा **7 एवं 11** अथवा **9 एवं 11** अथवा **15 एवं 11** जैसी भी आवश्यकता हो को घुमा कर सम्बन्धित पुश बटन दबा दें।

(च) स्टेशन पैनल पर देख लें कि सम्बन्धित प्वांइंट्स थम्ब स्विचों के मध्य में लाल बत्ती जल गई है जो सम्बन्धित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है तथा गाड़ी के मार्ग की ट्रैक सर्किटो की सफेद बत्तियॉ जल गयी है। इनके साथ ही देख लें कि सम्बन्धित प्रस्थान सिगनलों का आस्पेक्ट भी स्टेशन पैनल पर आ गया है जो गाड़ी के लिये प्रस्थान सिगनलों के आफ होने का सूचक है । इसके पश्चात् अप गाडियों के लिये तीन–तीन तथा डाउन गाड़ियों के लिये दो–दो स्पष्ट घंटियां बजा कर गाड़ी चलाने की अनुमति गार्ड को दी जायगी।

(छ) स्टेशन पैनल पर देख लें कि जैसे जैसे जाने वाली गाड़ी ट्रैक सर्किटों पर पंहुचती है वैसे वैसे ट्रैक सर्किटों की लाल बत्तियां जल जाती हैं और उनसे सम्बन्धित सिगनल ''आन '' हो जाते हैं और जैसे जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे वैसे लाल बत्तियां बुझ जाती है और सफेद बत्तियॉ फिर से जल जाती है।

(ज) गाड़ी का पूर्ण रुप से अग्रिम प्रस्थान सिगनल को पार कर जाना सुनिश्चित करने के बाद कांटों व सिगनल थम्ब स्विचों को उनकी नार्मल स्थिति में कर लें ।

(झ) जब **अप** गाड़ी को **मैजापुर** स्टेशन की ओर चलाना हो तो, स्टेशन मास्टर पैनल अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त करने के बाद पैनल पर स्वयं देख कर सुनिश्चित करेगा कि सम्बन्धित रीसेट बॉक्स पर ट्रैक इन्डिकेशन तथा एडवान्स स्टार्टर सिगनल एवं IBS सिगनल के आगे 400 मी. के बीच ट्रैक साफ है। यह सुनिश्चित करने के बाद कि गाड़ी के आगे लाइन साफ और अवरोध रहित है तथा प्रस्थान सिगनलों को ऑफ करने की शर्ते पूरी हो, वह सर्वप्रथम IBS सिगनल एवं एडवांस स्टार्टर सिगनल तथा इसके बाद सम्बंधित स्टार्टर सिगनल को ऑफ करेगा। स्टेशन मास्टर पैनल सुनिश्चित करेगा कि सही सिगनल ऑफ किये गये हो।

यदि IBS सिगनल के आगे का ब्लॉक सेक्शन गाड़ी द्वारा घिरा हो लेकिन एडवान्स स्टार्टर सिगनल से लेकर IBS सिगनल के आगे 400 मी. तक मध्यवर्ती ब्लॉक सैक्शन का इन्डिकेशन पैनल पर साफ प्रदर्शित हो तब स्टेशन मास्टर पैनल IBS सिगनल तक दूसरी गाड़ी चला सकता है। जैसे ही यह गाड़ी एडवान्स स्टार्टर सिगनल के आगे लगे ट्रैक सर्किट पर से गुजरती है, सिगनल स्वतः वापस ऑन हो जायेगा तथा मध्यवर्ती ब्लॉक सैक्शन (एडवान्स स्टार्टर सिगनल तथा IBS सिगनल के बीच) अवरूद्ध इन्डिकेशन पैनल पर प्रदर्शित हो जायेगा जो ये दर्शाता है कि गाड़ी मध्यवर्ती ब्लॉक सैक्शन में प्रवेश कर चुकी है।

जैसे ही आगे जाने वाली गाड़ी से IBS सिगनल के आगे का ब्लॉक सेक्शन साफ होने का इन्डिकेशन पैनल पर प्रदर्शित हो जाता है तथा "इन रिपोर्ट" प्राप्त हो जाती है, स्टेशन मास्टर पैनल IBS सिगनल तक चलाई गयी गाड़ी के लिये लाक एवं ब्लाक यंत्र पर लाइन क्लीयर प्राप्त करेगा और IBS सिगनल को ऑफ करेगा। जेसे ही गाड़ी IBS सिगनल को पास करती है, स्टेशन मास्टर कार्यालय में ''गाड़ी सेक्शन में'' का एक बजर बजने लगेगा। बजर एक्नालेज करके स्टेशन मास्टर अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को ''आउट रिपोर्ट'' देगा। ''आउट रिपोर्ट'' मिलते ही अगले स्टेशन का स्टेशन मास्टर अपने लाक एवं ब्लाक यन्त्र के कमयुटेटर को ''ट्रेन आन लाइन'' की स्थिति में कर लेगा।

6.6.2 <u>गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान</u>:

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

6.6.3 <u>काशन आर्डर (सतर्कता आदेश) का जारी किया जाना</u> :
जब कभी लाइन की मरम्मत हो रही हो या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता हो तो ड्राइवर और गार्ड (यदि हो) को एक सतर्कता आदेश (टी–409) दिया जायेगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किस किलोमीटर में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण है और गाड़ी किस गति से चलायी जायेगी । यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहॉ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या अन्य स्टेशनों पर और ऐसी पद्धति से दिया जायेगा जैसे विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है। **(सा0 एवं सहा0 नियम 4.09 देखें)**

6.7 <u>गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :</u>

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रूके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन सं0 1/4/5 से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। किसी भी स्थिति में गाड़ी, गुडस लूप लाइन सं0 6 से बिना रुके नही जायेगी। लूप लाइन का ''आफ'' आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है। सम्बंधित कांटा व सिगनल पुश बटन को स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट बी' के अनुसार संचालित किया जायेगा।

6.7.2 बिना रुके जाने वाली गाड़ियों को दोनों तरफ से देखना चाहिये। कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन भवन के सामने खड़े होकर आल राइट सिगनल स्वयं देगा और आफ साइड से एक कार्यरत स्टेशन कर्मचारी देगा। आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान स्टेशन स्टाफ ट्रेन क्रू व गार्ड के बीच दिन में हरी झण्डी तथा रात मे हरी बत्ती द्वारा किया जायेगा।

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

6.7.3 दो ट्रेनों के एक साथ बिना रुके जाने की अवस्था में, अथवा अप और डाउन लाइन के मध्य तथा लूप लाइन पर स्थित वाहनो द्वारा स्टेशन की दृश्यता अवरूद्व होने के कारण जब स्टेशन मास्टर के लिए स्थिर वाहनो को पार कर दूसरी तरफ सीधे जाने वाली गाड़ी से आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान करना सम्भव न हो तो स्टेशन मास्टर सीधे जाने वाली गाड़ी के दूसरी तरफ ड्राइवर व गार्ड से आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान करने के लिए एक सक्षम रेल कर्मचारी को वर्दी के साथ नियुक्त करेगा। ऐसी अवस्था में ड्राइवर तथा गार्ड भी इस प्रकार के सिगनल के लिए गाड़ी के दूसरी तरफ सतत दृष्टि रखेगें । **(देखे साधारण एवं सहायक नियम 5..01(5)(vii))**

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

6.8.1 <u>ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
ट्रैक सर्किट की विफलता या ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में उक्त ट्रैक सर्किट यदि वह ओवर लैप तक हो को नियंत्रित करने वाले सिगनल को विफल समझा जाये। गाड़ी के

आगमन/प्रस्थान के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रुप से जिस लाइन से गाड़ी को गुजरना है के साफ एवं अवरोध मुक्त होने का सत्यापन करेगा ।

(सामान्य नियम 3.38(1), 3.40(2), 8.03,14.13 (1)(2) देखें)

6.8.2 <u>कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिग, क्रैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी । क्रैंक हैण्डिल को **लीवर लाक** से निकालने की पद्धति स्टेशन संचालन नियमावली के पैरा 4.1(xiii) एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट ''बी'' के अनुलग्नक–। में दिया गया है ।

6.8.3 <u>सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिये सामान्य नियम 3.68(1)(2), सहायक नियम 3.68 सामान्य नियम 3.69, सामान्य एवं सहायक नियम 3.70, 3.71, 3.74 व 3.75 देखें ।

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

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

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

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

6.8.8 <u>बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति</u> :
सामान्य नियम 5.10(1)(2) एवं सहायक नियम 5.10(i)(ii)(iii) देखें ।

6.8.9 <u>शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धतिः–</u>
जब शन्ट सिगनल के लिए रूट सेट हो और सिगनल आफ न हो रहा हो और यदि पैनल पर रूट लाइट प्रदर्शित हो चुकी हो तो स्टे.मा. खराब सिगनल पर शन्टिंग को नियन्त्रण करने के उद्देश से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को नियुक्त कर देगा तथा निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनलों से शन्टिग संचलन की अनुमति दे सकता है। यदि पैनल पर रूट लाइटें नहीं दिखाई दे रहीं है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटो को खराब समझा जाएगा। शन्टिग प्रभारी व्यक्तिगत रूप से कांटो की सही सेटिंग की जांच करेगा और सभी कांटों को क्लैम्प एवं पैडलाक किए जाने के बाद ही निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनल द्वारा शन्टिग कराएगा। ऐसे मामले में स्टे.मा. सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचलन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये–इन दोनो में जो पहले हो–तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा। **(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))**

6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्धः सा0 एवं सहा.नि. 15.18 से 15.28 व स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' के अनुलग्नक **V** एवं परिशिष्ट 'एफ' में देखे ।

7. लाइन अवरुद्ध होना :

सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है। परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो स्टेशन मास्टर सा0 एवं सहा0नि0 **5.19** का पालन करें व खण्ड गाड़ी नियंत्रक से **प्राइवेट नं0** का आदान प्रदान अवश्य करें ।

8. शंटिंग :

8.1 सामान्य सावधानियॉ : सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।

8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

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

(ii) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' किये जा चुके है तो शंटिगं कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है । **(सामान्य नियम 8.05 (2) (3) देखें)**

8.3 **(i)** शंटिग पर प्रतिबन्ध :

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

(सामान्य नियम 8.06(1) देखें)

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

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें : –कुछ नहीं–

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग : इस स्टेशन पर इकहरी लाइन नहीं है ।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :

8.5.1 ब्लाक बैक :

पिछले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग संचालन की स्थिति में, जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर नही दिया गया हो, पिछले ब्लाक स्टेशन से प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के तहत सेक्शन ब्लाक बैक करके शन्टिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते आवश्यक सिगनलो को ''आन'' स्थिति में रखा गया हो। फार्म टी/806 पर शन्टिंग आदेश लोको पाइलट को जारी किया जायेगा।ब्लाक बैक रहने के दौरान ब्लाक यन्त्र के कम्युटेटर को ''लाइन क्लोज'' की स्थिति से सीधे ''ट्रेन आन लाइन'' पर घुमा दिया जायेगा।

शन्टिंग संचालन पूरा हो जाने पर दोनो स्टेशन मास्टर के मध्य प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सेक्शन क्लीयर किया जायेगा।

(सामान्य नियम 8.06(2), 8.14 एवं 8.15 देखें)

8.5.2 ब्लाक फारवर्ड :

अगले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग संचालन की स्थिति में, जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त नही किया गया हो, अगले ब्लाक स्टेशन से प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के तहत सेक्शन ब्लाक फारवर्ड करके शन्टिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते फार्म टी/806 पर शन्टिंग आदेश लोको पाइलट को जारी किया गया हो जिस पर अन्तिम स्टाप सिगनल 'आन' रहने पर उससे गुजरने का प्राधिकार हो।ब्लाक फारवर्ड रहने के दौरान ब्लाक यन्त्र के कमयुटेटर को 'लाइन क्लोज' की स्थिति से सीधे ''ट्रेन आन लाइन'' पर घुमा दिया जायेगा।

शन्टिंग संचालन पूरा हो जाने पर दोनो स्टेशन मास्टर के मध्य प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सेक्शन क्लीयर किया जायेगा।

(सामान्य नियम 8.06(3), 8.14 एवं 8.15 देखें)

टिप्पणी: शंटिग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक सड़क यातायात के विरुद्व बंद एवं लाक कर दिये जायेगें ।

8.5.3 **दूर जा रही गाड़ी के पीछे शंटिग :**
सामान्य नियम 8.14 देखें ।

8.5.4 **आई.बी.एस. तक शटिंग :**
IBS सिगनल तक शंटिंग की अनुमति तभी दी जायेगी जब IBS सिगनल के आगे 400 मी. तक ट्रैक साफ हो औरं मौसम भी साफ हो। जब IBS सिगनल निलम्बित कर दिया हो तब IBS सिगनल तक शंटिंग उपरोक्त पैरा 8.52 के अनुसार की जायेगी।

8.5.5 **आई.बी.एस. के बाद शंटिग :**
IBS सिगनल के बाद शंटिंग की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन साफ नहीं है और ब्लाक फारवर्ड नहीं कर दिया गया है ।

8.5.6 **दोहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :**
ब्लाक उपकरण विफलता सम्बन्धी नियमो का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी। ब्लाक उपकरण विफलता के दौरान गाड़ी के पीछे शन्टिंग संचालन पूर्णतः वर्जित है।

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

स्टेशन यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शन्टिंग :–

जब भी साइडिंग में शन्टिंग करनी हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड तथा कांटावाले को शंन्टिंग के सम्बन्ध में विस्तृत अनुदेश देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर आवश्यक पैनल संचालित कांटों को बनाकर स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट बी में वर्णित विधि अपनाकर साइडिंग की चाभी निकालकर कांटेवाले को देगा। कांटावाला इस चाभी की सहायता से स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' में वर्णित विधि अपनाकर आवश्यक साइडिंग कांटों को सेट करेगा। इकहरे तालायुक्त कांटे जब भी रिवर्स स्थिति में शन्टिंग में सम्मुख पड़ें तो उनको क्लैम्प व पैडलाक किया जाएगा क्योंकि यह रिवर्स स्थिति में चाभी द्वारा लाक नहीं होते हैं। शन्टिंग समाप्त करके कांटावाला साइडिंग कांटों को उनकी नार्मल स्थिति में करके साइडिंग की चाभी स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा जिसको कार्यरत स्टेशन मास्टर उसको उसके यथा स्थान में

लगा देगा और आवश्यक पैनल संचालित कांटों को पुनः सामान्य स्थिति में कर देगा।

(विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" का अनुलग्नक –IV देंखें।)

9. <u>असामान्य परिस्थितियॉ</u> :

(क) <u>असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम</u> :

(i) स्टेशन पर दिये हुए स्थावर सिगनलों में से किसी के विफल होने की दशा में साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71, 3.74 व 3.75 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा। ब्लाक उपकरणेां के विफल हो जाने पर लाइन क्लियर संदेश स्टेशन पर उपलब्ध संचार माध्यम पर अधिमानता के क्रम में भेजा जाना चाहिये।

(विस्तृत विवरण के लिये साधारण एवं सहायक नियम का अध्याय–14 एवं परिशिष्ट "घ " देखें)

टिप्पणी :(अ) ब्लाक यंत्र के टेलीफोन से लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की संभावना रहती है ।

(ब) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्व होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और पूर्वोत्तर रेलवे के दुघर्टना मैनुअल एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें ।

(स) बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इसको रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।

(ii) <u>लाइन पर अवरोध या दुर्धटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश</u> :

दुघर्टना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार **टी/ए 602** जिसमें बिना लाइन क्लीयर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी ।

(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें।)

(iii) <u>ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियॉ</u> :

यदि कोई सवारी गाड़ी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए । दोहरी लाइन पर या बगल में लाइनों के होने पर इस कार्य के लिए यदि उपलब्ध हो तो इंजन उपयोग में लाया जा सकता है ।

(सामान्य नियम 6.04 देखें।)

(iv) **मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग** :

गाड़ी चलाने के बाद, IBS सिगनल को ऑफ करने से पहले, कन्ट्रोल पैनल पर इस उद्देश्य के लिये विशेष रूप से लगाये गये बज़र मे घंटी बजने लगती है तथा प्रज्वलित होने वाला लाल इन्डिकेशन प्रदर्शित हो जाता है, इसका अभिप्राय या तो गाडी IBS को ऑन स्थिति में पास कर गयी है या IBS सिगनल के आगे का ट्रैक सर्किट विफल हो गया है। ऐसे मामले मे, कार्यरत स्टेशन मास्टर यह मानेगा कि गाड़ी IBS सिगनल को ऑन स्थिति में पास कर गयी है तथा वह IBS सिगनल को ऑफ नही करेगा।

कार्यरत स्टेशन मास्टर तुरन्त, अगले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट न0 का आदान प्रदान करके गाड़ी न0 एंव विवरण के साथ इस सम्बन्ध में सूचित करेगा। IBS सिगनल बटन पर स्मारक कॉलर अवश्य लगाया जाना चाहिये। इसकी सूचना खण्ड नियन्त्रक को भी दी जायेगी तथा रजिस्टर मे भी इसकी प्रविष्टि अवश्य की जायेगी।

कार्यरत स्टेशन मास्टर, कन्ट्रोल पैनल पर दिये गये सम्बन्धित पुश बटन (IBS सिगनल के लिये ACK पुश बटन) को दबाकर बज़र को बन्द कर सकता है। यदि लाल इन्डिकेशन लगातार प्रदर्शित हो रहा है तब दोनो तरफ के स्टेशन मास्टर आपसी सहयोग से IBS सिगनल एक्सिल काउन्टर को रीसेट करेगा।

उस दिशा के पैनल को नॉर्मल नही किया जायेगा तथा अगले स्टेशन से पुनः लाइन क्लीयर भी नही लिया जायेगा जब तक कि IBS सिगनल को ऑन स्थिति मे पास करने वाली गाड़ी अगले ब्लॉक स्टेशन पर पूरी न आ चुकी हो तथा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा प्राइवेट न0 के साथ गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित न कर दिया गया हो।

जब भी गाड़ी लेने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को गाड़ी भेजने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बरो के आदान प्रदान के अन्तरगत यह सूचना मिलती है कि गाड़ी IBS सिगनल को ऑन की स्थिति में पास कर गयी है तब वह तुरन्त यह सुनिश्चित करेगा कि यदि कोई गाड़ी आगे आ रही है, उसे आगमन सिगनलो पर नही रोका जाये तथा आगमन सिगनलो को तुरन्त ऑफ कर दिया जाये, इस गाड़ी के आने के बाद, उसके लिये ऑफ किये गये आगमन सिगनलो को तुरन्त ऑन की हालत मे वापस करने के बाद बचाव के लिये कांटो को साफ लाइन के लिये बदल दिया जाये।

पैनल को नॉर्मल स्थिति में नही किया जायेगा तथा पिछले स्टेशन को पुनः लाइन क्लीयर नही दिया जायेगा जब तक कि IBS सिगनल को ऑन की स्थिति में पास करने वाली गाड़ी पूरी न आ चुकी हो तथा गाड़ी भेजने वाले कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट न0 के साथ सूचित न कर दिया गया हो।

(v) <u>एक्सिल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी</u> :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **''बी''** व अनुलग्नक V देखें।

(vi) <u>एम.टी.आर.सी. में खराबी</u> : यहां पर व्यवस्था नहीं है ।

(ख) <u>क्रैक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकास्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि</u> :

(i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को क्रैंक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण परिशिष्ट ''बी'' के अनुलग्नक–। में दिया गया है ।

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

(ग) <u>कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन</u> :
ट्रैक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधारहित होने की व्यक्तिगत रुप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है ।

(घ) <u>कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्टः</u>

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट, एक्सिल काउन्टर या कोई अन्य अन्तपार्शन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट आन ड्यूटी स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को रिर्पोट की जाये तथा उस खराबी के ठीक होने के बाद सिगनल अनुरक्षक से केवल लिखित मेमो प्राप्त होने पर ही स्टेशन मास्टर द्वारा कार्य प्रणाली को पुनः सामान्य स्थिति में लाया जाये ।

(ii) खण्ड के नियंत्रक को संदेश देने के साथ इस खराबी को सिगनल विफलता रजिस्टर में भी दर्ज किया जाये ।

(ड.) <u>आई.बी.एस. सिगनलिंग को निम्न परिस्थतियों में बन्द/स्थगित समझा जायेगाः</u>

(i) दोहरी लाइन पर अस्थाई इकहरी लाइन कार्यप्रणाली के दौरान।
(ii) इण्टरमीडिएट ब्लाक स्टाप सिगनल की विफलता होने पर।
(iii) आई.बी.एस. के डिस्टेन्ट सिगनल का 'आफ' स्थिति में विफल होने पर।
(iv) ब्लाक यन्त्र की विफलता होने पर।
(v) ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर की विफलता होने पर।
(vi) सभी संचार साधनों के विफलता होने के दौरान।

नोटः– उपरोक्त परिस्थतियों में सम्बन्धित सेक्शन को एक ब्लाक खण्ड मानते हुए गाड़ी का संचालन किया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 30 पर

9.1 <u>संचार साधनों की पूर्ण विफलता</u> :–
दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये है उदाहरणार्थ :–

(i) ब्लाक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।

(ii) ब्लाक उपकरण से सम्बन्धित टेलीफोन
(iii) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
(iv) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन एवं बी.एस.एन.एल.टेलीफोन।
(v) कंट्रोल टेलीफोन
(vi) वी एच एफ सेट विशेष अनुदेशों के अधीन
(क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नही किया जायेगा।
(ख) वी0एच0एफ0सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान–प्रदान करते समय वी0एच0एफ0सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

उपरोक्त किसी के भी द्वारा 'आगमन अनुमति' प्राप्त न हो सके, तो गाड़ियों को पास करने के लिये अधोलिखित कियाविधि अपनायी जायेगी :–

9.1.1 **इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में :**
यहां पर इकहरी लाइन नहीं है ।

9.1.2 **दोहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में** :
(अ) ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन में किसी भी गाड़ी को अगले ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा देने से पहले उसे स्टेशन पर रोक दिया जायेगा तथा गार्ड और ड्राइवर को ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा ।
(ब) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर को निर्धारित फार्म **टी/सी 602** पर डबल लाइन खंड पर संचार साधनों की विफलता की दशा में कार्य करने हेतु एक प्राधिकार देगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा :
(i) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार ।
(ii) **सीधी लाइन** पर **25 कि0मी0** प्रति धंटे के प्रतिबन्ध तथा जहॉ गोलाई, रुकावट, वर्षा, कुहरे या किसी अन्य कारण से लाइन के आगे का भाग **स्पष्ट** नहीं दिखलाई पड़े तो उस भाग, पर पहुॅचते हुए या उस पर गुजरते हुए **10 कि0मी0** प्रति घंटे के प्रतिबन्ध का सतर्कता आदेश ।
(iii) अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल, को आन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार ।

(विस्तृत निर्देशों हेतु सामान्य एवं साधारण नियम परिशिष्ट ''ख'' का भाग–। देखें)

9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रुप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :
9.2.1 संचार साधनों के पूर्णतया अवरुद्ध हो जाने के दौरान इकहरी लाइन प्रणाली से कार्य करना :
सामान्य एवं सहायक नियम का **परिशिष्ट ''ख'' भाग–III** मे निर्धारित नियमों के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

क्रमशः पृष्ठ 31 पर

9.2.2 **दोहरी लाइन खण्ड में एक लाइन अवरुद्ध हो जाने पर इकहरी लाइन कार्य चालन के नियम :**

जब कभी किसी गाड़ी या रेलपथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी दूसरी रुकावट के कारण दोहरी लाइन के किसी एक लाइन का उपयोग नहीं हो पाता है तो यातायात का परिवहन अस्थायी तौर पर सामान्य एवं सहायक नियम **परिशिष्ट ''ख'' भाग–IV** के अनुसार किया जायेगा ।

9.3 **बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त/क्रिपिल्ड गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान** :
सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

10. **दृश्यता परीक्षण लक्ष्य** :
क. **मैजापुर छोर** : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं0 4 की बत्ती ।
ख. **गोण्डा जं0 छोर** : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 5 की बत्ती ।

(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. **स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :**
स्टेशन संचालन नियम परिशिष्ट 'ई.' देखें।

12. **कोहरा होने पर बुलाये जाने वाले नामित फाग सिगनल मैन :**

(i) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वंय तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खंम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात बाहर की ओर गड़े है। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो, वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो डयूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैगमैनों को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनल मैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी।

(ii) स्टेशन में निर्धारित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है जिसमें कार्यरत फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टाक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये,बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखो के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का व्योरा देना होगा।

(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनल मैन और या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनल मैन प्रतिनियुक्ति किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है । जिससे ज्ञात होगा कि वे गाड़ी के लिए फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं ।

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

13. **परिशिष्ट की सूची :**

1. परिशिष्ट 'ए' समपार फाटकों का संचालन अनुदेश ।
2. परिशिष्ट 'बी' सिगनलिंग एवं अर्न्तपाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।

अनुलग्नक–I मोटर प्वाइंट मशीन का क्रैक हैण्डिल द्वारा संचालन ।
अनुलग्नक–II कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था ।
अनुलग्नक–III दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक उपकरण का विवरण ।
अनुलग्नक– IV हस्त चालित कांटे की कार्य विधि का विवरण ।
अनुलग्नक– V ब्लाक प्रूविंग बाय एचएएसएसडीएसी की कार्यविधि।

3. परिशिष्ट 'सी' टक्कर रोधी उपकरण ।
4. परिशिष्ट 'डी' कर्मचारियों के कर्तव्य।
5. परिशिष्ट 'ई..' स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।
6. परिशिष्ट 'एफ' डी के स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिगों के संचालन नियम ।
7. परिशिष्ट 'जी' विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियो के परिचालन के लिये नियम ।

नोट : क. इन नियमों को किसी भी स्थिति में साधारण एवं सहायक नियमों को रद्द करके, संशोधित करके अथवा सुधार करके न पढ़ा जाये।

ख. उपर्युक्त अनुच्छेद में कुछ साधारण एवं सहायक नियमों की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है। नियम सम्पूर्ण नहीं है सभी अन्य साधारण और सहायक नियमों पर अन्य विशेष आदेशों या प्रशासन द्वारा समय–समय पर जारी किये गये अनुदेशों का पालन दृढ़ता से किया जाये।

.....

पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मण्डल

टाप शीट

गोण्डा कचहरी स्टेशन

कार्यालय
मंडल रेल प्रबन्धक/परिचालन
लखनऊ

दिनांक 08.06.22 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन./183 में शुद्धि पर्ची सं0–2 दिनांक 22.12..22

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

शुद्धि पर्ची जारी करने की तिथि
शुद्धि पर्ची लागू करने की तिथि

गोण्डा कचहरी स्टेशन पर रनिंग लाइन सं0 5 एवं 6 पर ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउन्टर का प्रावधान किये जाने के कारण दिनांक **08.06.22** से लागू **गोण्डा कचहरी** स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम सं0 एल0जे0एन0/**183** में संशोधन हेतु शुद्धि पर्ची सं0–**2** दि. **22.12.22** द्वारा निम्न परिवर्तन किए गए:–

मुख्य भाग : पृष्ठ सं0 1, 5, 8, 9, 16 व 17 बदले गये।

परिशिष्ट 'बी' : पृष्ठ सं0 1, 5, 6, 7, 8 व 9 बदले गये।

नियम आरेख : वमंसिदूइं/ल0जं0/2022(आर0डी0)/45 दि0 22.04.22 को वमंसिदूइं/ल0जं0/2022(आर0डी0)/81 दि0 22.12.22 से बदला गया।

पैनल आरेख : वमंसिदूइं/ल0जं0/2022(पी0डी0)/46 दि. 22.04.22 को वमंसिदूइं/ल0जं0/2022(पी0डी0)/82 दि. 22.12.22 से बदला गया।

परिशिष्ट ''ए''

भाग–1

गोण्डा कचहरी स्टेशन पर स्थित ''सी'' श्रेणी का ट्राफिक समपार संख्या 263 के संचालन हेतु अनुदेश ।

1. **विवरण:–**

1.1 सामान्य :

1.	समपार फाटक की संख्या	**263 ''सी'' श्रेणी**
2.	इंजीनियंरिग/यातायात फाटक	**यातायात फाटक**
3.	किसके अधीन स्टेशन अधी0/रे0प0 निरीक्षक	**स्टेशन अधीक्षक/गोण्डा कचहरी**
4.	किलोमीटर पर स्थित	**660/8–9**
5.	स्टेशन पर	**गोण्डा कचहरी**
6.	स्टेशन मध्य ———————— एवं	xks.Mk dpgjh ;kMZ
7.	बी जी/एमजी/एन0जी0	**बी.जी.**
8.	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	**दोहरी लाइन**
9.	सामान्य स्थिति	**सड़क यातायात के लिए खुला**
10.	इण्टरलाक्ड़/नान इण्टरलाक्ड	**इण्टरलाक्ड**
11.	इण्टरलाकिंग का प्रकार	**पैनल इण्टरलाक्ड (स्टैण्र्ड–।।।)**
12.	गेट सिगनलों का प्राविधान किलोमीटर	**स्टेशन सिगनलो से अन्तर्पाशित**
13.	संकेतक व्यवस्था	Ckgqladsrh; jaxhu flxuy
14.	संचार साधन टेलीफोन/धंटी इत्यादि	**टेलीफोन**
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	**7.50 मीटर**
16.	सड़ककाप्रकार(एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	**अन्य**

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

17.	सड़क का नाम	**चन्दरपुर**
18.	पक्का/कच्चा	**पक्का**
19.	पहुंच मार्ग	**उपलब्ध**
20.	सड़क की चौड़ाई	**7.50 मीटर**
21.	सड़क की क्रासिग कोण(इरक्यू गेट के लिये)	**90°**
	पूर्व/उत्तर की तरफ	**90°**
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	**90°**
22.	सड़क की ढ़ाल यदि कोइ हो	**—**
i.	उत्तर की तरफ	**1 : 20**
ii.	दक्षिण की तरफ	**1 : 20**
23.	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	**—**
i.	उत्तर की तरफ	**सीधा**
ii.	दक्षिण की तरफ	**सीधा**
24.	'हाइट गेज' का प्रावधान	**है**
25.	बैरियर का प्रकार	**इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर व स्लाइडिंग बूम बैरियर**
26	चेक रेलो की लम्बाई	**9.50 मीटर**
27.	समपार के मध्य सड़क का सतह	**उपलब्ध**

28.	रम्बल स्ट्रिप गति अवरोध की लम्बाई	**5.50 मीटर**
29.	रोड साइन	**उपलब्ध**
30.	गति अवरोधक बोर्ड	**उपलब्ध**
31.	टी0 वी0 यू0	**155420 नवम्बर 2020**
32.	अगली गणना की तिथि	**नवम्बर 2023**
33.	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध है**
34.	गेट मैनों की संख्या	**दो**
35.	निकटतम रेलवे सहायता केन्द्र	**गोण्डा रेलवे अस्पताल**
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो	**गोण्डा**
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची हां/नहीं	**उपलब्ध**

1.2 <u>उपकरण</u> :—

क0सं0	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च/फलैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	03
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन(जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	टामी बार	01

9	मोर्टार पैन (तसला)	01
10	फावड़ा / बेल्चा	01
11	दुरमुट	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
12	पिक एक्स :	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
13	टिन केस झण्डी के लिये	01
14	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
15	बाल्टी / पानी पीने का बर्तन :	01
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये :	01
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते है (दृष्टि वाला)	01
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम :	01
19	टोकरी	01
20	सीटी	01
21	दीवार घड़ी	01
22	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

1.3 <u>गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख</u> :–

1. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
2. गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
3. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
4. ड्यूटी रोस्टर।
5. गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण–पत्र।
6. गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
7. दुर्घटना रजिस्टर।
8. समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
9. आश्वासन व निरीक्षण पुस्तिका।
10. जन परिवाद पुस्तिका।

1.4 <u>समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश</u> :–

(ए) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2 } है।

पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनो बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर दो {बैरियर सं0 बी–1 बी–2} कुल दो लाल रंग का **बूम लाक प्रूविंग इन्डीकेशन** है। **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को पुश बटन, हैण्ड जनरेटर या मैकेनिकल रुप से संचालित किया जा सकता है।

पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी–बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक क्रैन्क हैण्डिल की व्यवस्था है।

(अ) पुश बटन द्वारा समपार का संचालन :

(क) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

(i) पैनल के आन/आफ स्विच को''आन'' स्थिति में रखे।

(ii) पैनल के बैरियर–1 एवं बैरियर–2 के स्विच को ''आन स्थिति में रखे।

(iii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को आटो स्थिति में रखें।

(iv) पहले आपरेटिगं पैनल द्वारा क्लोज बटन दबाकर बूम को {बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2}बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हुटर बजने लगेगा और बूम आपरेट होगा। बूम के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।

(v) आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति मे करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन मास्टर पैनल पर भी गेट ''बन्द'' इण्डीकेशन मिल जायेगा।

(vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण स्विच को 'लाक' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''आफ'' करेगा। सिगनल ''आफ'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का सफेद इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

(i) समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच नार्मल स्थिति मे करेगा। स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच को 'रिलीज' स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबाकर, गेट को खोलने का इंडीकेशन देगा। जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इण्डीकेशन मिल जायेगा ।

(ii) स्टेशन से लाक फ्री सफेद इण्डीकेशन प्राप्त होने के बाद बूम को खोलने के लिए आपरेटिंग पैनल पर उपलब्ध ओपेन बटन को

तब तक दबाए जब तक कि पैनल पर बूम का ओपेन इण्डीकेशन न मिल जाएं।

(ब) <u>पुश बटन विफलता की स्थिति में हैण्ड जनरेटर से समपार का परिचालनः</u>

(क) <u>बन्द करने हेतु :–</u>

(i) पैनल के आन/आफ स्विच को ''आन'' स्थिति में रखे।

(ii) पैनल के आटो/मैनुअल को मैनुअल स्थिति में रखें।

(iii) सर्वप्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रैन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम {बी1 व बी2} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा दोनो बूम लाक प्रूविंग का लाल इण्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा। समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच को 'लाक' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ'करेगा। सिगनल 'आफ' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डीकेशन बुझजायेगा।

(ख) <u>खोलने हेतुः</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण स्विच को 'रिलीज' स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबाकर गेट को खोलने का इंडीकेशन देगा। जिससे गेट लाज पर लाक फ्री का सफेद इण्डीकेशन मिल जायेगा।

(i) पैनल के आन/आफ स्विच को''आन'' स्थिति में रखे।

(ii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को मैनुअल स्थिति में रखें।

(iii) सर्व प्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रैन्क को एण्टी क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम पूरा न खुल जायें। गेट पूरा खुल जाने पर आपरेटिंग पैनल पर गेट ओपेन इण्डीकेशन मिल जायेगा।

(स) **पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर की विफलता के समय :–**

(क) <u>समपार का बन्द करने हेतु परिचालनः</u>

स्टे0मास्टर, क्रैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **'एम'** को रिलीज स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबायेगा जिससे स्टेशन मास्टर के पैनल पर लाल एवं साथ ही गेट लाज में लगे लीवर लाक पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी **'एम'** को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगाः–

(i) चाभी **'एम'** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सी. एचजी–2** मुक्त होगी ।

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए **''नॉच''** दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी । संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **'सी.एचजी–2'** को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **'एम'** को लीवर लाक में लगाकर घुमा देगा। बैरियर को क्रैन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में ''नाच'' दिखाई पड़ता है। ''नॉच'' में बूम लाक क्रैन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनों बूम लाक पर की जायेगी । गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा ।

(iii) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण स्विच सं0 **263** एवं क्रैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **''एम''** जैसी भी स्थिति हो दोनों को लाक स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा एवं स्टेशन मास्टर पैनल पर समपार बन्द का इंडीकेशन जल जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **''आफ''** करेगा।सिगनल ''**आफ**''करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>समपार को खोलने हेतु परिचालनः</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण स्विच सं0 **263** एवं क्रैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **''एम''** को रिलीज स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी **''एम''** को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट खोलने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगाः–

(i) चाभी **''एम''** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **'सी.एच. जी–2'** मुक्त होगी ।

(ii) सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा। तत्पश्चात् क्रैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा। गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए **''नॉच''** दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर **एंटी क्लाक वाइज दिशा में** आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **'सी. एचजी–2'** को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **''एम''** को लीवर लाक में लगाकर घुमा देगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

(द) **<u>गेट पर लगे लीवर लाक से 'एम' चाभी न निकलने की दशा मे संचालन</u>**–

(क) **<u>समपार का बन्द करने हेतु परिचालनः</u>**

(i) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक से निकाली न जा सके तो गेटमैन, स्टे.मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(ii) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी **एमई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

(iii) **एमई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **एमई** को गेटलाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सी.एच. जी–2** मुक्त होगी ।

(iv) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा

जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए **'नॉच'** दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टे.मा0 को देगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **'सीएचजी–2'** को वापस लाक अप बाक्स में लगाकर चाभी **'एमई'** को वापस एस.एम. कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगा देगें।

(v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण **स्विच सं0 263** एवं क्रैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **'एम'** जैसी भी स्थिति हो को लाक स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **''आफ''** करेगा। सिगनल ''**आफ**''करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>समपार को खोलने हेतु परिचालनः</u>

(i) पैरा 1.4 के (स) के उप पैरा (ख) मे दी गयी प्रक्रिया करने पर **एम** चाभी के न निकलने की दशा मे गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी **एमई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

(ii) **एमई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **एमई** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सी.एच. जी–2''** मुक्त होगी। गेटमैन **'सी.एच.जी–2''** चाभी द्वारा गेट को खोल कर वापस 2वे लाक अप बाक्स मे लगाकर **एमई** चाभी को मुक्त कर हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा स्टेशन मास्टर **एमई** चाभी को पुनः पार्किगं एच. के.टी. मे लगाना सुनिशचित करेगा ।

(य) <u>स्लाडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति</u> :–

(क) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

(i) जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया

जा सके तब समपार पर लगाए गए स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।

(ii) स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान– प्रदान किया जायेगा ।

(iii) स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी **बी5–बी6** वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2 वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी5–बी6** को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी **टी1** एवं **टी2** रिलीज हो जायेगी।

(iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **टी1** एवं **टी2** को 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **'टी'** रिलीज होगी। गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा एवं स्टे. मा. को सूचित करेगा।

(v) समपार फाटक के बंद होने की सूचना प्राप्त होने पर स्टे. मा., समपार नियंत्रण स्विच को 'लाक' स्थिति में करेगा एवं समपार के बन्द होने की पुष्टि पैनल पर सफेद इंडिकेशन मिल जायेगा। इसके पश्चात स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''आफ'' करेगा। सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी **'टी'** को नहीं निकाला जा सकेगा ।

(ख) <u>समपार खोलने हेतु :–</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच को 'रिलीज' स्थिति में करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इंडीकेशन जल जायेगा। गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिलने के उपरान्त गेटमैन चाभी **'टी'** के0एल0सी0आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में में लगायेगा। चाभी **'टी'** 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **टी1** एवं **टी2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **टी1** एवं **टी2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी5** एवं **बी6** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(ग) <u>समपार नियंत्रण स्विचः</u>

पैनल पर समपार पर नियंत्रण के लिए स्विच लगाया गया है। इस स्विच की दो स्थितियां ''लाक'' एवं ''रिलीज'' है। स्विच के ऊपर एक छोटी लाल बत्ती स्विच के रिलीज स्थित में तथा एक छोटी सफेद बत्ती स्विच के लाक स्थित में जलती है। सामान्यतः यह रिलीज स्थिति में रहता है । समपार फाटक को बन्द करने के लिये समपार नियंत्रण स्विच को ''लाक'' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबाने पर लाक स्थिति के ऊपर सफेद बत्ती जल जाती है। समपार फाटक को खोलने के लिये समपार

नियंत्रण स्विच को ''रिलीज'' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबाने पर रिलीज स्थिति के ऊपर लाल बत्ती जल जाती है।

(ल) **कैंक हैन्डिल रिलीज स्विच ''एम'' :**

कैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **''एम''** समपार के नियंत्रण के लिए **स्टेशन पैनल** पर लगाया गया है । इस स्विच की दो स्थितियां है। एक छोटी लाल बत्ती स्विच के रिलीज स्थिति के ऊपर जलती रहती है और स्विच के लाक स्थिति के ऊपर छोटी सफेद बत्ती जलती रहती है। सामान्यतः यह लाक स्थिति में रहता है। जब बैरियर का संचालन गेट लाज से पुशबटन तथा हैण्ड जनरेटर से न हो सके तो उस स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर इस स्विच **'एम'** को ''रिलीज'' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबायेगा। परिणाम स्वरुप गेट लाज में लगे लीवर लाक में लाक फ्री प्रतीक जल जाता है और चाभी **''एम'** लीवर लाक से मुक्त हो जाती है। **'एम'** चाभी को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगाकर घुमाते है जिससे चाभी **'सी.एच.जी–2'** मुक्त हो जाती है।

नोटः I. आपात कालीन स्विच :

आपातकाल के समय गेट रक्षित सिगनलों को आन स्थिति में करने के लिये गेट लाज में एक स्विच का प्रावधान है। यह स्विच एक ग्लास केस में ताला बंद व सील रहता है। आपात स्थिति में गेट रक्षित सिगनलों को ''आन'' करने के लिए गेट मैन ग्लास केस के सामने लगे शीशे को तोड़कर स्विच को घुमायेगा। ऐसा करने से गेट रक्षित सिगनल ''आन'' दशा में हो जायेगें। आपात स्थिति समाप्त हो जाने पर स्विच को नार्मल कर देगा। केस में नया शीशा लगा दिया जायेगा।

II. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर **सी.एच.जी.–2** की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपातकालीन चाभी **'एमई'** का प्रावधान है। यह चाभी स्टे.मास्टर कार्यालय मे लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी एच0के0टी0 मे लाक्ड रहती है। **सी0एच0जी0–2** की पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में विद्युत लिफ्टिंग बैरियर के संचालन हेतु चाभी **'एमई** परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा गेट पर भेजी जाती है इस चाभी को निकालने से गेट रक्षित सिगनल 'आन' स्थिति में हो जाते/रहते हैं। विफलता ठीक होने पर पुनः एच0के0टी0 मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(बी) **गेटमैन को सूचना** :–

(i) **डाउन** गाड़ियों का लाइन सं0 6 पर डेड एण्ड लगाकर तथा लाइन सं0 4 व 5 पर डिरेलिंग स्विच तक बनाकर आगमन के अतिरिक्त सभी **अप** व **डाउन** गाड़ियो का आगमन तथा **डाउन** गाड़ियों के प्रस्थान के लिये इस समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :–

सामान्य स्थिति में :–

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	सूचना का समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके इंडीकेशन देने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं0 का आदान प्रदान		समपार से गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/ गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
				गेटमैन का प्रा.नं0	स्टेमा का प्रा.नं.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9

गेट विफल होने की स्थिति में :–

इण्टरलाक्ड गेट विफल होने की स्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की कार्य प्रणाली नान–इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा। ऐसी स्थिति में स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे:–

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने/देने का समय	स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर	गेटमैन द्वारा सूचना प्राप्त होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गेटमैन द्वारा गेट को बन्द व लाक कर दिया गया प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर द्वारा समपार के बन्द व लाक होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

(**ii**) इण्डीकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच को लाक्ड स्थिति में करके समूह बटन सं0 **2** को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। ऐसा करने पर समपार नियंत्रण बटन के ऊपर एक सफेद लघु बत्ती समपार फाटक बन्द व लाक है, की पुष्टि स्वरुप जल जायेगी तत्पश्चात् स्टे. मा. गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा ।

(**iii**) स्टेशन मास्टर का यह दायित्व है कि गेटमैन को सूचित करने से पूर्व सुनिश्चित कर ले कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार है सड़क यातायात अधिक देर तक समपार पर रुका न रहे ।

(**iv**) जब किसी गाड़ी को स्टेशन से/को यार्ड में/से पायलट करना हो अथवा कोई शंटिंग मूवमेन्ट इस समपार के आर–पार करना हो तो गाड़ी पायलट करने अथवा शंटिंग कार्य के लिए नियुक्त कर्मचारी फाटक को सड़क यातायात के लिए बन्द व लाक होना सुनिश्चित करेगा तथा उसके पश्चात ही समपार फाटक को पार करेगा ।

(सी) **<u>टेलीफोन संचार की विफलता</u>** :–

जब टेलीफोन संचार विफल हो जाये अथवा दो या तीन प्रयास के बाद भी गेटमैन की तरफ से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त न हो तो स्टे. मा. निम्न कार्यवाही करेगा :–

(**i**) कार्यरत स्टेशन मास्टर, कांटावाला द्वारा गेटमैन को लिखित रुप से पूर्ण विवरण, संख्या एवं गाड़ी की दिशा के बारे में सूचित करेगा ।

(**ii**) कार्यरत गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने के उपरान्त गेट को सड़क यातायात के विरुद्व बन्द करेगा। गेट का बन्द एवं लाक इन्डीकेशन प्राप्त होने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा ।

(**iii**) ट्रेनों की अधिकता के कारण कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा कार्यरत गेटमैन को सूचित करना सम्भव न हो सके तो वह गाड़ी के ड्राइवर को सिगनल **''आन''** स्थिति में पार करने हेतु लिखित आदेश देगा ।

(**iv**) इसके अतिरिक्त स्टेशन मास्टर ड्राइवर को लगातार सीटी बजाते हुए सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ने हेतु तथा गेटमैन के हाथ सिगनल के अनुसार समपार पार करने का सतर्कता आदेश जारी करेगा ।

(**v**) आने वाली गाड़ी के केस में स्टेशन मास्टर भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।

(**vi**) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।

(**vii**) स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।

(**viii**) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके फिट मेमो देगा।

(डी) **<u>इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता</u>** :–

(i) जब इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के खराब हो जाने के कारण गेट को बन्द न किया जा सके तो गेटमैन तुरन्त प्राइवेट नम्बर का आदान– प्रदान करते हुये कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

(ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की सम्भावना हो, दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा। तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा।

(iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा।

(iv) सड़क यातायात को सुरक्षित करने के उपरान्त गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती आने वाली ट्रेन के ड्राइवर को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से इस समपार की ओर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(ई) **<u>'गेट की चाभी' का गेट के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी' खोलने के लिये न निकाली जा सके</u>** :–

(i) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(ii) 'गेट की चाभी' का गेट के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी' खोलने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी **एमई** चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप मे गेट लाज पर भेजेगा। कार्यरत गेटमैन चाभी **'एमई'** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सीएचजी.–2** मुक्त होगी ।

(iii) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर कि विफलता की स्थिति में 2वे लाकअप बाक्स से **सी.एच.जी.–2** चाभी नही निकलने की परिस्थिति में गेट को नान –इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान नान–इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा।

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर की मरम्मत करते है को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

(vii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(एफ) <u>समपार फाटक की खुली दशा में 'गेट चाभी' की विफलता :–</u>

(i) 'गेट की चाभी' का गेट के खुली स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी ' बन्द करने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी **एमई** चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप मे गेट लाज पर भेजेगा। कार्यरत गेटमैन चाभी **''एमई''** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सी एच जी.–2** मुक्त होगी । कार्यरत गेटमैन **''सी एच जी.–2''** चाभी द्वारा गेट को बन्द कर वापस 2वे लाक अप बाक्स मे लगाकर **एमई** चाभी को मुक्त कर हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा कार्यरत स्टेशन मास्टर **एमई** चाभी को पुनः पार्किगं एच.के.टी. मे लगाना सुनिश्चित कर ही सिगनल आफ करेगा ।

(ii) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि लाकअप बाक्स से गेट चाभी निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन तुरन्त कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(iii) इस परिस्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान की प्रक्रिया नान–इण्टरलाक गेट की प्रक्रिया में निहित निर्देशों के अनुसार करेगा। गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा उसके बाद वह गाड़ी को हाथ संकेत पर पास करेगा।

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये गाड़ियों को ब्लाक खण्ड में प्रवेश कराने के पूर्व **<u>'गेट खुली दशा में खराब है'</u>** के लिये सतर्कता आदेश जारी करने के लिये सूचित करेगा।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो लाकअप बाक्स की मरम्मत करते है, को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

(vii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(जी) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का कोई अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में कर देगा।

(ii) समपार के दोनो छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(iii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये अवरोध के बारे में सूचित करेगा।

(**iv**) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नही प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(**v**) गेटमैन पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है। तत्पश्चात् गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।

(**vi**) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।

(**vii**) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी नही चलायेगा जब तक कि गेटमैन सुनिश्चित नही कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नही कर रहा है।

(**viii**) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।

(**ix**) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद इसकी सूचना गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(**x**) कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई व्यवधान न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में गेटमैन द्वारा हरा संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।

(**xi**) यदि समपार फाटक बाधित नहीं है तब गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद यदि समपार फाटक पर कोई व्यवधान नही है तो गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।

(**xii**) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।

(**xiii**) समपार फाटक पर सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय से प्रारम्भ की जायेगी जब लिफ्टिंग बैरियर को मरम्मत के उपरान्त संयोजन/फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

(एच) <u>समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध</u> :–

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ पर पेड़ गिरने से अवरोध, सड़क वाहन द्वारा बाधा अथवा कोई गाड़ी का अवपथन जो गेटमैन को दिखाई देता हो तो गेटमैन तथा स्टेशन मास्टर समपार फाटक पर अवरोध में वर्णित निर्देशों के अनुसार कार्यवाही करेगें। यदि कोई अवरोध समपार फाटक को बाधित करता है तो गेटमैन सड़क

यातायात के लिये सड़क को उस समय तक बन्द रखेगा जबतक कि रेलपथ से बाधा हटा नही दिया जाये।

1.5 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) <u>सावधानी</u> :–

गेटमैन सदैव किसी भी अप्रत्याशित घटना के लिये की जाने वाली त्वरित कार्यवाही के प्रति सावधान रहेगा।

(2) <u>ट्रेन के समपार फाटक से गुजरते समय फाटक वाले की स्थिति</u> :–

ट्रेन के गुजरने की स्थिति में गेटमैन बतायी गयी निम्न स्थिति में खड़ा रहेगा।

(i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुॅह करके खड़ा रहेगा।

(ii) दिन में गेटमैन दॉये हाथ में लाल झण्डी तथा बॉये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।

(iii) रात्रि समय में गेटमैन जलती हुई सफेद हाथ बत्ती लाइन की तरफ दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।

(iv) गेटमैन गले में धागे में बॉधकर सीटी लटकाये रहेगा।

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

(i) गेटमैन रोड यूजर सिगनल को लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।

(ii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नही जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।

(iii) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।

(iv) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चेन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।

(v) गेटमैन गार्ड द्वारा ड्राइवर को वाकी–टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।

(vi) समपार फाटक का बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।

(vii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंगमेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(**viii**) जब गेटमैन अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं ''बैज'' धारण करेगा।

(**ix**) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि डयूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण–पत्र उपलब्ध है।

(**x**) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।

(**xi**) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में है एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार है।

(**xii**) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।

(**xiii**) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।

(**xiv**) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं के लिये गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा कि समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो।

(**xv**) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनो तरफ लगाये गये **''हाइट लोडिंग गेज''** के नीचे से गुजरे।

(**xvi**) जहॉ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

(4). <u>ट्रेन की असामान्य स्थिति में किया जाने वाला कार्य</u> :–

यदि गेटमैन किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह

निम्न कार्य करेगा :–

(**i**) वह तत्काल ही ड्राइवर/गार्ड को दिन में लाल झण्डी तथा रात में लाल बत्ती दिखाकर सचेत करेगा।

(**ii**) साथ ही साथ ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार सीटी बजायेगा, चिल्लायेगा, असामान्य हाव–भाव प्रदर्शित करेगा तथा ब्रेकवान पर पत्थर फेकेंगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।

(**iii**) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यो के उपरान्त भी ध्यान नही देते है तो वह कार्यरत स्टे. मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान– प्रदान करते हुये तो तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।

(**iv**) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन ''रोक हैण्ड सिगनल'' (लाल) नही दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर–नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।

(**v**) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव–भाव प्रदर्शित करते हुये दोनो हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनो हाथों को अलग

करके पुनः दोनो हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।

(**vi**) ऐसा करने से यदि ट्रेन नही रूकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के साथ इसकी सूचना देगा।

(5) <u>आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही</u> :–

(**i**) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा तथा गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में रखेगा।

(**ii**) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नही है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(**iii**) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नही देते है तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

(6) <u>गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा</u> :–

(अ) <u>दोहरी लाइन पर</u> :–

(i) यदि दोनो लाइनें अवरुद्ध है तो गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूरी पर निर्धारित स्थान पर लगायेगा। गेटमैन पहले उस लाइन को संरक्षित करेगा, जिस पर पहले ट्रेन आने की सम्भावना हो।

(ii) तदुपरान्त उसी तरह गेटमैन दूसरी लाइन पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती अवरोध के 5 मीटर दूर लगायेगा।

क्रमश : पृष्ठ 15 पर

(iii) गेंटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।

(iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तब 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10–10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।

(v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।

(vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।

(vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहॉ पटाखे लगाये जाते है, पहुॅचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहॉ तक पहुॅच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

(viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।

(ब) **<u>गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही</u>** :–

(i) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।

(ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे – वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम और गेटमैन स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।

1.6 <u>25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियॉः–</u>

(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।

(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।

(iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।

(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचे अथवा दौड़ायें।

(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुऐं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।

(vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।

(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तोः–

1. गेट को तुरन्त बंद करें।

2. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–

(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।

(ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।

(ग) इंजन के पेंटो मे खराबी।

(घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।

(ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।

(च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।

3. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत मे **टूटी तारों** एवं बांड को न छुयें।

4. ओ.एच.ई. के **तार टूटने** की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर–फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

5. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर अप एवं डाउन लाइन मे पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।

(viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।

(ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।

(x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।

(xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तों तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।

(xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

(xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुयें तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

———————————

परिशिष्ट ''ए''

भाग–2

गोण्डा कचहरी स्टेशन पर स्थित ''विशेष'' श्रेणी का ट्राफिक समपार संख्या 264 के संचालन हेतु अनुदेश ।

1. **विवरणः–**

1.2 सामान्य :

1	समपार फाटक सं0	**264 ''विशेष''**
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	**यातायात**
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	**स्टेशन अधीक्षक / गोण्डा कचहरी**
4	किलोमीटर पर स्थित	**661 / 4–5**
5	स्टेशन पर	**गोण्डा कचहरी**

6	स्टेशनों के मध्य	**गोण्डा कचहरी यार्ड**
7	बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0	**बी0जी0**
8	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	**दोहरी लाइन**
9	सामान्य स्थिति	**सड़क यातायात के लिये खुला**
10	इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड	**इण्टरलाक्ड**
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	**पैनल इण्टरलाक्ड (स्टैण्डर्ड–।।।)**
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	**स्टेशन के सिगनलो से अन्तर्पाशित**
13	संकेतन व्यवस्था	**बहुसंकेतीय कलर लाइट सिगनल**
14	संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	**7.50 मीटर**
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य)	**अन्य**
17	सड़क का नाम	**गोण्डा कचहरी – एफ0सी0आई0 गोदाम**
18	पक्का / कच्चा	**पक्का**
19	पहुॅच मार्ग	**उपलब्ध**
20	सड़क की चौड़ाई	**7.50 मीटर**
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	**90^{o}**
	पूर्व / उत्तर की तरफ	**90^{o}**
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	**90^{o}**
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	**–**
	पूर्व / उत्तर की तरफ	**1 : 20**
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	**1 : 20**
23	सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई)	**सीधा**
	पूर्व / उत्तर की तरफ	**सीधा**
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	**सीधा**
24	हाईट गेज का प्रावधान	**हैं**
25	बैरियर का प्रकार	**इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर व स्लाइडिंग बूम बैरियर**
26	चेक रेलो की लम्बाई	**9.50 मीटर**
27	समपार के मध्य सड़क की सतह	**पक्का**

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

28.	रम्बल स्ट्रिप / गति अवरोध की लम्बाई	**6.50 मीटर**
29.	रोड साइन	**उपलब्ध**
30.	गति अवरोधक बोर्ड	**उपलब्ध**
31.	टी0 वी0 यू0	**65900 नवम्बर 2020**
32.	अगली गणना की तिथि	**नवम्बर 2023**
33.	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध है**
34.	गेट मैनों की संख्या	**दो**
35.	निकटतम रेलवे सहायता केन्द्र	**गोण्डा रेलवे अस्पताल**
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो	**गोण्डा**
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची हां / नहीं	**उपलब्ध**

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

1.2 <u>उपकरण</u> :–

क0सं0	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च/फलैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	03
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन(जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	टामी बार	01
9	मोर्टार पैन (तसला)	01
10	फावड़ा/बेल्चा	01
11	दुरमुट	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक न
12	पिक एक्स :	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक न
13	टिन केस झण्डी के लिये	01
14	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
15	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन :	01
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये :	01
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते है (दृष्टि वाला)	01
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम :	01
19	टोकरी	01
20	सीटी	01
21	दीवार घड़ी	01
22	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

1.3 <u>गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख</u> :–

11. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
12. गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
13. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
14. ड्यूटी रोस्टर।
15. गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण–पत्र।
16. गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
17. दुर्घटना रजिस्टर।
18. समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
19. निरीक्षण पुस्तिका।
20. जन परिवाद पुस्तिका।

1.5 <u>समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश</u> :–

(ए) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2 } है।

पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनो बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर दो {बैरियर सं0 बी–1 बी–2} कुल दो लाल रंग का **बूम लाक प्रूविंग इन्डीकेशन** है। **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को पुश बटन, हैण्ड जनरेटर या मैकेनिकल रुप से संचालित किया जा सकता है।

पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी–बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक क्रैन्क हैण्डिल की व्यवस्था है।

(अ) पुश बटन द्वारा समपार का संचालन :

(क) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

(i) पैनल के आन/आफ स्विच को''आन'' स्थिति में रखे।

(ii) पैनल के बैरियर–1 एवं बैरियर–2 के स्विच को ''आन स्थिति में रखे।

(iii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को आटो स्थिति में रखें।

(iv) पहले आपरेटिगं पैनल द्वारा क्लोज बटन दबाकर बूम को {बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2}बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हुटर बजने लगेगा और बूम आपरेट होगा। बूम के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।

(v) आपरेटिगं पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति मे करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन मास्टर पैनल पर भी गेट ''बन्द'' इण्डीकेशन मिल जायेगा।

(vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण स्विच को 'लाक' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''आफ'' करेगा। सिगनल ''आफ'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग

पैनल पर से लाक फ्री का सफेद इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

(i) समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच नार्मल स्थिति मे करेगा। स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच को 'रिलीज' स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबाकर, गेट को खोलने का इंडीकेशन देगा। जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इण्डीकेशन मिल जायेगा ।

(ii) स्टेशन से लाक फ्री सफेद इण्डीकेशन प्राप्त होने के बाद बूम को खोलने के लिए आपरेटिंग पैनल पर उपलब्ध ओपेन बटन को तब तक दबाए जब तक कि पैनल पर बूम का ओपेन इण्डीकेशन न मिल जाएं।

(ब) <u>पुश बटन विफलता की स्थिति में हैण्ड जनरेटर से समपार का परिचालनः</u>

(क) <u>बन्द करने हेतु :–</u>

(i) पैनल के आन/आफ स्विच को ''आन'' स्थिति में रखे।

(ii) पैनल के आटो/मैनुअल को मैनुअल स्थिति में रखें।

(iii) सर्वप्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रैन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम {बी1 व बी2} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा दोनो बूम लाक प्रूविंग का लाल इण्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा। समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच को 'लाक' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ'करेगा। सिगनल 'आफ' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डीकेशन बुझजायेगा।

(ख) <u>खोलने हेतु:</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण स्विच को 'रिलीज' स्थिति में करके

एवं समूह बटन सं0–2 को दबाकर गेट को खोलने का इंडीकेशन देगा। जिससे गेट लाज पर लाक फ्री का सफेद इण्डीकेशन मिल जायेगा।

(i) पैनल के आन/आफ स्विच को''आन'' स्थिति में रखे।

(ii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को मैनुअल स्थिति में रखें।

(iii) सर्व प्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रैन्क को एण्टी क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम पूरा न खुल जायें। गेट पूरा खुल जाने पर आपरेटिंग पैनल पर गेट ओपेन इण्डीकेशन मिल जायेगा।

(स) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर की विफलता के समय :–

(क) <u>समपार का बन्द करने हेतु परिचालनः</u>

स्टे0मास्टर, क्रैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **'एल'** को रिलीज स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबायेगा जिससे स्टेशन मास्टर के पैनल पर लाल एवं साथ ही गेट लाज में लगे लीवर लाक पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी **'एल'** को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगाः–

(i) चाभी **'एल'** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सी. एचजी–1** मुक्त होगी ।

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए **''नॉच''** दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी । संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **'सी.एचजी–1'** को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **'एल'** को लीवर लाक में लगाकर घुमा देगा। बैरियर को क्रैन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में ''नाच'' दिखाई पड़ता है। ''नॉच'' में बूम लाक क्रैन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनों बूम लाक पर की जायेगी । गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स

स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा ।

(iii) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण स्विच सं0 **264** एवं क्रैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **''एल''** जैसी भी स्थिति हो दोनों को लाक स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा एवं स्टेशन मास्टर पैनल पर समपार बन्द का इंडीकेशन जल जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **''आफ''** करेगा।सिगनल ''**आफ**''करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>समपार को खोलने हेतु परिचालनः</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण स्विच सं0 **264** एवं क्रैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **'एल'** को रिलीज स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी **''एल''** को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट खोलने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगाः–

(i) चाभी **''एल''** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **'सी.एच. जी–1'** मुक्त होगी ।

(ii) सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा। तत्पश्चात् क्रैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा। गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए **''नॉच''** दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर **एंटी क्लाक वाइज दिशा में** आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **'सी. एचजी–1'** को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **''एल''** को लीवर लाक में लगाकर घुमा देगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

(द) <u>गेट पर लगे लीवर लाक से ''एल'' चाभी न निकलने की दशा मे संचालन–</u>

(क) <u>समपार का बन्द करने हेतु परिचालनः</u>

(i) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक से निकाली न जा सके तो गेटमैन, स्टे.मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(ii) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी **एलई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

(vi) **एलई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **एलई** को गेटलाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सी.एच. जी–1** मुक्त होगी ।

(vii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए **'नॉच'** दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टे.मा0 को देगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **'सीएचजी–1'** को वापस लाक अप बाक्स में लगाकर चाभी **'एलई'** को वापस एस.एम. कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगा देगें।

समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण **स्विच सं0 264** एवं क्रैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **'एल'** जैसी भी स्थिति हो को लाक स्थिति में करके एवं समूह बटन सं0–2 को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **''आफ''** करेगा। सिगनल ''**आफ**''करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>समपार को खोलने हेतु परिचालनः</u>

(i) पैरा 1.4 के (स) के उप पैरा (ख) मे दी गयी प्रक्रिया करने पर **एल** चाभी के न निकलने की दशा मे गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत

स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी **एलई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

(ii) **एलई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **एलई** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सी.एच. जी–1''** मुक्त होगी। गेटमैन **''सी.एच.जी–1''** चाभी द्वारा गेट को खोल कर वापस 2वे लाक अप बाक्स मे लगाकर **एलई** चाभी को मुक्त कर हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा स्टेशन मास्टर **एलई** चाभी को पुनः पार्किगं एच. के.टी. मे लगाना सुनिश्चित करेगा ।

(य) <u>स्लाडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति</u> :–

(क) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

(i) जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से बन्द न किया जा सके तब समपार पर लगाए गए स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।

(ii) स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान– प्रदान किया जायेगा ।

(iii) स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी **बी3–बी4** वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2 वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी3–बी4** को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी **एल1** एवं **एल2** रिलीज हो जायेगी।

(iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **एल1** एवं **एल2** को 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **'के'** रिलीज होगी। गेटमैन चाभी को गेटलाज में लगे के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमायेगा एवं स्टे.मा. को सूचित करेगा।

(v) समपार फाटक के बंद होने की सूचना प्राप्त होने पर स्टे. मा., समपार नियंत्रण स्विच को 'लाक' स्थिति में करेगा एवं समपार के बन्द होने की पुष्टि पैनल पर सफेद इंडिकेशन मिल जायेगा। इसके पश्चात स्टे. मा. गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा। सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी **'के'** को नहीं निकाला जा सकेगा।

(ख) <u>समपार खोलने हेतु</u> :–

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच को 'रिलीज' स्थिति में करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इंडीकेशन जल जायेगा। गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिलने के उपरान्त गेटमैन चाभी **'के'** के0एल0सी0आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के

सम्बन्धित लाक में में लगायेगा। चाभी **'के'** 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **एल1** एवं **एल2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **एल1** एवं **एल2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी3** एवं **बी4** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(य) <u>समपार नियंत्रण स्विचः</u>

पैनल पर समपार नियंत्रण के लिए स्विच लगाया गया है। इस स्विच की दो स्थितियां ''लाक'' एवं ''रिलीज'' है। स्विच के ऊपर एक छोटी लाल बत्ती स्विच के रिलीज स्थित में तथा एक छोटी सफेद बत्ती स्विच के लाक स्थित में जलती है।सामान्यतः यह रिलीज स्थिति में रहता है । समपार फाटक को बन्द करने के लिये समपार नियंत्रण स्विच को ''लाक'' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबाने पर लाक स्थिति के ऊपर सफेद बत्ती जल जाती है। समपार फाटक को खोलने के लिये समपार नियंत्रण स्विच को ''रिलीज'' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबाने पर रिलीज स्थिति के ऊपर लाल बत्ती जल जाती है।

(र) <u>**कैंक हैन्डिल रिलीज स्विच ''एल'' :**</u>

कैंक हैन्डिल रिलीज स्विच **''एल''** समपार के नियंत्रण के लिए **स्टेशन पैनल** पर लगाया गया है । इस स्विच की दो स्थितियां है। एक छोटी लाल बत्ती स्विच के रिलीज स्थिति के ऊपर जलती रहती है और स्विच के लाक स्थिति के ऊपर छोटी सफेद बत्ती जलती रहती है। सामान्यतः यह लाक स्थिति में रहता है। जब बैरियर का संचालन गेट लाज से पुशबटन तथा हैण्ड जनरेटर से न हो सके तो उस स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर इस स्विच **'एल'** को ''रिलीज'' स्थिति में करके समूह बटन सं0–2 को दबायेगा। परिणाम स्वरुप गेट लाज में लगे लीवर लाक में लाक फ्री प्रतीक जल जाता है और चाभी **''एल'** लीवर लाक से मुक्त हो जाती है। **'एल'** चाभी को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगाकर घुमाते है जिससे चाभी **'सी.एच.जी–1'** मुक्त हो जाती है।

नोटः **I.** <u>आपात कालीन स्विच</u> :

आपातकाल के समय गेट रक्षित सिगनलों को आन स्थिति में करने के लिये गेट लाज में एक स्विच का प्रावधान है। यह स्विच एक ग्लास केस में लगा है। केस ताला बंद व सील रहता है। आपात स्थिति में गेट रक्षित सिगनलों को ''आन'' करने के लिए गेट मैन ग्लास केस के सामने लगे शीशे को तोड़कर स्विच को घुमायेगा। ऐसा करने से गेट रक्षित सिगनल ''आन'' दशा में हो जायेगें। आपात स्थिति समाप्त हो जाने पर स्विच को नार्मल कर देगा। केस में नया शीशा लगा दिया जायेगा।

II.<u>विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन</u> :

समपार फाटक पर **सी.एच.जी.–1** की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपातकालीन चाभी **'एलई'** का प्रावधान है। यह चाभी स्टे.मा. कार्यालय मे लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी एच0के0टी0 मे लाक्ड रहती है। **सी0एच0जी0–1** की पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में विद्युत लिफ्टिंग बैरियर के संचालन हेतु चाभी **'एलई** परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा गेट पर भेजी जाती है इस चाभी को निकालने से गेट रक्षित सिगनल 'आन'

स्थिति में हो जाते/रहते हैं। विफलता ठीक होने पर पुनः एच.के.टी. मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(बी) <u>गेटमैन को सूचना</u> :–

(i) **डाउन** गाड़ियो का लाइन सं0 6 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर, लाइन सं0 5 पर डिरेलिंग स्विच तक बनाकर आगमन के अतिरिक्त सभी **अप** व **डाउन** गाड़ियों का आगमन एवं **डाउन** गाड़ियों के लिये प्रस्थान के लिए इस समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :–

<u>सामान्य स्थिति में</u> :–

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	सूचना का समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके इंडीकेशन देने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं0 का आदान प्रदान		समपार से गाड़ी पास होने का समय	गेटमैन द्वारा गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
				गेटमैन का प्रा.नं0	स्टेमा का प्रा.नं.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

<u>गेट विफल होने की स्थिति में</u> :–

इण्टरलाक्ड गेट विफल होने की स्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की कार्य प्रणाली नान–इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा। ऐसी स्थिति में स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे:–

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने /देने का समय	स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर	गेटमैन द्वारा सूचना प्राप्त होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गेटमैन द्वारा गेट को बन्द व लाक कर दिया गया प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर द्वारा समपार के बन्द व लाक होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/ गेटमैन का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

(ii) इण्डीकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण स्विच को लाक्ड स्थिति में करके समूह बटन सं0 **2** को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। ऐसा करने पर समपार नियंत्रण बटन के ऊपर एक सफेद लघु बत्ती समपार फाटक बन्द व लाक है, की पुष्टि स्वरुप जल जायेगी तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा।

(iii) स्टेशन मास्टर का यह दायित्व है कि गेटमैन को सूचित करने से पूर्व सुनिश्चित कर ले कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार है सड़क यातायात अधिक देर तक समपार पर रुका न रहे ।

(iv) जब किसी गाड़ी को स्टेशन से/को यार्ड में/से पायलट करना हो अथवा कोई शंटिंग मूवमेन्ट इस समपार के आर–पार करना हो तो गाड़ी पायलट करने अथवा शंटिंग कार्य के लिए नियुक्त कर्मचारी फाटक को सड़क यातायात के लिए बन्द व लाक होना सुनिश्चित करेगा तथा उसके पश्चात ही समपार फाटक को पार करेगा ।

(सी) <u>टेलीफोन संचार की विफलता</u> :–

जब टेलीफोन संचार विफल हो जाये अथवा दो या तीन प्रयास के बाद भी गेटमैन की तरफ से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त न हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्न कार्यवाही करेगा :–

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर, पोर्टर/कांटावाला द्वारा गेटमैन को लिखित रुप से पूर्ण विवरण, संख्या एवं गाड़ी की दिशा के बारे में सूचित करेगा ।

(ii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने के उपरान्त गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करेगा। गेट का बन्द एवं लाक इन्डीकेशन प्राप्त होने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "**आफ**" करेगा ।

(iii) ट्रेनों की अधिकता के कारण कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत गेटमैन को सूचित करना सम्भव न हो सके तो वह गाड़ी के ड्राइवर को सिगनल **"आन"** स्थिति में पार करने हेतु लिखित आदेश देगा ।

(iv) इसके अतिरिक्त स्टेशन मास्टर ड्राइवर को लगातार सीटी बजाते हुए सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ने हेतु तथा गेटमैन के हाथ सिगनल के अनुसार समपार पार करने का सतर्कता आदेश जारी करेगा ।

(v) आने वाली गाड़ी के केस में स्टेशन मास्टर भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।

(vi) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।

(vii) स्टे. मा. संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।

(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा।

(डी) <u>इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता</u> :–

(i) जब इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के खराब हो जाने के कारण गेट को बन्द न किया जा सके तो गेटमैन तुरन्त प्राइवेट नम्बर का आदान– प्रदान करते हुये स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

(ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की सम्भावना हो, दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा। तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा।

(iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा।

(iv) सड़क यातायात को सुरक्षित करने के उपरान्त गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती आने वाली ट्रेन के ड्राइवर को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से इस समपार की ओर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(ई) **'गेट की चाभी' का गेट के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी ' खोलने के लिये न निकाली जा सके :–**

(i) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान– प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(ii) 'गेट की चाभी' का गेट के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी' खोलने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी **एलई** चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप मे गेट लाज पर भेजेगा। कार्यरत गेटमैन चाभी **'एलई'** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सीएचजी.–1** मुक्त होगी ।

(iii) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर कि विफलता की स्थिति में 2वे लाकअप बाक्स से **सी.एच.जी.–1** चाभी नही निकलने की परिस्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान के कार्यप्रणाली नान–इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा।

(iV) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर की मरम्मत करते है को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

(vii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(एफ) **समपार फाटक की खुली दशा में 'गेट चाभी' की विफलता :–**

(i) 'गेट की चाभी' का गेट के खुली स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी ' बन्द करने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी **एलई** चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप मे गेट लाज पर भेजेगा। कार्यरत गेटमैन चाभी **''एलई''** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सी एच जी.–1** मुक्त होगी । कार्यरत गेटमैन **''सी एच जी.–1''** चाभी द्वारा गेट को बन्द कर वापस 2वे लाक अप बाक्स मे लगाकर **एलई** चाभी को मुक्त कर हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा कार्यरत स्टेशन मास्टर **एलई** चाभी

को पुनः पार्किगं एच.के.टी. मे लगाना सुनिश्चित कर ही सिगनल आफ करेगा ।

(ii) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि लाकअप बाक्स से गेट चाभी निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन तुरन्त कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(iii) इस परिस्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान की प्रक्रिया नान–इण्टरलाक गेट की प्रक्रिया में निहित निर्देशों के अनुसार करेगा। गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा उसके बाद वह गाड़ी को हाथ संकेत पर पास करेगा।

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये गाड़ियों को ब्लाक खण्ड में प्रवेश कराने के पूर्व **'गेट खुली दशा में खराब है'** के लिये सतर्कता आदेश जारी करने के लिये सूचित करेगा।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो लाकअप बाक्स की मरम्मत करते है, को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

(vii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(जी) **समपार फाटक पर अवरोध** :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का कोई अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में कर देगा।

(ii) समपार के दोनो छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(iii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये अवरोध के बारे में सूचित करेगा।

(iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नही प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(v) गेटमैन तब पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है। तत्पश्चात् गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।

(vi) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।

(**vii**) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी नही चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नही कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नही कर रहा है।

(**viii**) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।

(**ix**) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद इसकी सूचना गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(**x**) कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई व्यवधान न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में गेटमैन द्वारा हरा संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।

(**xi**) यदि समपार फाटक बाधित नहीं है तब गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद यदि समपार फाटक पर कोई व्यवधान नही है तो गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।

(**xii**) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।

(**xiii**) समपार फाटक पर सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय से प्रारम्भ की जायेगी जब लिफ्टिंग बैरियर को मरम्मत के उपरान्त संयोजन/फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

(एच) <u>समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध</u> :–

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ पर पेड़ गिरने से अवरोध, सड़क वाहन द्वारा बाधा अथवा कोई गाड़ी का अवपथन जो गेटमैन को दिखाई देता हो तो गेटमैन तथा स्टेशन मास्टर समपार फाटक पर अवरोध में वर्णित निर्देशों के अनुसार कार्यवाही करेगें। यदि कोई अवरोध समपार फाटक को बाधित करता है तो गेटमैन सड़क यातायात के लिये सड़क को उस समय तक बन्द रखेगा जबतक कि रेलपथ से बाधा हटा नही दिया जाये।

1.5 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) **<u>सावधानी</u>** :–

गेटमैन सदैव किसी भी अप्रत्याशित घटना के लिये की जाने वाली त्वरित कार्यवाही के प्रति सावधान रहेगा।

(2) **<u>ट्रेन के समपार फाटक से गुजरते समय फाटक वाले की स्थिति</u>** :–

ट्रेन के गुजरने की स्थिति में गेटमैन बतायी गयी निम्न स्थिति में खड़ा रहेगा।

(**i**) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुँह करके खड़ा रहेगा।

(**ii**) दिन में गेटमैन दॉये हाथ में लाल झण्डी तथा बॉये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।

(**iii**) रात्रि समय में गेटमैन जलती हुई सफेद हाथ बत्ती लाइन की तरफ दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।

(**iv**) गेटमैन गले में धागे में बॉधकर सीटी लटकाये रहेगा।

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

(**i**) गेटमैन रोड यूजर सिगनल को लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।

(**ii**) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नही जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।

(**iii**) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।

(**iv**) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चेन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।

(**v**) गेटमैन गार्ड द्वारा ड्राइवर को वाकी–टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।

(**vi**) समपार फाटक का बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।

(**vii**) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंगमेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(**viii**) जब गेटमैन अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं ''बैज'' धारण

(**ix**) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि डयूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण–पत्र उपलब्ध है।

(**x**) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।

(**xi**) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में है एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार है।

(**xii**) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।

(**xiii**) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।

(**xiv**) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं के लिये गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा कि समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो।

(**xv**) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनो तरफ लगाये गये **"हाइट लोडिंग गेज"** के नीचे से गुजरे।

(**xvi**) जहॉ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

(4). <u>ट्रेन की असामान्य स्थिति में किया जाने वाला कार्य</u> :–

यदि गेटमैन किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह

निम्न कार्य करेगा :–

(**i**) वह तत्काल ही ड्राइवर/गार्ड को दिन में लाल झण्डी तथा रात में लाल बत्ती दिखाकर सचेत करेगा।

(**ii**) साथ ही साथ ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार सीटी बजायेगा, चिल्लायेगा, असामान्य हाव–भाव प्रदर्शित करेगा तथा ब्रेकवान पर पत्थर फेकेंगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।

(**iii**) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यो के उपरान्त भी ध्यान नही देते है तो वह कार्यरत स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।

(**iv**) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन ''रोक हैण्ड सिगनल'' (लाल) नही दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर–नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।

(**v**) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव–भाव प्रदर्शित करते हुये दोनो हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनो हाथों को अलग करके पुनः दोनो हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।

(**vi**) ऐसा करने से यदि ट्रेन नही रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के साथ इसकी सूचना देगा।

(5) <u>आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही</u> :–

(**i**) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा तथा गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में रखेगा।

(**ii**) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नही है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का

आदान–प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नही देते है तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

(6) <u>गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा</u> :–

(अ) <u>दोहरी लाइन पर</u> :–

(i) यदि दोनो लाइनें अवरुद्ध है तो गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूरी पर निर्धारित स्थान पर लगायेगा। गेटमैन पहले उस लाइन को संरक्षित करेगा, जिस पर पहले ट्रेन आने की सम्भावना हो।

(ii) तदुपरान्त उसी तरह गेटमैन दूसरी लाइन पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती अवरोध के 5 मीटर दूर लगायेगा।

(iii) गेंटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।

(iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तब 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10–10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।

(v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।

(vi) गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।

(vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहॉ पटाखे लगाये जाते है, पहुॅचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है या ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहॉ तक पहुॅच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

(viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।

(ब) <u>गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही</u> :–

(i) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा

है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।

(**ii**) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे – वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम और गेटमैन स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।

(iii) आउट आफ कोर्स रुकने वाली गाड़ियों की सूचना कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राप्त होने तथा स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों की दशा में गेटमैन टेल लैम्प/टेल बोर्ड के साथ पास होना और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी के पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप स्टेशन मास्टर को सहायक नियम 4.17(vii) के अनुसार प्राइवेट नम्बर देगा।

1.6 <u>25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँः–</u>

(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।

(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।

(iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।

(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचे अथवा दौड़ायें।

(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुयें जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।

(vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।

(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तोः–

3. गेट को तुरन्त बंद करें।

4. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–
(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।
(ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।
(ग) इंजन के पेंटो मे खराबी।
(घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
(ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
(च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।

6. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत मे **टूटी तारों** एवं बांड को न छुयें।

7. ओ.एच.ई. के **तार टूटने** की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर–फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

8. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर

अप एवं डाउन लाइन मे पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।

(viii) हाइट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।

(ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।

(x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।

(xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तों तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।

(xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

(xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुयें तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

परिशिष्ट 'ए'

भाग –3

गोण्डा कचहरी तथा मैजापुर स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 266 के संचालन हेतु अनुदेश

1. **विवरण**

SWR/Optg **शुद्धि पर्ची सं0 2 दिनॉक 22.12.22** **गोण्डा कचहरी**

1.1 **सामान्य** :–

1	समपार फाटक सं0	**266 "सी"**
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	**इन्जीनियरिंग**
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0/रेलपथ निरीक्षक	**सेक्शन इन्जी0/रेलपथ/जरवलरोड**
4	किलोमीटर पर स्थित	**665/1–2**
5	स्टेशन पर	**गोण्डा कचहरी**
6	स्टेशनों के मध्य	**गोण्डा कचहरी – मैजापुर**
7	बी0जी0/एम0जी0/एन0जी0	**बी0जी0**
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	**दोहरी लाइन**
9	सामान्य स्थिति	**सड़क यातायात के लिये खुला**
10	इण्टरलाक्ड/नान–इण्टरलाक्ड	**नान–इण्टरलाक्ड**
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	–
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	–
	अप दिशा–	–
	डाउन दिशा–	–
13	संकेतन व्यवस्था	–
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	**टेलीफोन**
15	समपार फाटक की चौड़ाई	**7.50 मीटर**
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	**अन्य (कस्बा रोड)**
17	सड़क का नाम	**कटरा –पोटरगंज गोण्डा**
18	पक्का/कच्चा	**पक्का**
19	पहुँच मार्ग	**कटरा पहुँच मार्ग**
20	सड़क की चौड़ाई	**7.50 मीटर**
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	**90°**
	पूर्व/उत्तर की तरफ	**90°**
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	**90°**
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	**1.60 मी0 अप एवं 1.50 मी0 डाउन**
	पूर्व/उत्तर की तरफ	"
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	"
23	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	**सीधा**
	पूर्व/उत्तर की तरफ	"
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	"
24	हाईट गेज का प्रावधान	**है**
25	बैरियर का प्रकार	**लिफ्टिंग बैरियर**

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

26	चेक रेलो की लम्बाई	**9.50 मीटर**
27	समपार के मध्य सड़क की सतह	**समतल**
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	**20.00 मीटर**
29	रोड साइन	**–**
30	गति अवरोधक बोर्ड	**उपलब्ध**
31	टी0वी0यू0	**8732 नवम्बर 2020**
32	अगली गणना की तिथि	**नवम्बर 2023**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**दो**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**गोण्डा**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता।	**गोण्डा**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध है**

1.2 उपकरण :–

क्रम सं0	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च/फलैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	03
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन (जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	गेट लैम्प	02
9	टामी बार	01
10	मोर्टार पैन (तसला)	01
11	फावड़ा/बेल्चा	01
12	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्य)
13	पिक एक्स	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्य)
14	टिन केस झण्डी के लिये	01
15	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
16	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	01
17	टिन केस मस्टर शीट के लिये	01
18	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगा (दृष्टि वाला)	01
19	गेट पर अवरोध की दशा में समपारकी र हेतु प्रदर्शित डायग्राम	01
20	टोकरी	01
21	सीटी	01
22	दीवार घड़ी	01
23	छोटी चेन ताला चाभी युक्त	02

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :–

21. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
22. गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
23. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
24. ड्यूटी रोस्टर।
25. गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण–पत्र।
26. गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
27. दुर्घटना रजिस्टर।
28. समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
29. निरीक्षण एवं आश्वासन पुस्तिका।
30. जन परिवाद पुस्तिका।

1.4. <u>समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश</u> :–

(क) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये एक विन्च की व्यवस्था है कार्यरत गेटमैन विंच को तबतक संचालित करेगा जब तक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर के बीच में कोई सड़क वाहन न फॅस जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये इसके **'ई'** प्रकार के ताले से चाभी **'पी–1'** को निकाल लेगा। बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो ई प्रकार के ताले लगे हैं जिसके एक ताले में चाभी **'पी'** लगी है तथा दूसरे ताले में चाभी **'पी–1'** लगाने की जगह है। विंन्च से निकली चाभी **'पी–1'** को इसके अपने ताले में लगाकर घुमायेगा तथा बूम लाकिंग लीवर को विपरीत दिशा में खींचेगा जिससे बूम ताला बन्द हो जायेंगें तथा चाभी **'पी'** को निकालकर अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा।

जब गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलेगा तो गेटमैन विन्च को तब तक संचालित करेगा जबतक कि लिफ्टिंग बैरियरों के बूम ऊपर उठकर लगभग ऊर्ध्वाधर न हो जाये।

(ख) <u>प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान</u> :–

(i) **गोण्डा कचहरी** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **डाउन** गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा **अप** गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले मैगनेटो टेलीफोन द्वारा कार्यरत गेटमैन को गाड़ी का नम्बर, विवरण, दिशा एवं गेट से पास होने का सम्भावित समय देते हुये प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के साथ सूचित करेगा।

(ii) कार्यरत गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना प्राप्त होने पर समपार फाटक को समय से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करके तथा चाभी **"पी"** को अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में होना सुनिश्चित करके कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर पुष्टि करेगा।

(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन से समपार फाटक के बन्द व लाक होने का प्राइवेट नम्बर प्राप्त होने के उपरान्त ही सम्बन्धित गाड़ी का लाइन क्लीयर अथवा प्रस्थान प्राधिकार देगा।

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्नलिखित प्रारूप में एक लॉग रजिस्टर का आवश्यकतानुसार अनुरक्षण करेंगें :–

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने/देने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट	कार्यरत गेटमैन द्वारा सूचना प्राप्त होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट को बन्द व लाक कर दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार के बन्द व लाक हाने की स्वीकृति हेतु	गाड़ी पास होने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर

				नम्बर	नम्बर		दिया गया प्राइवेट नम्बर		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

(v) कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित गाड़ी का टेल लैम्प अथवा टेल बोर्ड देखकर समपार फाटक से पूर्णरुप से पास होना सुनिश्चित करके समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलने हेतु तभी अधिकृत होगा जबतक कि उसे उसी दिशा या दूसरी दिशा की गाड़ी हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु बन्द व लाक रखे रहने. हेतु प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर सूचित न किया गया हों ।

(ग) <u>टेलीफोन संचार की विफलता</u> :–

जब कभी टेलीफोन संचार माध्यम विफल हो जाये अथवा दो या तीन प्रयास के बाद भी गेटमैन की तरफ से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त न हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :–

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली सभी गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) जारी किये गये सतर्कता आदेश में ड्राइवर को समपार फाटक की तरफ लगातार सीटी बजाते हुये सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने हेतु निर्देश दिया जायेगा।

(iii) ड्राइवर को कार्यरत गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल संकेत मिलने पर समपार फाटक को सतर्कतापूर्वक पास करने का निर्देश दिया जायेगा। यदि हाथ सिगनल संकेत नही दिखाई देता है तो ड्राइवर गाड़ी को समपार के पहले रोककर अपने सहायक ड्राइवर को समपार की स्थिति जानने के लिये भेजेगा। यदि समपार फाटक बन्द है तो सहायक ड्राइवर 'सभी ठीक है' सिगनल देगा और यदि समपार फाटक बन्द नही है तो सहायक ड्राइवर समपार फाटक को बन्द करके 'सभी ठीक है' सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर, गार्ड की सहायता लेगा।

(iv) गाड़ी के आगमन के मामले में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।

(v) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत गेटमैन को भी गैंगमैन/पेट्रोलमैन या प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने की सूचना देगा।

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।

(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा।

(घ) <u>लिफ्टिंग बैरियर की विफलता</u> :–

(i) जब लिफ्टिंग बैरियर के खराब हो जाने के कारण गेट को बन्द न किया जा सके तो गेटमैन तुरन्त प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

(ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की सम्भावना हो, दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा। तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा।

(iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा।

(iv) समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये सुरक्षित करने के उपरान्त गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी संकेत तथा रात्रि में हरी बत्ती आने वाली ट्रेन के ड्राइवर को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से इस समपार की ओर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(ड.) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनो छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये अवरोध के बारे में सूचित करेगा।

(iii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को आगमन/प्रस्थान सिगनल यदि किसी ट्रेन के लिये 'आफ' किया गया हो तो उसको 'आन' करने के लिये सूचित करेगा।

(iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नही प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(v) गेटमैन पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है। गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।

(vi) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।

(vii) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक कोई गाड़ी नही चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नही कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नही कर रहा है।

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तबतक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।

(ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान से सूचित करेगा।

(x) तब कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई बाधा न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि गेटमैन द्वारा हरा झण्डी/बत्ती संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।

(xi) गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद यदि समपार फाटक पर कोई बाधा नही

है तो गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।

(xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।

(xiii) समपार फाटक पर सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय से प्रारम्भ की जायेगी जब लिफ्टिंग बैरियर को मरम्मत के उपरान्त संयोजन/फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

(च) <u>समपार फाटक के समीप रेल पथ पर अवरोध</u> :–

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ का किसी पेड़ इत्यादि के गिरने के कारण अवरुद्ध होना, सड़क वाहन द्वारा अवरुद्ध अथवा गाड़ी का अवपथन होना जो गेटमैन को दिखाई दे रहा है, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर 'समपार फाटक पर अवरोध' में ऊपर वर्णित प्रक्रिया के अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि अवरोध समपार फाटक को बाधित कर रहा है तो गेटमैन को सड़क यातायात के लिये फाटक को उस समय तक बन्द रखेगा जब तक रेलपथ से अवरोध हटा न लिया जाये।

1.5 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) **<u>सावधानी</u>** :–

गेटमैन सदैव किसी भी अप्रत्याशित घटना के लिये की जाने वाली त्वरित कार्यवाही के प्रति सावधान रहेगा। समपार फाटक की चाभी गेटमैन के व्यक्तिगत कब्जे में रहेगी।

(2) **<u>ट्रेन के समपार फाटक से गुजरते समय फाटक वाले की स्थिति</u>** :–

ट्रेन के गुजरने की स्थिति में गेटमैन बतायी गयी निम्न स्थिति में खड़ा रहेगा:–

(i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुँह करके खड़ा रहेगा।

(ii) दिन में गेटमैन दॉये हाथ में लाल झण्डी तथा बॉये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।

(iii) रात्रि समय में गेटमैन जलती हुई सफेद हाथ बत्ती लाइन की तरफ दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।

(iv) गेटमैन गले में धागे में बॉधकर सीटी लटकाये रहेगा।

(3) **<u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u>** :–

(i) गेटमैन जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हुआ हो तो रेलपथ पर समपार के दोनो तरफ दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) गेटमैन गेट लैम्प को सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा ।

(iii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नही जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।

(iv) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।

(v) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चेन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।

(vi) गेटमैन गार्ड द्वारा ड्राइवर को वाकी–टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।

(vii) समपार का बैरियर गेट क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।

(viii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंगमेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(ix) जब गेटमैन अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।

(x) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण–पत्र उपलब्ध है।

(xi) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।

(xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में है एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार है।

(xiii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।

(xiv) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।

(xv) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं के लिये गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा कि समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो।

(xvi) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनो तरफ लगाये गये **"हाइट लोडिंग गेज"** के नीचे से गुजरे।

(xvii) जहॉ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

(4). **ट्रेन की असामान्य स्थिति में किया जाने वाला कार्य** :–

यदि गेटमैन किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्न कार्य करेगा :–

(i) वह तत्काल ही ड्राइवर/गार्ड को दिन में लाल झण्डी तथा रात में लाल बत्ती दिखाकर सचेत करेगा।

(ii) साथ ही साथ ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार सीटी बजायेगा, चिल्लायेगा, असामान्य हाव–भाव प्रदर्शित करेगा तथा ब्रेकवान पर पत्थर फेकेंगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।

(iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यो के उपरान्त भी ध्यान नही देते है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये तदानुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।

(iv) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन रोक हैण्ड सिगनल (लाल) नही दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर–नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।

(v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव–भाव प्रदर्शित करते हुये दोनो हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनो हाथों को अलग करके पुनः दोनो हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।

(vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नही रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के द्वारा इसकी सूचना देगा।

(5) **आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही** :–

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नही है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नही देते है तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

(6) <u>गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा</u> :–

(अ) <u>दोहरी लाइन पर</u> :–

(i) यदि दोनो लाइनें अवरुद्ध है तो गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूरी पर निर्धारित स्थान पर लगायेगा। गेटमैन पहले उस लाइन को संरक्षित करेगा, जिस पर पहले ट्रेन आने की सम्भावना हो।

(ii) तदुपरान्त उसी तरह गेटमैन दूसरी लाइन पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती अवरोध के 5 मीटर दूर लगायेगा।

(iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।

(iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तथा 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10–10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।

(v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।

(vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।

(vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहॉ पटाखे लगाये जाते है, पहुॅचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहॉ तक पहुॅच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

(viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।

(ब) <u>गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही</u> :–

(i) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।

(ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे – वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम और स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।

(iii) गाड़ी के आवागमन हेतु समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात किसी भी अपरिहार्य परिस्थिति में बिना गाड़ी पास हुये समपार को सड़क यातायात हेतु तबतक नहीं खोलेगा जबतक कि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलने हेतु

प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर उसे अधिकृत न कर दिया गया हो।

1.6 <u>25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँः–</u>

(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।

(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।

(iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।

(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचे अथवा दौड़ायें।

(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुऐं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।

(vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।

(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तोः–

5. गेट को तुरन्त बंद करें।

6. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–

(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।

(ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।

(ग) इंजन के पेंटो मे खराबी।

(घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।

(ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।

(च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।

9. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत मे **टूटी तारों** एवं बांड को न छुऐं।

10. ओ.एच.ई. के **तार टूटने** की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, नियमानुसार बैनर–फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

11. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर अप एवं डाउन लाइन मे पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।

(viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।

(ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।

(x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।

(xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तों तुरन्त स्टेशन मास्टर को सुचित करें।

(xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

(xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुऐं तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

परिशिष्ट – सी

टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच) :

.....कुछ नहीं .....

परिशिष्ट ''डी''

साधारण और सहायक नियमों और प्रशासन द्वारा समय – समय पर अनुदेशों में वर्णित कर्तव्यों के अतिरिक्त नित्यप्रति के परिचालन कार्यों से सम्बन्ध में स्टेशन कर्मचारियों का निम्नलिखित कर्तव्य शामिल होंगे :–

1. **स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर** :

स्टेशन अधीक्षक स्टेशन का सर्वोपरि पर्यवेक्षकीय प्रभारी है। संचालन एवं कुशलता के उच्च मानक की उपलब्धि एवं निर्वाह करने के लिए सुरक्षित संचालन के लिए सामान्यतया उत्तरदायी है। अतः उनका कर्तव्य है कि व सभी श्रेणियों के कर्मचारी को अपनी उपस्थिति का एहसास करायें। उसके कर्तव्यों में अन्य बातों के साथ–साथ यह भी शामिल है :

1.1 स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों का सामान्य पर्यवेक्षण।

1.2 यह सुनिश्चित करने के लिए आवधिक जांच करना कि सभी श्रेणी के कर्मचारी अपनी पाली रोस्टर के अनुरूप कार्य कर रहे हैं तथा उनके द्वारा सही व सुरक्षित कार्य पद्धति अपनायी जा रही है।

1.3 यह सुनिश्चित करने के लिए कर्मचारियों को आवधिक परीक्षा एवं जांच कराना कि इन से सम्बन्धित कर्मचारियों के सम्बन्ध में सभी नियमों से वे पूर्णतः अवगत है।

1.4 दुर्धटना निवारण एवं संचालन को सही एवं संरक्षित विधि के प्रयोग सम्बन्धी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना।

1.5 यार्ड के साधनों का आवधिक निरीक्षण।

1.6 आश्वासन पुस्तिका, दुर्घटना पुस्तिका एवं स्टेशन संचालन नियमावली का रख–रखाव करना।

1.7 रात्रि में स्टेशन कार्यालय और गाड़ी संचालन के प्रयोजनार्थ निर्धारित नियम पुस्तिका, दैनिक गाड़ी सिगनल पुस्तिका, सतर्कता आदेश पुस्तिका एवं टी/369(1)या(3बी) इत्यादि का आवधिक निरीक्षण करना।

1.8 सभी अनियमितताओं एवं नियम भंग के मामले का पता लगाना और रिपोर्ट करना।

1.9 सामान्य संचालन में सुधार लाने अथवा संरक्षित संचालन सुनिश्चित करने के लिए यार्ड में किसी आवश्यक संशोधन सम्बन्धित सुझाव सहित युक्ति भी सुझाना।

1.10 स्टेशन अधीक्षक निम्नलिखित पैरा(2) में स्टेशन मास्टर के लिए वर्णित कर्तव्यों के मदों के लिए भी उत्तरदायी होंगे।

2. **स्टेशन मास्टर** :

कार्यरत स्टेशन मास्टर, स्टेशन और गाड़ियों के संचालन आगमन एवं प्रस्थान से सीधे सम्बन्धित एवं उसके संचालन के प्रभारी होंगे। गाड़ी संचालन से सम्बन्धित सभी कर्मचारियों के उनके आदेशों एवं अनुदेशों के अनुरूप कार्य करना चाहिये। उनके कर्तव्यों में निम्नलिखित सम्मिलित हैं :–

2.1 कार्यमुक्त हो रहे स्टेशन मास्टर से सामान्य एवं असामान्य गाड़ी संचालन के लिए अपेक्षित यार्ड, कांटों, सिगनलों, क्रैंक हैण्डिल निजी संख्या पुस्तकों की स्थिति से आश्वस्त होना एवं यह सुनिश्चित करना कि खराब मदों का स्टेशन डायरी में विशेष उल्लेख किया गया है।

2.2 आगमन की अनुमति देना और प्राप्त करना एवं अंतिम रोक सिगनल 'आफ'' कर प्रस्थान प्राधिकार देना।

2.3 ब्लाक यंत्रों का संचालन एवं नियंत्रक कन्ट्रोल टेलीफोन पर स्वयं उपस्थित होकर बातचीत करना।

2.4 साधारण एवं सहायक नियमों के अनुरूप सभी गाड़ियों का आगमन एवं प्रस्थान करना।

2.5 सिगनलों को 'आफ' स्थिति में करने से पहले लाइन का साफ होना सुनिश्चित करना।

2.6 शंटिंग कार्यवाही का सामान्य मार्गदर्शन एवं विस्तृत अनुदेश देना तथा पैनल से कॉटो का आवश्यकतानुसार संचालन।

2.7 जाने वाली गाड़ियों के लिए चालकों का यथापेक्षित सतर्कता आदेश (टी–409) एवं खराब सिगनलों को पार करने हेतु (टी–369) (1) या 3–बी जारी करना।

2.8 'शिफ्ट वाइज' कर्तव्य के दौरान स्टेशन डायरी का अनुरक्षण ।

2.9 निजी संख्या पुस्तिका, ब्लाक यंत्रों, स्टेशन पैनल एवं क्रैंक हैण्डिल ताले एसेम्बली के ताले की कुन्जियों को निजी अभिरक्षा में रखना।

2.10 अपने अधीन कार्यरत कर्मचारियों के कार्यो का पर्यवेक्षण।

2.11 स्टेशन मास्टर के कार्य पर नहीं रहने 'आफ आवर्स' के दौरान स्टेशन का सामान्य पर्यवेक्षण।

2.12 किसी सामान्य या विशेष आदेश द्वारा आवंटित अन्य कर्तव्यों का पालन करना।

2.13 गाड़ियों के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना।

2.14 मोटर चालित कांटों को संचालित करना।

टिप्पणी : उपर्युक्त कर्तव्यों के अतिरिक्त स्टेशन अधीक्षक द्वारा समय–समय पर विनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेंगे।

3. **<u>कांटावाला</u>** :

स्टेशन पर गाड़ियों के रिसेप्सन एवं डिस्पैच तथा शंटिंग के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेशों के पालन करने का उत्तरदायी है। स्टेशन की सुरक्षा एवं त्वरित कार्य के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर के आदेशों का पालन करना हैं। इसके साथ–साथ उसकी ड्यूटी में नीचे लिखें कार्य भी शामिल हैं :–

3.1 पैनल से जो कांटे संचालित नहीं होते उनकी तथा आवश्यकता पड़ने पर पैनल संचालित कांटों की नान सिगनल मूवमेंट में सही सेटिंग सुनिश्चित कर क्लैम्पिंग व पैडलाकिंग करना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार गार्ड की देख–रेख में स्टेशन पर गाड़ियों की शंटिंग करना।

3.2 आवश्यकता अनुसार गाड़ियों को पायलट करना तथा टी–369 (1) या 3–बी को हस्तांतरित करना।

3.3 जैसे और जब कार्यरत स्टेशन मास्टर आदेश दे कुहासा सिगनल को लगाना।

3.4 स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखने के लिए वुडेन स्प्रैग लगाना तथा सेफ्टी चेन बांधकर ताला लगाना।

3.5 अगर कोई सतर्कता आदेश हो तो सभी अप एवं डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश देना।

3.6 पैसेन्जर गाड़ियों के लाइन क्लियर एवं पैसेन्जर गाड़ियों को जाने हेतु स्टेशन की घंटी बजाना।

3.7 आवश्यकता पड़ने पर रुकने वाली गाड़ियों के गार्ड से पूर्ण आगमन रिपोर्ट लेना।

3.8 आवश्यकता पड़ने पर पार्सलों को लादना तथा उतारना।

3.9 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेशों का शीघ्रता एवं ईमानदारी से पालन करना।

4. <u>फाटकवाला</u> :

फाटकवाला उसके चार्ज में दिये समपार फाटक के लिए उत्तरदायी है। प्रशासन द्वारा दिये गये उपकरणों को सुरक्षित रखना, उनके उचित प्रयोग और अनुरक्षण का उत्तरदायी उसी का है। उसे सड़क यातायात और रेलवे के लिए सदैव सतर्क रहना है और फाटक को निर्धारित तरीके से परिचालित करके रेल यातायात एव सड़क यातायात दोनों को सुरक्षित करना है। शंटिंग मूवमेंट और गाड़ी गुजरने पर फाटक को बंद करना तथा सड़क यातायात डिटेंशन की घटना न घटे उसके निम्नलिखित कर्तव्य हैं :–

4.1 गाड़ी को गुजरने के लिए समपार फाटक को बंद करके ताला लगाना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर को समपार फाटक के बंद होने का इण्डीकेशन परिशिष्ट 'ए' के अनुसार देना।

4.2 दिन में गेंट लाज की तरफ सतर्कता के साथ दाहिने हाथ में लाल व बायें हाथ में हरी झण्डी लेकर तथा रात में हाथ बत्ती को ट्रैक की तरफ सफेद रोशनी करके खड़े होना चाहिये जिससे कि आपात स्थिति में वह आवश्यकता पड़ने पर शीघ्र हाथ बत्ती दिखा सके।

4.3 खतरे की आशंका में उसे सतर्क और तुरन्त कार्यवाही हेतु तैयार रखना चाहिये।

4.4 उसे देखना चाहिये कि समपार फाटक छोड़ना पड़ जाये तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बंद कर ताला लगा देना आवश्यक है।

4.5 फाटक की बत्तियां निरंतर प्रज्जवलित रहना चाहिये, इसे सुनिश्चित कर लें।

4.6 यदि आपात स्थिति में उसे फाटक छोड़ना पड़ जाये तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बंद कर ताला लगा देना आवश्यक है।

4.7 इसे सुनिश्चित करना चाहिये कि पहियों के फ्लेन्ज के पैनल हमेशा साफ रहते हैं।

4.8 फाटक या उससे संबंधित यंत्रों में यदि कोई खराबी दिखायी देती है तो शीघ्र से शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित कर देना चाहिये।

4.9 यदि वह देखता है कि गाड़ी पार्ट हो गयी हो तो शोर मचाकर या हाव–भाव से ड्राइवर एवं गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकृष्ट करने का प्रयत्न करना चाहिये।

(उसे खतरे का सिगनल कतई नहीं दिखाना चाहिये)

4.10 उसे अपने कार्यभार के घंटों में फाटक पर प्रत्येक दशा में उपस्थित रहना चाहिये। उसे समपार फाटक को तब तक नहीं छोड़ना चाहिये जब तक कि वह कार्यमुक्त न हो गया हो।

4.11 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये सभी वैध निर्देशों का पालन करना चाहिये।

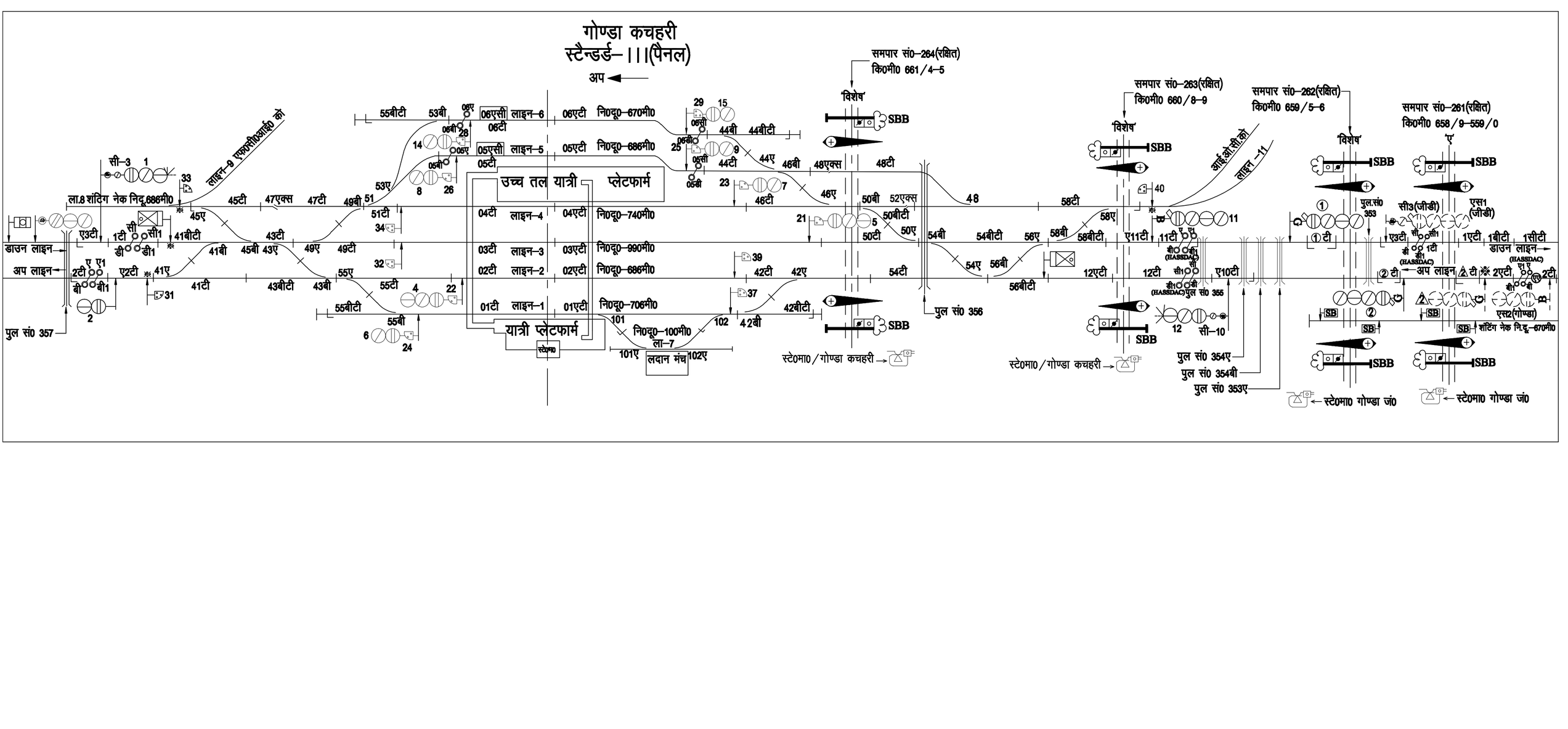
क. गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए फाटक को बंद करने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाटक बंद इंडीकेशन देगा ।

ख. फाटक से गाड़ियों के संरक्षित रूप के पास करने का ध्यान रखना और गाडियों के चालन (रन) के दौरान पायी गयी किसी खराबी के संबंध में चिल्लाकर अथवा अंग संचालन द्वारा चालक एवं गार्ड का ध्यान आकृष्ट करेगा।

ग. अपने कर्तव्य काल में चेक रेल को साफ रखना।

परिशिष्ट ''ई''

स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची :–

क्रम सं0	उपकरण	संख्या
1	स्टाप कालर्स	6
2	पावर ब्लाक स्टाप कालर्स	6
3	फायर बाल्टिया	6
4	अग्निशामक यंत्र	2
5	हैण्ड सिगनल लैम्प (ट्राई कलर बैट्री आपरेटेड)	3
6	फाग सिगनल	50
7	प्राथमिक चिकित्सा बाक्स	1
8	सेफ्टी चेन	10
9	क्लैम्प	16
10	पैड लाक चाभी सहित	30
11	वूडेन स्प्रैग	16
12	वी.एच.एफ. सेट	1
13	हैण्ड सिगनल फ्लैग	
	लाल	4
	हरा	4
14	स्ट्रेचर	2
15	व्हील चेयर	1

गोण्डा कचहरी
स्टैन्डर्ड–।।।(पैनल)