# पूर्वोत्तर रेलवे

## लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं0–एल0जे0एन0 / **199**

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथिः **03.06.21**
स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथिः **18.06.21**

## चुरेब के स्टेशन संचालन नियम
## बी0जी0

**टिप्पणीः** i) दिनांक **18.06.21** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 / **199** में शुद्धि पर्ची सं0 **5** को समाहित किया जायेगा।

ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति कार्यरत 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 संख्या **एनईआर / एल.जे.एन. / सी.आर.वी. / एस.आई.पी. / 2006 / वी.ई.आर.–जीरो संशोधन 'यू'** पर आधारित नियमारेख संः **वमंसिदूइं / ल.जं. / 2023(आर0डी0) / 17 दि. 21.02.23** एवं **कर्षण आरेख सं0 RE/GKP/EL/BGC /TSWR /CRV/Gr-142/MOD-1 दि. 17.10.16** 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 :**

**चुरेब** स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के **गोण्डा जं0–गोरखपुर जं0** विद्युतीकृत मार्ग पर दोहरी लाइन का **''बी''** श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक–III अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। यह **गोरखपुर** जं0 स्टेशन से **42.24** 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**

**चुरेब** स्टेशन के उत्तर पूरब में **7.87** कि0मी0 की दूरी पर **खलीलाबाद** स्टेशन एवं दक्षिण पश्चिम में **7.52** कि0मी0 की दूरी पर **मुण्डेरवा** स्टेशन स्थित है।

**2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन** :

**क. अप साइड :**
कोई नहीं

**ख. डाउन साइडः**
कोई नहीं

**क्रमशः पृष्ठ 2 पर**

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 । |
|---|---|---|
| **चुरेब – मुण्डेरवा** | | |
| **अप लाइन** | इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 से । | **मुण्डेरवा** स्टेशन के अप होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक। |
| **डाउन लाइन** | इस स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के आगे कॉटा सं0 201ए से। | **मुण्डेरवा** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक । |
| **चुरेब – खलीलाबाद** | | |
| **अप लाइन** | इस स्टेशन के अप होम सिगनल सं0 एस–12 के आगे बी0एस0एल0बी0 से। | **खलीलाबाद** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक । |
| **डाउन लाइन** | इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 से । | **खलीलाबाद** स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक। |

2.4 <u>ढलान, यदि कोई हो</u> :
स्टेशन भवन की मध्य रेखा से **खलीलाबाद** छोर की ओर 1700 में 1 की ढ़ाल व समतल 1730 में 1 की ढ़ाल व 2220 में 1 की चढ़ाई तथा **मुण्डेरवा** छोर की ओर 1700 में 1 की चढ़ाई व 2000 में 1 की चढ़ाई है।

2.5 <u>ले आउट</u> :
इस स्टेशन का ले आउट पॉच लाइनों का है, जिसमें लाइन सं0 1, 2, 3 एवं 4 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइनें हैं तथा लाइन सं0 5 नान–रनिंग लाइन है।

2.5.1 (क) <u>चालू लाइने, संचलन की दिशा और सी.एस.आर. में वाहन क्षमता</u> :

| लाइन संख्या | क्लियर स्टैन्डिंग रूम (मीटर में) (सी0एस0आर0) | वाहन क्षमता (कोच) | | अभ्युक्तियॉ | विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ICF | LHB | | |
| 1 | 695.00 मी0 | 31 | 28 | डाउन लूप लाइन रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है । | विद्युतीकृत |
| 2 | 700.00 मी0 | 31 | 29 | डाउन मेन लाइन है । | |
| 3 | 715.00 मी0 | 32 | 29 | अप मेन लाइन है । | |
| 4 | 715.00 मी0 | 32 | 29 | अप लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है । | |

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

2.5.2 <u>गैर चालू लाइनें और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता</u> :–

| लाइन संख्या | क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी0एस0आर0) | वाहन क्षमता (कोच) | | अभ्युक्तियॉ | विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ICF | LHB | | |
| 5 | 80.00 | 3 | 3 | मुण्डेरवा छोर पर रनिंग लाइन सं0 1 से निकली हाट एक्सिल साइडिंग लाइन है। | विद्युतीकृत |

**क्रमशः पृष्ठ 3 पर**

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 :

| 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **184 ट्राफिक** | ए | कॉटा सं0 205ए एवं कॉटा सं0 207 के मध्य कि0मी0 **546/2–3** पर स्थित है। | सड़क यातायात के लिए खुला । | कार्यरत फाटक वाला | है | स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है। | नहीं |
| **185 इन्जी0** | ए | डाउन डिस्टेन्ट/ गेट सिगनल सं0 2 तथा अप गेट सिगनल सं0 3 के मध्य कि0मी0 **548/3–4** पर स्थित है। | सड़क यातायात के लिए खुला । | कार्यरत फाटक वाला | है | स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध 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 विवरण 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **183 इन्जी0** | ए | **चुरेब** तथा **खलीलाबाद** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **544/2–3** पर स्थित है। | सड़क यातायात के लिये खुला । | फाटकवाला | है | स्टेशन मास्टर कार्यालय 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 ।

**क्रमशः पृष्ठ 4 पर**

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 :

| लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार | सहकारी/ असहकारी | परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी | चाभी जिसके पास रखी जाती है | टिप्पणी |
|---|---|---|---|---|
| इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **खलीलाबाद** के कार्यालय में स्थापित टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र एवं ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. से सम्बद्ध है। | असहकारी | कार्यरत स्टेशन मास्टर | कार्यरत स्टेशन मास्टर | – |
| इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **मुण्डेरवा** के कार्यालय में स्थापित टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र एवं ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. से सम्बद्ध है। | असहकारी | कार्यरत स्टेशन मास्टर | कार्यरत स्टेशन मास्टर | – |

**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 एवं V देखें।

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 यह स्टेशन मानक–III अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। मोटर चालित कांटों एव सिगनलों को कार्यरत स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्थापित डोमिनो पैनल पर प्रदत्त पुश बटनों के 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। इस स्टेशन के स्टेशन संचालन 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 :–

**चुरेब–मुण्डेरवा** एवं **चुरेब–खलीलाबाद** खंड में अप एवं डाउन लाइनों पर ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

| क्र0 सं0 | कालिंग आन सिगनल संख्या | विवरण |
|---|---|---|
| 1 | डाउन कालिंग आन सिगनल सं0 सी–3 | यह डाउन होम सिगनल स0 एस–1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन स0 1/2 में आने के लिए है। |
| 2 | अप कालिंग आन सिगनल स0 सी–10 | यह अप होम सिगनल सं0 एस–12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है।यह लाइन सं0 3/4 में आने के लिए है। |

**क्रमशः पृष्ठ 5 पर**

(iv) <u>फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड</u> :–
फिक्सड वार्नर की यहॉ व्यवस्था नहीं है। लाइन सं0 1 व 2 पर अप स्टाप बोर्ड व लाइन सं0 3 व 4 पर डाउन स्टाप बोर्ड का प्रावधान है।

(v) <u>आपात क्रास ओवर :–</u>
अप मेन लाइन को डाउन मेन लाइन से जोड़ने हेतु कांटा सं0 **208ए–208बी** का प्रावधान है तथा डाउन मेन लाइन को अप मेन लाइन से जोड़ने हेतु कांटा सं0 **201ए–201बी** का प्रावधान है ।

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

| कॉंटा 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 | |
| **501** | इकहरे एच.पी.के. तालायुक्त कॉटे | नहीं | लाइन सं0 1 के लिये व लाइन सं0 5 के विरुद्ध सेट व लाक्ड | एसके | यान्त्रिकी | है | कॉटा सेट करके | 1 व 5 | चाभी **एसके** कॉटा सं0 **501एक्स** में लाक्ड रहती है। |
| **501 एक्स** | दोहरे एच.पी.के. तालायुक्त डिरेलिंग स्विच | है | लाइन सं0 5 पर डिरेल करने के लिये सेट व लाक्ड | एफ–1 | यान्त्रिकी | है | कॉटा सेट करके | 5 व 1 | साइडिंग चाभी **एफ–1** स्टेशन मास्टर कक्ष मे केएलसीआर मे लाक्ड रहती है। |
| **502** | इकहरे एच.पी.के. तालायुक्त कॉटे | नहीं | लाइन सं0 1 के लिये व लाइन सं0 5 के विरुद्ध सेट व लाक्ड | एसके1 | यान्त्रिकी | है | कॉटा सेट करके | 1 व 5 | चाभी **एसके1** कॉटा सं0 **502एक्स** में लाक्ड रहती है। |
| **502 एक्स** | दोहरे एच.पी.के. तालायुक्त डिरेलिंग स्विच | है | लाइन सं0 5 पर डिरेल करने के लिये सेट व लाक्ड | एफ–1 | यान्त्रिकी | है | कॉटा सेट करके | 5 व 1 | साइडिंग चाभी **एफ–1** स्टेशन मास्टर कक्ष मे केएलसीआर मे लाक्ड रहती है। |

<u>नोटः–</u> की लाकिंग फेल हो जाने पर कॉटा सं0 501 व 502 को नार्मल स्थिति में क्लैम्प व पैड लाक करके उसको स्थायी रुप से ताला बन्द कॉटे मानकर पैड लाक की चाभियों को कार्यरत स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा।

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

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

**क्रमशः पृष्ठ 6 पर**

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

(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 पट्टी (स्ट्रिप) प्रकाशित होकर होम सिगनल का लूप लाइन के लिए ''आफ' होना दर्शाती है ।

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

**अनाश्रित शंट सिगनल** (स्वतंत्र खम्भे पर स्थित) की आन स्थिति में एक सीधी लघु प्रकाश पट्टी तथा आफ स्थिति में 45° के कोण पर लघु सफेद प्रकाश पट्टी प्रकाशित होगी। **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 पट्टियों (स्ट्रिप) 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 पट्टिया प्रकाशित हो जाती है।जब गाड़ी ट्रैक सर्किट पर आती है तब प्रकाश पट्टियों का सफेद प्रकाश 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 पट्टियां लाल प्रकाश से प्रकाशित हो जाती है ।

**टिप्पणीः** गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी 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 पट्टी 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 विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।

**क्रमशः पृष्ठ 7 पर**

(स) <u>कांटो का संकेत</u> :

एक सफेद प्रकाश स्ट्रिप (पट्टी) प्रत्येक कांटे के ट्रैक सर्किट पर कांटे की नार्मल/रिवर्स स्थिति के अनुसार प्रकाशित रहता है। जब सम्बन्धित कांटा बटन एवं डब्लू डब्लू एन बटन कांटो को संचालित करने के लिए दबाते है तो कांटे के नार्मल/रिवर्स स्थिति में सेट एवं लाक होने पर सफेद प्रकाश का स्ट्रिप फ्लैश करना प्रारम्भ कर देती है, फिर सफेद प्रकाश स्ट्रिप स्थिर हो जाती है। विफलता की स्थिति में सफेद स्ट्रिप फ्लैश करती रहती है ।

**टिप्पणी:** 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>एक्सल काउन्टर के संकेत</u> :–

**चुरेब–मुण्डेरवा** एवं **चुरेब–खलीलाबाद** खंड में अप एवं डाउन लाइनों पर ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** एवं अनुलग्नक–**V** देखें।

(x) <u>कांटे/सिगनल/गेट कंन्ट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग 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 के.एल.सी.आर. का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग</u>:

जब कभी किसी प्वाइण्ट को आपेक्षित पोजीशन में रुट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइण्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइण्ट को कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाक्ड रखे गये सम्बन्धित क्रैन्क हैण्डिल को रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन कि स्टेशन संचालन नियमों में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में वर्णित है के अनुसार प्वाइण्ट को सेट करायेगा।

**टिप्पणी :**

(i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो का टेस्टिंग हेतु अथवा हाथ द्वारा संचालन के लिए **के.एल.सी.आर.** चाभी 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 ।

(ii) जब भी **के.एल.सी.आर.** चाभी 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 ।

**क्रमशः पृष्ठ 8 पर**

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

(iv) 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 के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :–</u>

1. क्रैन्क हैण्डिल रिलीज काउण्टर।
2. आपातकालीन रुट कैन्सीलेशन वीडर गणक (ईयूवाईएन)
3. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेण्ट वीडर गणक (ईजीजीएन)
4. कालिंग आन सिगनल वीडर गणक।
5. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर गणक (ईयूयूवाईएन)।
6. आपातकालीन प्वाइंट आपरेशन वीडर गणक (ईडब्लूएन)
7. एक्सल काउन्टरों का वीडर गणक (रिसेट बाक्स मे)।

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

(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 स्टेशन पर उपलब्ध एक्सल काउण्टर की लघु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा व इण्डीकेशन की विफलता की दशा में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा।

4.1.1 <u>अप आगमन सिगनल :–</u>

**(क)** अप डिस्टेंट सिगनल स0. ए–12 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो अप होम सिगनल सं. एस–12 की स्थिति पर निर्भर है।

**(ख)** अप होम सिगनल सं0 एस–12 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :–
लाइन सं0 3 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं0 4 के लिए बांयी ओर जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

4.1.2 <u>अप प्रस्थान सिगनल :–</u>

**(क)** (i) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 लाइन सं0 3 (अप मेन लाइन) से ।

(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 लाइन सं0 4 (अप लूप लाइन) से।

**क्रमशः पृष्ठ 9 पर**

**(ख)** अप अग्रिम प्रस्थान/गेट डिस्टेन्ट सिगनल (समपार सं0 185) सं0 एस–2 का **पीला** आस्पेक्ट **मुण्डेरवा** छोर के दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र तथा **हरा** आस्पेक्ट **मुण्डेरवा** छोर के दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र एवं अप गेट सिगनल सं0 (3) के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

**(ग)** अप गेट सिगनल सं0 (3) का आफ आस्पेक्ट समपार सं0 185 के बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

**4.1.3** <u>डाउन आगमन सिगनल :</u>

**(क)** डाउन गेट डिस्टेन्ट सिगनल का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो डाउन गेट/डिस्टेंट सिगनल सं0 2 के स्थिति पर निर्भर है।

**(ख)** डाउन गेट/डिस्टेंट सिगनल सं0 2 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, जो समपार सं0 185 के बन्द व लाक स्थिति व डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के स्थिति पर निर्भर है।

**(ग)** डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :–
लाइन सं0 1 के लिए बांयी ओर जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं0 2 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

**4.1.4** <u>डाउन प्रस्थान सिगनल :</u>

**(क)** (i) डाउन प्रस्थान सिगनल स0 एस–5 लाइन सं0 2 (डाउन मेन लाइन) से ।

(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7 लाइन सं0 1 (डाउन लूप लाइन) से ।

**(ख)** डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल/गेट डिस्टेन्ट सिगनल (समपार सं0 183)सं0 एस–11 का **पीला** आस्पेक्ट **खलीलाबाद** छोर के दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र व **हरा** आस्पेक्ट **खलीलाबाद** छोर दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र व डाउन गेट सिगनल सं0 (1) के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।

**नोटः(अ)** अप होम सिगनल सं0 एस–12 समपार सं0 **184** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

**(ब)** डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 (मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय) समपार सं0 **184** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

**(स)** सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं0 **184** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

**(द)** अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का **''आफ''** आस्पेक्ट सम्बन्धित लाक एवं ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है ।

**(य)** अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का प्रस्थान सिगनलों के आफ आस्पेक्ट पर नियंत्रण है ।

**4.1.5** <u>अतिरिक्त सिगनल :</u>

**4.1.5.1** <u>शंट सिगनल</u>

| (क) आश्रित शंट सिगनल | | |
|---|---|---|
| **शंट सिगनल संख्या** | **किस सिगनल के नीचे स्थित है** | **विवरण** |
| एस.एच–24 | अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 | लाइन सं0 3 से **मुण्डेरवा** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु । |

**कमशः पृष्ठ 10 पर**

| | | |
|---|---|---|
| एस.एच–25 | डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 | लाइन सं0 2 से **खलीलाबाद** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–11 तक शंटिग हेतु । |
| एस.एच–26 | अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 | लाइन सं0 4 से **मुण्डेरवा** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु । |
| एस.एच–27 | डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7 | लाइन सं0 1 से **खलीलाबाद** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल संख्या एस–11 तक शंटिग हेतु । |

**(ख) <u>अनाश्रित शंट सिगनल</u>**

| शंट सिगनल संख्या | विवरण |
|---|---|
| एस.एच–31 | **मुण्डेरवा** छोर से लाइन सं0 3/4 में शंटिंग के लिये आने हेतु । |
| एस.एच–32 | **खलीलाबाद** छोर से लाइन सं0 1/2/3/4 में शंटिंग के लिये आने 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 एवं 3.71 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) अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल एवं अग्रिम प्रस्थान सिगनल **'आन'** स्थिति में पार करने हेतु टी–369(3बी) जारी करेगा। **संयुक्त अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल/गेट डिस्टेन्ट सिगनल सं एस–2 तथा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल/गेट डिस्टेन्ट सिगनल सं0 एस–11 की विफलता की स्थिति में सम्बन्धित गेट सिगनल के दिखाई देने तक सतर्कता पूर्वक जाने हेतु सतर्कता आदेश भी जारी किया जायेगा।**

**(देखें सा0 एवं स0नियम स0 14.13 (3)(i))**

(iv) स्टेशन मास्टर सहा0नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी–369(3बी) जारी करेगा।

(v) ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के सम्बन्ध 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 स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।

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

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

स्टेशन के रिले रूम पर दो ताले (एस.एम. लॉक एवं सिगनल लॉक) लगे होते हैं जिसकी अभिरक्षा क्रमशः 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।

**क्रमशः पृष्ठ 11 पर**

जब कभी फेलियर/खराबी/रख–रखाव के लिये रिले रूम खोलने की आवश्यकता होती है तो रिले रूम की चाबी की विधिवत् 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 पावर सप्लाई:–
इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु अप ए.टी., डाउन ए.टी. तथा कामर्शियल (लोकल) सप्लाई का प्रावधान है। जिनके द्वारा इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई को चार्ज किया जाता है। अप ए.टी., डाउन ए.टी. तथा कामर्शियल सप्लाई की विफलता की स्थिति में सिगनल के लिए सप्लाई आई0पी0एस0 (इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई) से स्वतः ही चालू हो जायेगी।

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

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

5.1 सेक्शन कंट्रोल/डिप्टी कंट्रोल/कर्षण पावर कंट्रोल :–
सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर तथा कर्षण पावर कन्ट्रोलर से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़ा है।

5.2 आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :–
इस स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :–
समपार सं0 **184, 185** एवं **183** के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े हैं ।

5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन :–
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

5.5 एक्सिल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :–
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :–
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

5.7 वी एच एफ सेट :–
स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार(एमटीआरसी):–
इस स्टेशन पर लागू नहीं है ।

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

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 डोमिनो टाइप पैनल की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम सं0: **वमंसिदूइं/ल0जं0/2022(पी0डी0)/69 दिनांक 07.10.22** संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है।

**क्रमशः पृष्ठ 12 पर**

6.1 <u>गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य</u> :

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

6.1.1 <u>प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी</u> :

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

6.1.2 <u>लाइनों की क्लीयरेन्स सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र</u> :

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 <u>आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन</u> :

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 नियमित कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ना चाहिए और 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 :

**(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 हों।
**(ग)** लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :–

<u>डाउन गाड़ियों के लिए</u> :–
कॉटा सं0 201ए तक।

<u>अप गाड़ियों के लिए</u> :
इस स्टेशन के बी.एस.एल.बी. तक ।

**क्रमशः पृष्ठ 13 पर**

(घ) <u>निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवालों से समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर दिया हो</u> –

<u>डाउन गाड़ियों हेतु</u> : समपार सं0 **185**

<u>अप गाड़ियों हेतु</u> : समपार सं0 **183**

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

**6.2.1.2** <u>अवरुद्ध 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 वह साफ है और उस पर कोई अवरोध नहीं है तथा यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न होः–

(अ) <u>अप गाड़ियों के लिए :</u>

1. लाइन सं0 4 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।
2. लाइन सं0 3 पर आगमन के लिये अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।

(ब) <u>डाउन गाड़ियों के लिएः</u>

1. लाइन सं. 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।
2. लाइन सं. 2 पर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।

**क्रमशः पृष्ठ 14 पर**

(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 **184**

<u>डाउन गाड़ियों के लिएः</u>

मेन लाइन बनाकर आगमन हेतु समपार सं0 **184**

**(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 परिशिष्ट 'बी' अवश्य पढ़ा जाये। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए स्टे0मा0 को चाहिये कि :

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

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

ग . आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबायें।

घ . सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।

ड. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियॉ जल जायेंगी।

च . स्टेशन पैनल पर देख लें कि प्वाइंट्स के निकट लघु सफेद बत्ती जल गई है जो सम्बन्धित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी स्टेशन पैनल पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।

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

ज 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।

झ. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि0 **3.38** के अनुसार संरक्षित करेंगे।

ञ. कांटो का अलग–अलग संचालन केवल गाड़ियों को **कालिंग आन** सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा। बाकी सभी सिगनलों का, उनके सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबाने से रूट सेटिंग स्वतः हो जायेगी।

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।

**क्रमशः पृष्ठ 15 पर**

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

6.4.1 इस स्टेशन पर गाड़ियो का आगमन एवं प्रस्थान प्राथमिकता के आधार पर स्टे.सं. नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार किया जायेगा।

6.4.2 गाड़ियो की 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 स्टेशन पर रुकने वाली **डाउन** गाड़ियों हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी–1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

इण्डीकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली **अप** गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं0 **184** पर कार्यरत फाटकवाला, गाडियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाडी के पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नं0 देगा। सम्पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप प्राइवेट नम्बर मिल जाने के उपरान्त ही स्टेशन मास्टर लाइन बंद करेगा तथा समपार सं0 **184** पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में 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 दशा 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>

**(क)** लाइन क्लीयर स्टेशन मास्टर **खलीलाबाद/मुण्डेरवा** स्टेशन से प्राप्त कर लिया गया हो ।

**(ख)** स्टेशन पैनल पर अप/डाउन ट्रेन के लिये सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेंन्सी बत्ती न प्रकाशित हो ।

**(ग)** अप/डाउन ट्रेन के लिये स्टेशन पैनल पर सम्बन्धित रुट सेट करने के लिए स्टेशन संचालन नियमावली के परिशिष्ट ''बी'' के अनुसार सिगनल एवं रुट बटन एक साथ दबाया जायेगा। रुट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेगें एवं सिगनल ''आफ'' हो जायेगा। सिगनल आफ होने पर पूरा रुट सफेद प्रकाशित हो जायेगा।

**क्रमशः पृष्ठ 16 पर**

(घ) पैनल पर सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडीकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। प्रस्थान होने वाली गाड़ी के प्रस्थान सिगनल का आस्पेक्ट पैनल पर सुनिश्चित करेगा जो कि प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट का सूचक हो ।

(ड.) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेन्सी प्रकाश ''लाल'' गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा ।

(च) गाड़ी के जाने के पश्चात कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें ।

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 रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का ''आफ'' आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है। सम्बन्धित 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 अवरुद्ध 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।

**क्रमशः पृष्ठ 17 पर**

ऐसी अवस्था में ड्राइवर तथा गार्ड भी इस प्रकार के सिगनल के लिए गाड़ी के दूसरी तरफ सत्त 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 अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में स्टे.मा. द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता में अगर कॉटे का संचालन करना हो तो कॉटे का अवरोधरहित होना सुनिश्चित करने के पश्चात आपातकालीन स्टे.मा. चाभी पैनल पर लगाकर घुमाने के बाद ही स्टे.मास्टर पैनल पर दिये गये आपातकालीन कॉटा संचालन बटन (**EWN**) के साथ **NWWN/ RWWN** बटन दबायेगें, तत्पश्चात् **EWN** बटन को छोडते हुए **NWWN/ RWWN** दबाये हुए ही सम्बन्धित कॉटा बटन **WN** दबाकर कॉटो को वॉछित दशा में सेट कर क्लैम्प व पैडलाक करने के उपरांत गाड़ी को टी/369(3बी) पर पास करेगा। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटो के सेट न हो पाने की दशा में क्रैन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा। स्टे.मा. द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टे.मा. डायरी एवं एस.ई.–32 व वीडर गणक रजिस्टर में की जायेगी एवं ई.एस.एम. को इस बटन को सील करने हेतु लिखित सूचना दी जायेगी। स्टे.मा. को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये।

**(सा.नि. 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 में कांटों की सेटिंग, क्रैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। केएलसीआर चाभी को निकालने की पद्धति स्टे.सं.नि. 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 सा.नि. 3.68(1)(2), सहा.नि. 3.68 सा.नि. 3.69 व सा0 व सहा.नियम 3.70 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 संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **''बी''** एवं अनुलग्नक–**V** 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 ।

**क्रमशः पृष्ठ 18 पर**

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 स्टेशन मास्टर 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 सहा.नि. 3.68(4)(i)(ii) )**

6.9 <u>ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्धः</u>

सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 देखें।

7. <u>लाइन अवरुद्ध होना</u> :

सामान्यतः परिचालित लाइनों को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है। परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो स्टे.मा. साधारण एवं सहायक नियम 5.19 का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से **प्राइवेट नं0** का आदान प्रदान अवश्य करें ।

8. <u>शंटिंग</u> :

8.1 <u>सामान्य सावधानियॉ</u> : सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।

8.2 <u>आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग</u> :

(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) <u>शंटिग पर प्रतिबन्ध</u> :

(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 पश्चात उसके सामने उन लाइनों पर शंटिग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है ।

**क्रमशः पृष्ठ 19 पर**

(ii) <u>कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें</u> : – कुछ नहीं –

8.4 <u>इकहरी लाइन पर शंटिंग</u> : इस स्टेशन पर इकहरी लाइन नहीं है ।

8.5 <u>दोहरी लाइन पर शंटिंग</u> :

8.5.1 <u>ब्लाक बैक</u> : 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 पायलट 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 स्टे.मा. के मध्य प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सेक्शन क्लीयर किया जायेगा।

**( सा0नियम 8.06(2), 8.14 एवं 8.15 देखें )**

8.5.2 <u>ब्लाक फारवर्ड</u> : 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 पायलट 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 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(3), 8.14 एवं 8.15 देखें )**

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

8.5.3 <u>दूर जा रही गाड़ी के पीछे शंटिग</u> :
सामान्य नियम 8.14 देखें ।

8.5.4 <u>आई.बी.एस. तक शटिंग</u> :
यहां पर व्यवस्था नहीं है ।

8.5.5 <u>आई.बी.एस. के बाद शंटिग</u> :
यहां पर व्यवस्था नहीं है ।

8.5.6 <u>दोहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग</u> :
ब्लाक उपकरण विफलता सम्बन्धी नियमो का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी।

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

8.6.1 <u>स्टेशन यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शन्टिंग</u> :–
जब भी साइडिंग में शन्टिंग करनी हो तो स्टे.मा. गाड़ी के गार्ड तथा कांटावाले को शंन्टिग के सम्बन्ध में विस्तृत अनुदेश देगा। स्टेशन मास्टर आवश्यक पैनल संचालित कांटों को बनाकर परिशिष्ट बी में वर्णित विधि अपनाकर सम्बन्धित चाभी निकालकर कांटावाला को देगा।

**क्रमशः पृष्ठ 20 पर**

कांटावाला इस चाभी की सहायता से आवश्यक साइडिंग कांटों को सेट करेगा। इकहरे तालायुक्त कांटे जब भी रिवर्स स्थिति में शंटिंग में सम्मुख पड़ें तो उनको क्लैम्प व पैडलाक किया जाएगा क्योंकि यह रिवर्स स्थिति में चाभी द्वारा लाक नहीं होते हैं। शंटिंग समाप्त करके कांटावाला साइडिंग कांटों को उनकी नार्मल स्थिति में करके साइडिंग की चाभी स्टे.मा. को वापस कर देगा जिसको स्टे.मा. उसको उसके यथा स्थान में लगा देगा और आवश्यक पैनल संचालित कांटों को पुनः सामान्य स्थिति में कर देगा। **(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 व 3.74 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा। ब्लाक उपकरणों के विफल हो जाने पर लाइन क्लियर संदेश स्टेशन पर उपलब्ध संचार माध्यम पर अधिमानता के क्रम में भेजा जाना चाहिये।

**( साधारण एवं सहायक नियम का अध्याय–14 एवं परिशिष्ट "घ" देखें )**

**टिप्पणीः (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 अवरुद्ध 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 दुघर्टना मैनुअल एवं सा0 एवं सहा0नि0 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 व विपरीत दिशा में चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इस जांच को रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।

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

दुर्घटना 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।

**क्रमशः पृष्ठ 21 पर**

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** :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

(vi) **एम.टी.आर.सी. में खराबी** :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(ख) **कैक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि** :

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

(घ) **कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना** :

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन 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 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 ।

9.1 **संचार साधनों की पूर्ण विफलता** :–
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 जैसेः–

(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।

**क्रमशः पृष्ठ 22 पर**

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

9.1.1 **इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में :**
इस स्टेशन पर इकहरी लाइन नहीं है

9.1.2 **दोहरी लाइन खण्ड पर** :

**(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 कार्यरत स्टे.मा. 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 घंटे 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 ।

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. **मुन्डेरवा छोर** : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 की बत्ती ।

ख. **खलीलाबाद छोर** : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 की बत्ती ।

**(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)**

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

**क्रमशः पृष्ठ 23 पर**

12. <u>कोहरा होने पर बुलाये जाने वाले नामित फाग सिगनल मैन</u> :

(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 खम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे 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) स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का ब्योरा 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 सिगनलमैन हेतु विस्तृत निर्देशों हेतु सा0 एवं सहा0 नियम 3.61 एवं परिशिष्ट 'क' देखें )**

<u>परिशिष्ट की सूची :</u>

1. परिशिष्ट 'ए' समपार फाटकों के संचालन हेतु अनुदेश ।
2. परिशिष्ट 'बी' सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन कार्यप्रणाली 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** ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. 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 जाय।

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**

# टॉप शीट

*चुरेब स्टेशन*

कार्यालय
मंडल रेल प्रबन्धक/परिचालन
लखनऊ

**दिनांक 18.06.21 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन./199 में शुद्धि पर्ची सं0–5 दिनांक 21.02.23**

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

चुरेब स्टेशन पर स्थित इंजी0 समपार फाटक सं0 185 'ए' एवं चुरेब–खलीलाबाद के मध्य स्थित इंजी0 समपार फाटक सं0 183 'ए' पर स्लाइडिंग बूम बैरियर का प्रावधान किये जाने हेतु दिनांक 18.06.21 से लागू चुरेब स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम सं0 एल0जे0एन0/199 में संशोधन हेतु शुद्धि पर्ची सं0–5 दिनांक 21.02.23 के द्वारा निम्न परिवर्तन किए गए :–

| | | |
|---|---|---|
| **मुख्य भाग** | : | पृष्ठ सं0 1 बदला गया। |
| **परिशिष्ट 'ए' भाग–1** | : | पृष्ठ सं0 10 व 11 बदला गया। |
| **परिशिष्ट 'ए' भाग–2** | : | 11 पृष्ठों को हटाकर 12 पृष्ठों से बदला गया। |
| **परिशिष्ट 'ए' भाग–3** | : | 11 पृष्ठों को हटाकर 12 पृष्ठों से बदला गया। |
| **परिशिष्ट 'बी'** | : | पृष्ठ सं0 1, 11, 12 व 13 बदले गये। |
| **अनुलग्नक– V** | : | पृष्ठ सं0 1 बदला गया। |
| **नियम आरेख** | : | वमंसिदूइं/ल.जं./2022(आर0डी0)/68 दिनांक 07.10.22 को वमंसिदूइं/ल.जं./2023(आर0डी0)/17 दिनांक 21.02.23 से बदला गया। |
| **समपार आरेख** | : | वमंसिदूइं/ल.जं./2014(आर0डी0)/51 दिनांक 20.11.14 को वमंसिदूइं/ल.जं./2023(आर0डी0)/18 दिनांक 21.02.23 से बदला गया। |

## परिशिष्ट 'ए'

**भाग – 3**

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

# चुरेब तथा खलीलाबाद स्टेशनो के मध्य स्थित ''ए'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 183 के संचालन हेतु अनुदेश

**टिप्पणीः–** **इन अनुदेशों को पढ़ते समय इस समपार का नियम आरेख सं0 वमंसिदूइं/ल0जं0/2023(आर0डी0)/18 दिनॉक 21.02.23 देखें।**

1. **विवरण**

1.1 **सामान्य** :–

| | | |
|---|---|---|
| 1 | समपार फाटक सं0 | **183 ''ए''** |
| 2 | इंजीनियरिंग/यातायात फाटक | **इन्जीनियरिंग** |
| 3 | किसके अधीन स्टेशन अधी0/रेलपथ निरीक्षक | **सी0से0इन्जी0/पी0वे0/पश्चिम/गोरखपुर** |
| 4 | किलोमीटर पर स्थित | **544/2–3** |
| 5 | स्टेशन पर | **चुरेब** |
| 6 | स्टेशनों के मध्य | **चुरेब–खलीलाबाद** |
| 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 | **सिगनलो से अन्तर्पाशित** |
| 12 | गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0 | **है** |
| | अप दिशा– गेट सिगनल | **544/0–1** |
| | डाउन दिशा– गेट सिगनल | **544/4–5** |
| 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 | **–** |
| 18 | पक्का/कच्चा | **पक्का** |
| 19 | पहुँच मार्ग | **उपलब्ध** |
| 20 | सड़क की चौड़ाई | **6.00 मीटर** |
| 21 | सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये) | **$90^{o}$** |
| | पूर्व/उत्तर की तरफ | **–** |
| | पश्चिम/दक्षिण की तरफ | **–** |
| 22 | सड़क की ढाल यदि कोई हो | **समतल** |
| | पूर्व/उत्तर की तरफ | **कोई नहीं** |
| | पश्चिम/दक्षिण की तरफ | **कोई नहीं** |
| 23 | सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई) | **सीधी** |
| | पूर्व/उत्तर की तरफ | **–** |
| | पश्चिम/दक्षिण की तरफ | **–** |
| 24 | हाईट गेज का प्रावधान | **है** |
| 25 | बैरियर का प्रकार | **लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर** |
| 26 | चेक रेलो की लम्बाई | **9.50 मीटर** |

**क्रमश : पृष्ठ 2 पर**

| | | |
|---|---|---|
| 27 | समपार के मध्य सड़क की सतह | **पक्का** |
| 28 | रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई | **20.00 मीटर** |
| 29 | रोड साइन | **उपलब्ध** |
| 30 | गति अवरोधक बोर्ड | **उपलब्ध** |
| 31 | टी0वी0यू0 | **60030 अगस्त 2021** |
| 32 | अगली गणना की तिथि | **अगस्त 2024** |
| 33 | पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान | **उपलब्ध** |
| 34 | गेटमैनों की संख्या | **दो** |
| 35 | निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र | **बस्ती** |
| 36 | निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो। | **चुरेब** |
| 37 | उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही | **उपलब्ध है** |

1.2 **<u>उपकरण</u>** :–

| **क्रम सं0** | **विवरण** | **मात्रा** |
|---|---|---|
| 1 | ट्राई कलर टार्च/फ्लैशिंग 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 |

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

| | | |
|---|---|---|
| 10 | फावड़ा/बेल्चा | 01 |
| 11 | दुरमुट | 01 (पक्की सतह के लिए आवश्यक नही) |
| 12 | पिक एक्स | 01 (पक्की सतह के लिए 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 |

**क्रमशः पृष्ठ 3 पर**

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 एवं निरीक्षण पुस्तिका।
10. जन परिवाद पुस्तिका।
11. संकेत एवं दूर संचार पंजिका

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

**(क) (i) <u>लिफ्टिंग बैरियर की संचालन पद्धति</u> :–**

समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियरो को संचालित करने के लिये एक विंच की व्यवस्था है। समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये कार्यरत गेटमेन विन्च को तब तक संचालित करेगा जबतक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियरों के बीच में कोई सड़क वाहन फॅस न जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये चाभी **'पी–1'** को घुमाकर निकाल लेगा तथा इसे बूम लाक लीवर पर लगे 'ई' प्रकार के ताले में चाभी **' पी–1'** लगाकर घुमायेगा जो लीवर को मुक्त करेगी। बूम लाक लीवर को विपरीत दिशा में खीचने पर बूमों को फाटक बन्द दशा में लाक कर देगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि बूम लाक हो गये है बूम लाक लीवर से चाभी **''पी''** को निकाल लेगा। इस चाभी **''पी''** को गेट लाज में लगे लीवर लाक में लगाकर घुमा देगा जिससे गेट पैनल पर प्रदत्त सिगनल स्विच मुक्त हो जायेंगें। तत्पश्चात जैसी आवश्यकता हो, स्विच सं0 **(2)** को **''आर''** अथवा स्विच सं0 **(1)** को **''आर''** दशा में घुमा कर **अप** या **डाउन** गेट सिगनल को **'आफ'** करेगा।

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

गेट की सुरक्षा के लिये **अप गेट डिस्टेन्ट सिगनल** तथा **डाउन गेट डिस्टेन्ट/डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11** कलर लाइट सिगनलों की व्यवस्था है। **अप गेट डिस्टेन्ट सिगनल** तथा **डाउन गेट डिस्टेन्ट** क्रमशः **अप** तथा **डाउन** गेट सिगनलो के आस्पेक्ट के अनुसार नियन्त्रित है। गेट सिगनलो को परिचालन करने हेतु गेट लाज में लगे पैनल पर दिये गये स्विच को निम्न प्रकार से परिचालित करेगाः–

| स्विच सं0 | गाड़ियो के आगमन/प्रस्थान | स्विच का संचालन |
|---|---|---|
| (2) | **अप** गाड़ी का आगमन | **"आर" दशा में** |
| (1) | **डाउन** गाड़ी का प्रस्थान | **"आर" दशा में** |

गाड़ी के पूरी गुजर जाने के बाद गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल करेगा तथा लीवर लाक से चाभी **"पी"** को निकालकर बूम लीवर लाक में लगाकर घुमाएगा तथा लीवर को नार्मल करेगा एवं लीवर से चाभी **"पी"–1"** को निकाल विन्च में लगें 'ई' प्रकार के लाक में लगाकर घुमायेगा तथा विन्च को तबतक संचालित करेगा जबतक कि लिफ्टिंग बैरियरों के बूम ऊपर उठकर लगभग ऊर्ध्वाधर न हो जाये।

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

**(अ) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>**

1. जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा ।
2. 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 ।

**क्रमशः पृष्ठ 4 पर**

3. स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ क्रमशः चाभी **बी1–बी2** वेल्ड है। 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी1–बी2** को लगाकर घुमाने से स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी **के1** एवं **क2** रिलीज हो जायेगी।स्लाइडिंग बूमों को पूरी तरह से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के उपरान्त 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को गेटलाज में लगे 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **'के'** रिलीज होगी तथा इस चाभी **'के'** को गेट लाज में लगे केएलसीआर में लगाकर घुमा देगा जिससे गेट पैनल पर प्रदत्त सिगनल स्विच मुक्त हो जायेंगें। तत्पश्चात जैसी आवश्यकता हो, स्विच सं0 **(2)** को **'आर'** अथवा स्विच सं0 **(1)** को **'आर'** को दशा में घुमा कर अप या डाउन गेट सिगनल को 'आफ' करेगा।

**(ब) <u>समपार खोलने हेतु</u> :–**

गाड़ी के पूरी गुजर जाने के बाद गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल करेगा तथा केएलसीआर से चाभी **'के'** को घुमाकर निकाल लेगा। चाभी **'के'** को गेटलाज में लगे 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **के1** एवं **के2** मुक्त होगी इन चाभियों को सम्बन्धित 2वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **बी1** एवं **बी2** रिलीज होने पर कार्यरत गेटमैन समपार को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(ख) <u>गेटमैन को सूचना</u> :–

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर **अप** गाड़ियों को लाइन क्लियर देने से पहले तथा **डाउन** गाड़ियों के लिये प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले टेलीफोन द्वारा कार्यरत गेटमैन को समपार को बन्द व लॉक करने हेतु निम्न सूचनाएं देगा व स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगेः–

<u>सामान्य स्थिति में</u> :–

| तिथि | गाड़ी संख्या व विवरण | समपार को बन्द करने हेतु सूचना देने का समय | गेट से गाड़ी पास होने का सम्भावित समय | कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके सिगनल आफ करने का समय | स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा. नं0 का आदान प्रदान | | समपार से गाड़ी के सम्पूर्ण पास होने का समय | स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर | टिप्पणी |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | गेटमैन का प्रा.नं. | स्टे0मा0 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 अग्र प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर को भरेंगेः–

| 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) गेटमैन का यह दायित्व है कि कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना मिलने पर अत्यन्त सतर्क हो जायेगा और समय से समपार फाटक बन्द करके लाक करेगा जिससे गाड़ियों का विलम्बन न हो तथा सड़क यातायात अधिक समय तक विलम्बित न हो।

**क्रमशः पृष्ठ 5 पर**

(ग) <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 निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :–

(i) समपार का टेलीफोन जो गाड़ी भेजने वाले स्टेशन से सम्बद्ध है, के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

(ii). स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सूचित करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(iii) यदि गेट सिगनल 'आन' स्थिति में है, तो ड्राइवर गेट सिगनल के पहले रोककर सामान्य नियम 3.73 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के 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/प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने के 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 बूम/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता</u> :–**

(i) जब 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/स्लाइडिंग बूम 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 तदोपरान्त 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 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।

**(ड.) <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) यदि गेट की चाभी विन्च, बूम लाकिंग लीवर से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(ii) इस 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।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

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

(iv) 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।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो विन्च, बूम लाकिंग लीवर की मरम्मत करते है को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

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

(च) **<u>'गेट चाभी' का गेट के खुली दशा में विफल हो जाना :–</u>**

(i) यदि समपार के खुली दशा में विन्च, गेट सिगनल लीवर या लीवर से गेट चाभी निकाली जा सके तो गेटमैन तुरन्त कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(ii) इस परिस्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान की प्रकिया नान–इण्टरलाक गेट की प्रकिया में निहित निर्देशों के अनुसार करेगा।

(iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरूद्व 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 विन्च, लीवर ,गेट सिगनल लीवर 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।

(छ) **<u>गेट सिगनल की विफलता</u>** :–

(i) कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल को निम्नलिखित परिस्थितियों में खराब मानेगा तथा गेट सिगनल को 'आफ' नही करेगा :–

(अ) यदि गेट सिगनल बिना गेट को बन्द किये हुये 'आफ' किया जा सके या

(ब) यदि 'चाभी' को विन्च से गेट की खुली स्थिति में निकाला जा सके या

(स) यदि 'चाभी'को बूम लाकिंग लीवर से गेट की खुली दशा में निकाला जा सके।

(ii) यदि गेट सिगनल/गेट डिस्टेन्ट सिगनल 'आफ' की स्थिति में खराब हो जाये तो गेटमैन को इसे 'आन' स्थिति में लाने का प्रयास किया जायेगा।

(iii) कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल के विफल हो जाने के बारे में अविलम्ब कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करके सूचित करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

(iv) इसके पश्चात् गेट को नान–इण्टरलाक मानकर नान–इण्टरलाक गेटो के लिये निर्धारित पद्वति के अनुसार आगमन/प्रस्थान किया जायेगा।

(v) कार्यरत गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी एवं रात्रि में हरी बत्ती गेट को बन्द व लाक करने के बाद गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को ब्लाक खण्ड में किसी गाड़ी को भेजने के पूर्व प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करके सतर्कता आदेश जारी करने हेतु सूचित करेगा।

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार के कर्मचारियों को जो गेट सिगनल के अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है, यथाशीघ्र ठीक करने के लिये सूचित करेगा।

(ix) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी विफल गेट सिगनलों को ठीक करने के बाद फिट मेमो दे दे।

(ज) <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 स्टे.मा. को सूचित करेगा। 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 गाड़ी भेजने वाले 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 इसकी सूचना गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(x) तब 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।

**क्रमशः पृष्ठ 8 पर**

(xi) 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 फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

(झ) <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 के 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।

**क्रमशः पृष्ठ 9 पर**

(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, गैंग मेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(viii) गेट सिगनल लीवर चाभी खराब हो जाने की दशा में गेटमैन गेट सिगनल को 'आन' की दशा में रखेगा।

(ix) समपार फाटक के गेट सिगनल खराब हो जाने की दशा में गेटमैन ट्रेन देखकर बैरियर को बन्द कर ताला लगा देगा और हाथ सिगनल देगा या ट्रेन को खराब सिगनल तक पायलट करेगा। ऐसी स्थिति में वह गाड़ी के चालक द्वारा खराबी की सूचना अगले स्टेशन पर भेजेगा।

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

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

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

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

(xiv) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चैक रेल गैप साफ है।

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

(xvi) 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।

(xvii) 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।

(xviii) 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 स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन 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।

**कमशः पृष्ठ 10 पर**

(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 निर्धारित पोस्ट पर 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 अवरूद्व 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 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 दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है दूसरी लाइन की 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।

**क्रमशः पृष्ठ 11 पर**

(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) गेट को रिलीज करने के लिए **60** सेकेण्ड का डेड एप्रोच लाकिंग का प्रावधान किया गया है, अतः सिगनल स्वीच नार्मल करने के **60** सेकेण्ड के उपरान्त ही गेट को खोला जा सकेगा। इसके खराब होने पर कार्यरत गेटमैन स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(7) <u>25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँ:–</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–

**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) हाइट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें व इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ मे आगे के आदेश हेतु टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।

**क्रमशः पृष्ठ 12 पर**

(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 – 1**

## चुरेब स्टेशन पर स्थित 'ए' श्रेणी का ट्राफिक समपार फाटक सं0 184 के संचालन हेतु अनुदेश

1. **विवरण**

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

1.6 <u>सामान्य</u> :–

| | | |
|---|---|---|
| 1 | समपार फाटक सं0 | **184 "ए"** |
| 2 | इंजीनियरिंग / यातायात फाटक | **यातायात** |
| 3 | किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक | **स्टेशन अधी0 / चुरेब** |
| 4 | किलोमीटर पर स्थित | **546 / 2–3** |
| 5 | स्टेशन पर | **चुरेब** |
| 6 | स्टेशनों के मध्य | **चुरेब 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 | **स्टेशन के सिगनलो से अन्तर्पाशित है** |
| 12 | गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0 | – |
| | अप दिशा– | – |
| | डाउन दिशा– | – |
| 13 | संकेतन व्यवस्था | **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 | **–** |
| 18 | पक्का / कच्चा | **पक्का** |
| 19 | पहुँच मार्ग | **उपलब्ध** |
| 20 | सड़क की चौड़ाई | **7.50 मीटर पक्की** |
| 21 | सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये) | **$90^{o}$** |
| | पूर्व / उत्तर की तरफ | **–** |
| | पश्चिम / दक्षिण की तरफ | **–** |
| 22 | सड़क की ढाल यदि कोई हो | **समतल** |
| | पूर्व / उत्तर की तरफ | **कोई नहीं** |
| | पश्चिम / दक्षिण की तरफ | **कोई नहीं** |
| 23 | सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई) | **सीधा** |
| | पूर्व / उत्तर की तरफ | **कोई नहीं** |
| | पश्चिम / दक्षिण की तरफ | **कोई नहीं** |
| 24 | हाईट गेज का प्रावधान | **है** |
| 25 | बैरियर का प्रकार | **लिफ्टिंग / स्लाइडिंग बूम बैरियर** |
| 26 | चेक रेलो की लम्बाई | **9.50 मीटर** |

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

| | | |
|---|---|---|
| 27 | समपार के मध्य सड़क की सतह | **समतल** |
| 28 | रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई | **15.60, 32.30 मीटर** |
| 29 | रोड साइन | **उपलब्ध** |
| 30 | गति अवरोधक बोर्ड | **उपलब्ध** |
| 31 | टी0वी0यू0 | **34560 अगस्त 2021** |
| 32 | अगली गणना की तिथि | **अगस्त 2024** |
| 33 | पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान | **उपलब्ध** |
| 34 | गेटमैनों की संख्या | **2** |
| 35 | निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र | **बस्ती** |
| 36 | निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो। | **चुरेब** |
| 37 | उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही | **उपलब्ध हैं** |

1.7 <u>उपकरण</u> :–

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

| क्रम सं0 | विवरण | मात्रा |
|---|---|---|
| 1 | ट्राई कलर टार्च/फ्लैशिंग 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 सतह के लिए आवश्यक नही) |
| 12 | पिक एक्स | 01 (पक्की सतह के लिए 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 |

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

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

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

**1.4.** **(क)** **<u>समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश</u>** :–

समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये एक जोड़ा लिफिटंग बैरियर की व्यवस्था है। लिफिटंग बैरियर की विफलता पर सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये एक जोड़ा स्लाइडिंग बूम बैरियर की व्यवस्था है। जिनकी कार्य पद्वति निम्न प्रकार से हैः–

**(i) <u>लिफ्टिंग बैरियर की संचालन पद्वति</u>** :–

समपार को सड़क यातायात के विरुद्व बंद करने के लिए एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिए एक विन्च की व्यवस्था है। समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद व लाक करने के लिए कार्यरत गेटमैन विन्च को तब तक 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 बैरियरों के बीच में कोई सड़क वाहन फॅस न जाये । विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिए चाभी **क्यू–1** को घुमाकर निकाल लेगा तथा इसे बूम लाक लीवर पर लगे इसके ''ई'' प्रकार के ताले में चाभी **क्यू–1** लगाकर घुमायेगा जो लीवर को मुक्त करेगी। लीवर को विपरीत दिशा में खीचने पर बूमों को बंद दशा में लाक कर देगा। लीवर से चाभी **''क्यू''** निकालकर गेट लाज में **के.एल.सी.आर.** में लगाकर घड़ी की दिशा में घुमायेगा जिससे इस गेट के बन्द होने की पुष्टि स्वरुप स्टेशन मास्टर पैनल पर इण्डीकेशन मिल जायेगा। इण्डीकेशन मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण पुश बटन **जी. बी.एन.** एवं **एल.एन.** को एक साथ दबायेगा तब गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल आफ करेगा। सिगनल आफ करने पर गेट लाज में के0एल0सी0आर0 पर से लाक फ्री इंडीकेशन चला जायेगा ।

गाड़ी के गुजरने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण पुश बटन **जी.बी.एन.** एवं **वाई.एन.** को एक साथ दबायेगा। जिससे गेट लाज में प्रदत्त के0एल0सी0आर0 पर लाक फ्री इण्डीकेशन मिलने के बाद गेटमैन चाभी **''क्यू''** को लीवर लाक से घड़ी की विपरीत दिशा में घुमाकर निकाल देगा। इस चाभी **''क्यू''** को बूम लाक लीवर पर लगे ताले में लगाकर घुमाकर लीवर को सामान्य दशा में करके इसके ताले से चाभी **''क्यू–1''** निकाल लेगा तथा बिन्च पर लगे इसके ताले में डालकर घुमा देगा तथा विन्च को तब तक घुमायेगा जबतक कि लिफ्टिंग बैरियरों के बूम उपर उठकर लगभग उर्ध्वाधर न हो जाये ।

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

**(अ) <u>समपार बन्द करने हेतु:–</u>**

4. जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा ।

**क्रमश : पृष्ठ 4 पर**

5. स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान किया जायेगा ।
6. स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी **बी1 एवं बी2** वेल्ड है। 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी1 एवं बी2** को लगाकर घुमाने से बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी **के1** एवं **के2** रिलीज हो जायेगी।
7. 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **''क्यू''** रिलीज होगी तथा इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमाऐगा एवं कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।
8. समपार के बन्द होने की सूचना प्राप्त होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण पुश बटन सं0 **551** पर **जी.बी.एन.** एवं **एल. एन.** को एक साथ दबायेगा जिससे समपार के बन्द होने की पुष्टि पैनल पर सफेद इंडीकेशन मिल जायेगा । इसके पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिये आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा । सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी **''क्यू''** को नहीं निकाला जा सकेगा ।

**(ब) समपार खोलने हेतु :–**

समपार से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन गेट कंट्रोल स्विच को 'नार्मल' पोजीशन में करेगा तथा चाभी ''**क्यू**'' के0एल0सी0आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में में लगायेगा। चाभी ''**क्यू**'' 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **के1** एवं **के2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी1** एवं **बी2** 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।

**नोट :–**

**i. आपातकालीन स्विच :–**

आपातकाल के समय गेट रक्षित सिगनलो को **'आन'** स्थिति में करने के लिये गेट लाज मे एक स्विच का प्रावधान है। यह स्विच एक ग्लास लगे केस में लगा है। केस ताला बन्द व सील्ड रहता है। आपात स्थिति में गेट रक्षित सिगनलों को **'आन'** करने के लिये गेट मैन ग्लास केस के सामने लगे शीशे को तोड़कर स्विच को घुमायेगा, ऐसा करने पर सिगनल **'आन'** दशा में हो जायेंगें। इसका विस्तृत विवरण डायरी में लिखेगा तथा इसकी सूचना कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा। आपात स्थिति समाप्त हो जाने पर स्विच को नार्मल कर देगा तथा केस में नया शीशा लगाया जायेगा।

**ii विद्युतीय नियन्त्रण विफलता पर गेट को खोले जाने हेतु :–**

विद्युतीय नियन्त्रण की विफलता के समय स्टेशन मास्टर द्वारा भेजी गयी आपातकालीन चाभी **'क्यूई'** को बूम लाक लीवर पर लगे ताले में लगाकर घुमाने पर बूम लाक लीवर रिलीज हो जाता है तथा लिफ्टिंग बैरियर को खोला जा सकता है ।

**क्रमश : पृष्ठ 5 पर**

**(ख) गेटमैन को सूचना :–**

(i) **अप** गाड़ियों के आगमन व **डाउन** गाड़ियों का मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय तथा **डाउन** गाड़ियों के प्रस्थान के लिये इस समपार को सड़क यातायात के विरूद्व बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को टेलीफोन पर 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 | आवश्यकता–नुसार गेटमैन द्वारा गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर | स्टेशन मास्टर/ गेटमैन का हस्ताक्षर | टिप्पणी |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | गेटमैन का प्रा.नं. | स्टेमा का प्रा.नं. | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |

**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 | गेट से पास होने | सूचना मिलने /देने | स्टेशन मास्टर द्वारा | गेटमैन द्वारा सूचना प्राप्त होने की | गेटमैन द्वारा गेट को बन्द व लाक कर | स्टेशन मास्टर द्वारा समपार के बन्द व | गाड़ी पास होने | स्टेशन मास्टर/ गेटमैन |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

| | एवं विवरण | का सम्भावित समय | का समय | दिया गया प्राइवेट नम्बर | पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर | दिया गया प्राइवेट नम्बर | लाक होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर | का समय | का हस्ताक्षर |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |

(ii) गेटमैन गेट को बन्द व लाक करके गेट बन्द चाभी लीवर लाक में लगाकर घुमा देगा ऐसा करने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर पैनल पर गेट बन्द होने का इण्डीकेशन मिल जायेगा।

(iii) इण्डीकेशन मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियन्त्रण पुश बटन **जी.बी.एन** एवं **एल.एन** को एक साथ दबायेगा। तब गाड़ी के लिये आवश्यक सिगनल आफ करेगा। सिगनल आफ करने पर गेट लाज में लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा।

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

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

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

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

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

(ii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने के उपरान्त गेट को सड़क यातायात के विरूद्व बन्द व लाक करेगा तथा इण्डीकेशन कार्यरत स्टेशन मास्टर को ट्रान्समिट करेगा। इण्डीकेशन मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार नियन्त्रण पुश बटन **जी. बी.एन.** एवं **एल.एन** को एक साथ दबायेगा। तत्पश्चात् गाड़ी के लिये आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा।

**कमश : पृष्ठ 6 पर**

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

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

(v) गाड़ी के आगमन के मामले में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी 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 ही गाड़ी भेजेगा।

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

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

(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/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता</u> :–

(i) जब लिफ्टिंग बैरियर/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) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले 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 लिफ्टिंग बैरियर/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।

(ड.) <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) यदि गेट की चाभी विन्च, बूम लाकिंग लीवर, लीवर लाक से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(ii) कार्यरत स्टेशन मास्टर आपातकालीन चाभी **'क्यूई'** जो स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी एच0के0टी0 में लाक रहती है, की सील तोड़कर कार्यरत कर्मचारी के द्वारा गेट पर भिजवायेगा तथा इसकी प्रविष्टि स्टेशन मास्टर अभिलेख में कारण सहित उल्लेख करते हुये करेगा।

**क्रमशः पृष्ठ 7 पर**

(iii) इस परिस्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक गेट माना जायेगा व गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान नानइण्टरलाक 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) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले 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 विन्च, बूम लाकिंग लीवर, लीवर लाक 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।

(viii) मरम्मत के बाद आपात कालीन चाभी दूर संचार कर्मचारियों द्वारा आपात कालीन बाक्स में रखकर पुनः सील कर दिया जायेगा।

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

(i) यदि समपार के खुली दशा में विन्च, बूम लाकिंग लीवर या लीवर लाक से गेट चाभी निकाली जा सके तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के साथ सूचित करेगा।

(ii) इस परिस्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान नान–इण्टरलाक गेट की प्रक्रिया में निहित निर्देशों के अनुसार किया जायेगा।

(iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरूद्व संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा तथा वह गाड़ी को हाथ संकेत द्वारा 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 विन्च, बूम लाकिग लीवर, लीवर लाक 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।

**(छ)** <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफिटंग 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 निर्धरित 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।

**कमशः पृष्ठ 8 पर**

(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 तथा 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 से सूचित करेगा।

(x) कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई अवरोध न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ते हुये समपार को गेटमैन द्वारा हरा संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।

(xi) यदि समपार फाटक बाधित नही है तब गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद 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।

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

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ किसी पेड़ इत्यादि के गिरने के कारण अवरूद्व होना, सड़क वाहन द्वारा अवरूद्व 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 गेट को बाधित कर रहा है तो गेटमैन को सड़क यातायात के लिये गेट को उस समय तक बन्द रखेगा जब तक रेलपथ से अवरोध हटा न लिया जाये।

**क्रमशः पृष्ठ 9 पर**

**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 निम्नलिखित स्थिति में खड़ा रहेगाः–

(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, गैंग मेट 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।

**कमशः पृष्ठ 10 पर**

(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 चैक 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 स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये तद्नुसार 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 द्वारा 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 निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 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।

**कमशः पृष्ठ 11 पर**

**(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 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 दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है दूसरी लाइन की 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 फाटक 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) स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित करने पर आने वाली गाड़ियों के पूर्ण आगमन हेतु गेट मैन, टेल लैम्प/टेल बोर्ड के साथ गाड़ी का 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।

**कमशः पृष्ठ 12 पर**

(7) **<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–

**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 – 2**

चुरेब स्टेशन पर स्थित ''ए'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 185 के संचालन हेतु अनुदेश

टिप्पणीः— **इन अनुदेशों को पढ़ते समय इस स्टेशन का नियम आरेख सं0 वमंसिदूइं/ल0जं0/2023(आर0डी0)/17 दिनॉक 21.02.23 देखें।**

1. विवरण

1.9 सामान्य :—

| | | |
|---|---|---|
| 1 | समपार फाटक सं0 | **185 "ए"** |
| 2 | इंजीनियरिंग/यातायात फाटक | **इन्जीनियरिंग** |
| 3 | किसके अधीन स्टेशन अधी0/रेलपथ निरीक्षक | **सेक्शनइन्जी0/रेलपथ/पश्चिम/गोरखपुर** |
| 4 | किलोमीटर पर स्थित | **548/3–4** |
| 5 | स्टेशन पर | **चुरेब** |
| 6 | स्टेशनों के मध्य | **चुरेब – मुन्डेरवा** |
| 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 | **गेट सिगनलो से अन्तर्पाशित** |
| 12 | गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0 | |
| | अप दिशा– | **548/1–2** |
| | डाउन दिशा– | **548/5–6** |
| 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 | **ग्रामीण सड़क** |
| 18 | पक्का/कच्चा | **पक्का** |
| 19 | पहुॅच मार्ग | **उपलब्ध** |
| 20 | सड़क की चौड़ाई | **7.50 मीटर पक्की** |
| 21 | सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये) | **$90^{o}$** |
| | पूर्व/उत्तर की तरफ | **–** |
| | पश्चिम/दक्षिण की तरफ | **–** |
| 22 | सड़क की ढाल यदि कोई हो | **समतल** |
| | पूर्व/उत्तर की तरफ | **कोई नही** |
| | पश्चिम/दक्षिण की तरफ | **कोई नही** |
| 23 | सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई) | **सीधी** |
| | पूर्व/उत्तर की तरफ | **कोई नही** |
| | पश्चिम/दक्षिण की तरफ | **कोई नही** |
| 24 | हाईट गेज का प्रावधान | **है** |
| 25 | बैरियर का प्रकार | **लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर** |
| 26 | चेक रेलो की लम्बाई | **9.50 मीटर** |

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

कमश : पृष्ठ 2 पर

| | | |
|---|---|---|
| 27 | समपार के मध्य सड़क की सतह | **पक्का** |
| 28 | रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई | **20.00 मीटर** |
| 29 | रोड साइन | **उपलब्ध** |
| 30 | गति अवरोधक बोर्ड | **उपलब्ध** |
| 31 | टी0वी0यू0 | **33030 अगस्त/2021** |
| 32 | अगली गणना की तिथि | **अगस्त/2024** |
| 33 | पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान | **उपलब्ध** |
| 34 | गेटमैनों की संख्या | **02** |
| 35 | निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र | **बस्ती** |
| 36 | निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो। | **चुरेब** |
| 37 | उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही | **उपलब्ध** |

1.10 <u>उपकरण</u> :–

| कम सं0 | विवरण | मात्रा |
|---|---|---|
| 1 | ट्राई कलर टार्च/फ्लैशिंग 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 |

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

| | | |
|---|---|---|
| 11 | दुरमुट | 01 (पक्की सतह के लिए आवश्यक नही) |
| 12 | पिक एक्स | 01 (पक्की सतह के लिए 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 |

**क्रमश : पृष्ठ 3 पर**

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

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

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

**(क)(i) <u>लिफ्टिंग बैरियर की संचालन पद्वति</u> :–**

समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर की व्यवस्था है। लिफिटंग बैरियरो को संचालित करने के लिये एक विंच की व्यवस्था है। समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये कार्यरत गेटमेन विन्च को तब तक संचालित करेगा जबतक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियरों के बीच में कोई सड़क वाहन फॅस न जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये चाभी **'पी–1'** को घुमाकर निकाल लेगा तथा इसे बूम लाक लीवर पर लगे 'ई' प्रकार के ताले में चाभी **' पी–1'** लगाकर घुमायेगा जो लीवर को मुक्त करेगी। बूम लाक लीवर को विपरीत दिशा में खीचने पर बूमों को फाटक बन्द दशा में लाक कर देगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि बूम लाक हो गये है बूम लाक लीवर से चाभी **''पी''** को निकाल लेगा। इस चाभी **''पी''** को गेट लाज में लगे लीवर लाक में लगाकर घुमा देगा जिससे गेट पैनल पर प्रदत्त सिगनल स्विच मुक्त हो जायेंगें। तत्पश्चात जैसी आवश्यकता हो, स्विच सं0 **3** को **''आर''** अथवा स्विच सं0 **2** को **''आर''** दशा में घुमा कर **अप** या **डाउन** गेट सिगनल को **'आफ'** करेगा।

गेट की सुरक्षा के लिये **डाउन गेट डिस्टेन्ट सिगनल** तथा **अप गेट डिस्टेन्ट /अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2** कलर लाइट सिगनलों की व्यवस्था है। जो क्रमशः **डाउन** तथा **अप** गेट सिगनलो के आस्पेक्ट के

अनुसार नियन्त्रित है। गेट सिगनलो को परिचालन करने हेतु गेट लाज में लगे पैनल पर दिये गये स्विच को निम्न प्रकार से परिचालित करेगाः–

| स्विच सं0 | गाड़ियो के आगमन/प्रस्थान | स्विच का संचालन |
|---|---|---|
| 2 | **डाउन** गाड़ी का आगमन | **''आर'' दशा में** |
| 3 | **अप** गाड़ी का प्रस्थान | **''आर'' दशा में** |

गाड़ी के पूरी गुजर जाने के बाद गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल करेगा तथा लीवर लाक से चाभी **''पी''** को निकालकर बूम लीवर लाक में लगाकर घुमाएगा तथा लीवर को नार्मल करेगा एवं लीवर से चाभी **''पी''–1''** को निकाल विन्च में लगें 'ई' प्रकार के लाक में लगाकर घुमायेगा तथा विन्च को तबतक संचालित करेगा जबतक कि लिफ्टिंग बैरियरों के बूम ऊपर उठकर लगभग ऊर्ध्वाधर न हो जाये।

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

**(अ)** <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

9. जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा ।
10. 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 ।

**क्रमशः पृष्ठ 4 पर**

11. स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ क्रमशः चाभी **बी3–बी4** वेल्ड है। 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी3–बी4** को लगाकर घुमाने से स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी **एल1** एवं **एल2** रिलीज हो जायेगी।स्लाइडिंग बूमों को पूरी तरह से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के उपरान्त 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **एल1** एवं **एल2** को गेटलाज में लगे 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **'एल'** रिलीज होगी तथा इस चाभी **'एल'** को गेट लाज में लगे केएलसीआर में लगाकर घुमा देगा जिससे गेट पैनल पर प्रदत्त सिगनल स्विच मुक्त हो जायेंगें। तत्पश्चात जैसी आवश्यकता हो, स्विच सं0 **(2)** को **'आर'** अथवा स्विच सं0 **(3)** को **'आर'** को दशा में घुमा कर अप या डाउन गेट सिगनल को 'आफ' करेगा।

**(ब)** <u>समपार खोलने हेतु :–</u>

गाड़ी के पूरी गुजर जाने के बाद गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल करेगा तथा केएलसीआर से चाभी **'के'** को घुमाकर निकाल लेगा। चाभी **'एल'** को गेटलाज में लगे 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **एल1** एवं **एल2** मुक्त होगी इन चाभियों को सम्बन्धित 2वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **बी3** एवं **बी4** रिलीज होने पर कार्यरत गेटमैन समपार को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

**(ख)** <u>गेटमैन को सूचना</u> :–

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर **डाउन** गाड़ियों को लाइन क्लियर देने से पहले तथा **अप** गाड़ियों के लिये प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले टेलीफोन द्वारा कार्यरत गेटमैन को समपार को बन्द व लॉक करने हेतु निम्न

सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :–

**सामान्य स्थिति में :–**

| तिथि | गाड़ी संख्या व विवरण | समपार को बन्द करने हेतु सूचना देने का समय | गेट से गाड़ी पास होने का सम्भावित समय | कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके सिगनल आफ करने का समय | स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा. नं0 का आदान प्रदान | | समपार से गाड़ी के सम्पूर्ण पास होने का समय | स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर | टिप्पणी |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | गेटमैन का प्रा.नं. | स्टे0मा0 का प्रा.नं. | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |

**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 को 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) गेटमैन का यह दायित्व है कि कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना मिलने पर अत्यन्त सतर्क हो जायेगा और समय से समपार फाटक बन्द करके लाक करेगा जिससे गाड़ियों का विलम्बन न हो तथा सड़क यातायात अधिक समय तक विलम्बित न हो।

**क्रमशः पृष्ठ 5 पर**

**(ग) टेलीफोन संचार की विफलता** :–

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 निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :–

(i) समपार का टेलीफोन जो गाड़ी भेजने वाले स्टेशन से सम्बद्ध है, के खराब हो जाने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सूचित करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(iii) यदि गेट सिगनल 'आन' स्थिति में है, तो ड्राइवर गेट सिगनल के पहले रोककर सामान्य नियम 3.73 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

**मंसिदूइं**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

**वमंपरिप्र/सा0**
**पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ**

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के 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/प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने के 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 बूम/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता</u>** :– :–

(i) जब 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/ स्लाइडिंग बूम 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 लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर 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>'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) यदि गेट की चाभी विन्च, बूम लाकिंग लीवर से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(ii) इस 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।

**क्रमशः पृष्ठ 6 पर**

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

(iv) 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।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो विन्च, बूम लाकिंग लीवर की मरम्मत करते है को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

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

**(च) <u>'गेट चाभी' का गेट के खुली दशा में विफल हो जाना :–</u>**

(i) यदि समपार के खुली दशा में विन्च, गेट सिगनल लीवर या लीवर से गेट चाभी निकाली जा सके तो गेटमैन तुरन्त कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(ii) इस परिस्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान की प्रकिया नान–इण्टरलाक गेट की प्रकिया में निहित निर्देशों के अनुसार करेगा।

(iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरूद्व 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 विन्च, लीवर, गेट सिगनल लीवर 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।

**(छ) <u>गेट सिगनल की विफलता</u> :–**

(i) कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल को निम्नलिखित परिस्थितियों में खराब मानेगा तथा गेट सिगनल को 'आफ' नही करेगा :–

(अ) यदि गेट सिगनल बिना गेट को बन्द किये हुये 'आफ' किया जा सके

या

(ब) यदि 'चाभी' को विन्च से गेट की खुली स्थिति में निकाला जा सके

या

(स) यदि 'चाभी'को बूम लाकिंग लीवर से गेट की खुली दशा में निकाला जा सके।

(ii) यदि गेट सिगनल/गेट डिस्टेन्ट सिगनल 'आफ' की स्थिति में खराब हो जाये तो गेटमैन को इसे 'आन' स्थिति में लाने का प्रयास किया जायेगा।

(iii) कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल के विफल हो जाने के बारे में अविलम्ब कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करके सूचित करेगा।

**क्रमशः पृष्ठ 7 पर**

(iv) इसके पश्चात् गेट को नान–इण्टरलाक मानकर नान–इण्टरलाक गेटो के लिये निर्धारित पद्वति के अनुसार आगमन/प्रस्थान किया जायेगा।

(v) कार्यरत गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी एवं रात्रि में हरी बत्ती गेट को बन्द व लाक करने के बाद गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।

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

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को ब्लाक खण्ड में किसी गाड़ी को भेजने के पूर्व प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करके सतर्कता आदेश जारी करने हेतु सूचित करेगा।

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार के कर्मचारियों को जो गेट सिगनल के अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है, यथाशीघ्र ठीक करने के लिये सूचित करेगा।

(ix) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी विफल गेट सिगनलों को ठीक करने के बाद फिट मेमो दे दे।

**(ज)** <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 स्टे.मा. को सूचित करेगा। 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 गाड़ी भेजने वाले 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 इसकी सूचना गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(x) तब 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।

**क्रमशः पृष्ठ 8 पर**

(xi) 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 फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

**(झ)** <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 के 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।

**क्रमशः पृष्ठ 9 पर**

(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, गैंग मेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(viii) गेट सिगनल लीवर चाभी खराब हो जाने की दशा में गेटमैन गेट सिगनल को 'आन' की दशा में रखेगा।

(ix) समपार फाटक के गेट सिगनल खराब हो जाने की दशा में गेटमैन ट्रेन देखकर बैरियर को बन्द कर ताला लगा देगा और हाथ सिगनल देगा या ट्रेन को खराब सिगनल तक पायलट करेगा। ऐसी स्थिति में वह गाड़ी के चालक द्वारा खराबी की सूचना अगले स्टेशन पर भेजेगा।

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

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

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

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

(xiv) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चैक रेल गैप साफ है।

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

(xvi) 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।

(xvii) 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।

(xviii) 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 स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन 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।

**क्रमशः पृष्ठ 11 पर**

(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 निर्धारित पोस्ट पर 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) 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 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 दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है दूसरी लाइन की 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।

**क्रमशः पृष्ठ 11 पर**

(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) गेट को रिलीज करने के लिए **60** सेकेण्ड का डेड एप्रोच लाकिंग का प्रावधान किया गया है, अतः सिगनल स्वीच नार्मल करने के 60 सेकेण्ड के उपरान्त ही गेट को खोला जा सकेगा। इसके खराब होने पर कार्यरत गेटमैन स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

**(7) <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 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–

**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 छुयें।

**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, सुरक्षा के 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) 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 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 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 – 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 मास्टर 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 दुर्घटना निवारण एवं संचालन को सही एवं संरक्षित विधि के प्रयोग सम्बन्धी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना।

1.5 यार्ड एवं 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 टी/409 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 मास्टर 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 आगमन एवं प्रस्थान से सीधे सम्बन्धित एवं उसके संचालन के प्रभारी होंगे। गाड़ी संचालन से सम्बन्धित सभी कर्मचारियों को 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 अपूर्ण या खराब मदों का स्टेशन डायरी में विशेष उल्लेख किया गया है।

2.2 आगमन की अनुमति देना और प्राप्त करना एवं अन्तिम रोक सिगनल को ''आफ'' कर प्रस्थान प्राधिकार देना।

2.3 ब्लाक यंत्रों का संचालन एवं नियंत्रक कन्ट्रोल टेलीफोन पर स्वयं उपस्थित होकर बातचीत करना।

**क्रमशः पृष्ठ 2 पर**

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 पर्यवेक्षण।
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 की कुजियों, स्टेशन पैनल एवं क्रैंक हैण्डिल एसेम्बली के ताले की कुन्जियो 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. **कांटावाला** :

स्टेशन पर गाड़ियों के रिसेप्शन 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 सेटिंग तथा लाकिंग तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार गार्ड की देख–रेख में स्टेशन पर गाड़ियों की शंटिंग करना।
3.2 आवश्यकतानुसार गाड़ियों का पायलट करना और 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 स्प्रैग लगाना एवं 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. **फाटकवाला**

फाटकवाला उसके चार्ज मे 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।

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

उसे शंटिंग मूवमेंट और गाड़ी गुजरने पर फाटक को समय से बंद करना तथा संचलन पूरा होने पर समय से समपार फाटक खोलना है ताकि सड़क यातायात डिटेंशन की घटना न घटे। इसके लिये 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 बंद 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 रेाकने हेतु फाटक को बंद कर ताला लगा देना आवश्यक है।

4.5 फाटक की बत्तियां निरंतर प्रज्जवलित रहनी 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 हों।

4.8 फाटक या उससे सम्बन्धित 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 होकर गाड़ियों के संरक्षित रूप से पास करने का ध्यान रखना और गाडियों के चालन (रन) के दौरान पायी गयी किसी खराबी के सम्बन्ध 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''

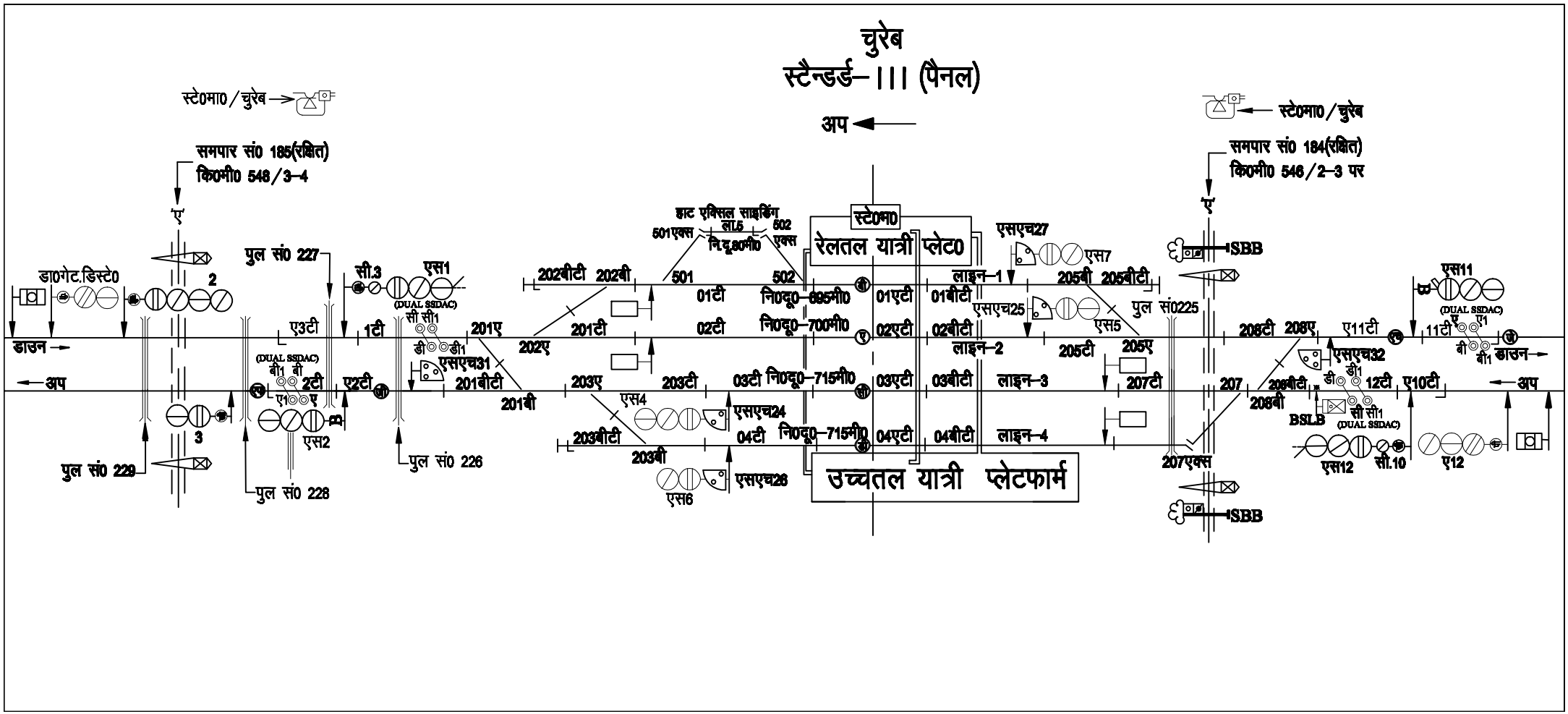
स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची

| क्रम सं0 | उपकरण | संख्या |
|---|---|---|
| 1 | बटन कालर्स | 6 |
| 2 | पावर ब्लाक बटन 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 | 4 |
| 9 | क्लैम्प | 10 |
| 10 | पैड लाक चाभी सहित | 16 |
| 11 | वूडेन स्प्रैग | 8 |
| 12 | वी.एच.एफ. सेट | 1 |
| 13 | हैण्ड सिगनल फ्लैग | |
| | लाल | 4 |
| | हरा | 4 |
| 14 | स्ट्रेचर | 2 |
| 15 | व्हील चेयर | 1 |

# परिशिष्ट ''एफ''

## डी के स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच. आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम

–कुछ नहीं–


चुरेब
स्टैन्डर्ड–।।। (पैनल)
अप
स्टे0मा0/चुरेब
समपार सं0 185(रक्षित)
कि0मी0 548/3–4
ए
पुल सं0 227
डा0गेट.डिस्टे0
2
सी.3
एस1
(DUAL SSDAC)
सी सी1
डी
डी1
एसएच31
ए3टी
1टी
201ए
201बीटी
201बी
202ए
202बीटी
202बी
201टी
डाउन
अप
(DUAL SSDAC)
बी1
बी
2टी
ए2टी
ए1
ए
एस2
3
पुल सं0 229
पुल सं0 228
पुल सं0 226
हाट एक्सिल साइडिंग
501एक्स
लि.5
502
एक्स
नि.दू.80मी0
स्टे0मा0
रेलतल यात्री प्लेट0
501
502
01टी
02टी
03टी
04टी
नि0दू0–695मी0
नि0दू0–700मी0
नि0दू0–715मी0
नि0दू0–715मी0
01एटी
02एटी
03एटी
04एटी
01बीटी
02बीटी
03बीटी
04बीटी
लाइन–1
लाइन–2
लाइन–3
लाइन–4
एसएच27
एस7
205बी
205बीटी
एसएच25
एस5
पुल सं0225
205टी
205ए
207टी
203ए
203टी
203बीटी
203बी
एस4
एसएच24
एसएच28
एस6
उच्चतल यात्री प्लेटफार्म
स्टे0मा0/चुरेब
समपार सं0 184(रक्षित)
कि0मी0 546/2–3 पर
ए
SBB
207
207बीटी
207बी
207एक्स
SBB
एस11
(DUAL SSDAC)
ए
ए1
11टी
बी
बी1
डाउन
208टी
208ए
ए11टी
एसएच32
डी1
12टी
ए10टी
अप
208बीटी
208बी
BSLB
सी सी1
(DUAL SSDAC)
एस12
सी.10
ए12