पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं0–एल0जे0एन0/188

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि.
स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि.

मनकापुर जं0 का स्टेशन संचालन नियम
बी0जी0

टिप्पणीःi) दि. 15.12.2020 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन./188 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है।

ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियम किसी भी रुप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :
मुसिदूइं/नि./गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना संख्या एनईआर/एल.जे.एन/एमयूआर/एसआईपी/2006/वी.ई.आर/जीरो संशोधन **'एपी'** पर आधारित नियमारेख सं0ः **वमसिदूइं/ल0जं0/2022 (आर0डी0)/53 दि0 05.05.22 मय संशोधन 'ए' दि. 26.04.23** एवं कर्षण आरेख सं0ः **LKO/RE/TSWR/MUR/03 दि0 21.10.2020** 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 करें तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण :

2.1 सामान्य स्थिति :
मनकापुर जं0 स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के **गोण्डा जं0–गोरखपुर** विद्युतीकृत मार्ग पर दोहरी लाइन तथा **मनकापुर जं0–कटरा** विद्युतीकृत मार्ग शाखा लाइन में **टिकरी** छोर पर इकहरी लाइन **''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 125.16 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
मनकापुर जं0 स्टेशन के पश्चिम में **झिलाही** स्टेशन 5.81 कि0मी0 की दूरी पर एवं पूरब में **लखपतनगर** स्टेशन 5.52 कि0मी0 की दूरी पर तथा पश्चिम/दक्षिण में **टिकरी** स्टेशन 12.65 कि0मी0 की दूरी पर स्थित **''बी''** श्रेणी के स्टेशन है ।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :
क लखपतनगर छोर :
–कोई नही–

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

ख **झिलाही छोर :**
–कोई नही–

ग. **टिकरी छोर :**
–कोई नहीं–

2.3 विभिन्न दिशाओं में स्टेशन के किसी भी ओर ब्लाक खंड सीमा :

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से ''ब्लाक खंड''शुरु होता है ।	वह स्थान जहां ''ब्लाक खंड '' समाप्त होता है ।
मनकापुर – झिलाही		
अप लाइन	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 से ।	**झिलाही** स्टेशन के अप होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक।
डाउन लाइन	इस स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के आगे कांटा सं0 201ए से।	**झिलाही** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
मनकापुर – लखपतनगर		
अप लाइन	इस स्टेशन के अप होम सिगनल सं0 एस–24 के आगे बी.एस.एल.बी. से।	**लखपतनगर** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
डाउन लाइन	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 से ।	**लखपतनगर** स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक।
मनकापुर – टिकरी		
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 से ।		**टिकरी** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :
समतल ।

2.5 ले आउट :
इस स्टेशन का ले आउट नौ लाइनों का है, जिसमें लाइन संख्या 1, 2, 3, 4, 5, 6 एवं 7 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइनें हैं। लाइन सं0 8 नान रनिंग लाइन है जो रनिंग लाइन सं0 1 से निकली है तथा नान रनिंग लाइन सं0 9 टावर वैगन साइडिंग लाइन है जो रनिंग लाइन सं0 1 से निकली है ।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	708.00 मी0	31	29	डाउन लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	686.80 मी0	30	28	डाउन मेन लाइन है ।	विद्युतीकृत
3	709.30 मी0	31	29	अप मेन लाइन है ।	विद्युतीकृत
4	724.70 मी0	32	30	अप लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

5	696.50 मी0	31	29	कामन लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
6	695.00 मी0	31	28	कामन लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
7	722.80 मी0	32	30	कामन लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत

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

(ग) **डाउन** गाड़ियो का **झिलाही छोर** से रनिंग लाइन सं0 1/2/5/6 पर तथा **टिकरी छोर** से रनिंग लाइन सं0 1/2/5/6/7 पर एवं **अप गाड़ियो** का **लखपतनगर छोर** से रनिंग लाइन सं0 3/4/5/6/7 पर आगमन किया जा सकेगा।

(घ) **डाउन** गाड़ियो का रनिंग लाइन सं0 1/2/5/6/7 से **लखपतनगर** को तथा **अप गाड़ियो** का रनिंग लाइन सं0 3/4/5/6 से **झिलाही** को एवं रनिंग लाइन सं0 3/4/5/6/7 से **टिकरी** छोर को प्रस्थान किया जा सकेगा।

2.5.2 गैर चालू लाइनें और सी0एस0आर0 में उनकी वाहन क्षमता :–

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	**LHB**		
8	180.00 मी0	–	–	गुड्सशेड प्लेटफार्म लाइन है।	विद्युतीकृत
9	80+30	–	–	टावर वैगन साइडिंग/शेड लाइन है।	अविद्युतीकृत

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : –
झिलाही एवं **लखपतनगर** छोर पर **दोहरी लाइन** तथा **टिकरी** छोर पर **इकहरी लाइन** है।

2.6 समपार :

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
243 ट्राफिक	सी	अप राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–28 एवं डाउन स्टार्टर सिगनलो के मध्य कि0मी0 **628/06–07** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है	नहीं

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

244 ट्राफिक	बी	डाउन राऊटिंग होम सिगनल सं0 एस–9 एवं अप स्टार्टर सिगनलो के मध्य कि.मी. 629/06–07 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	हैं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है	नहीं
245 इंजी0	स्पे0	डाउन गेट/डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 2 व अप गेट सिगनल सं0 3 के मध्य कि.मी. 630/09 – 631/0 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है	नहीं
1 इंजी0	सी	डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 ए–5 एवं डाउन होम सिगनल सं0 एस–5 के मध्य कि0मी0 1/4–5 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए बन्द	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	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 (टी0ए0डब्लू0डी0) उपलब्ध है
–कोई नहीं–							

टिप्पणीः समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''ए' भाग 1, 2, 3 एवं 4 देखें ।

3 <u>संचालन की प्रणाली और साधन :</u>

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

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी/ असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **झिलाही** के कार्यालय में स्थापित टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र एवं HASSDAC से सम्बद्ध है।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **लखपतनगर** 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 **टिकरी** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त **इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू. एफ.एस.बी.आई)** द्वारा आपस में सम्बद्व हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन

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, IV एवं V देखें।

4. <u>सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :</u>

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/पोजिशन 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 देखें।

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

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

(ii) <u>एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :–</u>

मनकापुर–लखपतनगर खंड में ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. एवं **मनकापुर–टिकरी** व **मनकापुर–झिलाही** खण्ड में HASSDAC का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क0 सं0	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं0 सी–3	यह डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं0 1/2 एवं डाउन राउटिंग होम सिगनल सं. एस–9 तक आने के लिए है।
2	डाउन कालिंग आन सिगनल सं0 सी–11	यह डाउन राउटिग होम सिगनल सं0 एस–9 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं0 1/2/5/6 में आने के लिए है।
3	डाउन कालिंग आन सिगनल सं0 सी–7	यह डाउन होम सिगनल सं0 एस–5 **(टिकरी छोर)** के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह डाउन राउटिग होम सिगनल स0 एस–9 तक अथवा लाइन सं0 5/6/7 में आने के लिए है।
4	अप कालिंग आन सिगनल सं0 सी–22	यह अप होम सिगनल स0 एस–24 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं0 3/4 पर अथवा अप राउटिग होम सिगनल सं0 एस–28 तक आने के लिये ।
5	अप कालिंग आन सिगनल सं0 सी–26	यह अप राउटिग होम सिगनल सं0 एस–28 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं0 5/6/7 में आने के लिए है।

(iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड :–

इस स्टेशन पर फिक्सड वार्नर सिगनलो की व्यवस्था नहीं है। लाइन सं0 1 व 2 पर अप स्टाप बोर्ड तथा लाइन सं0 3 व 4 पर डाउन स्टाप बोर्ड का प्रावधान है ।

(v) आपात कास ओवर :–

अप लाइन को डाउन लाइन से तथा डाउन लाइन को अप लाइन से जोड़ने हेतु आपात कास ओवर सं0 **216ए–216बी** का प्रावधान है। कांटा सं0 **217ए–217बी, 201ए–201बी** तथा **203ए–203बी** नार्मल ट्रेन मूवमेंट के लिए है।

(vi) स्थाई रुप से लाक किये गये कांटे : –

कॉटा 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	लाइन सं0 के मध्य	
501	इकहरे एचपीके ताला युक्त कॉटा	नहीं	लाइन सं0 1 व लाइन सं0 8 के कास ओवर के विरूद्व सेट व लाक्ड	एस–1	यांत्रिक	है	कॉटा सेट करके	1 व 8	चाभी एस1 कॉटा सं0 501 एक्स में लाक्ड रहती है।

कमशः पृष्ठ 7 पर

501 एक्स	दोहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	है	लाईन सं0 8 पर डिरेल करने के लिए सेट व लाक्ड	एफ–1	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	8 व 1	साइडिंग चाभी **एफ1** स्टेशन मास्टर कक्ष मे **केएलसीआर** मे लाक्ड रहती है

(vii) <u>यांत्रिक रुप सें संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :</u>
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 ।

(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 अनुरूप 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 इंडीकेशन 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।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

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 सम्बन्धित 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 रूप से जांच करे कि ट्रैक साफ है अथवा नहीं। यदि साफ है तो ट्रैक सर्किट को सही कार्यशील समझा जाये तथापि बत्ती मरम्मत हेतु सम्बन्धित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।

(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 ।

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

(द) <u>एक्सल काउन्टर के संकेत</u> :–

मनकापुर–लखपतनगर खंड में ड्यूल एस.एस.डी.ए.सी. एवं **मनकापुर– टिकरी** व **मनकापुर–झिलाही** खण्ड में HASSDAC 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 कंट्रोल स्विचों का उपयोग करते हुए रूट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट</u> :

स्टेशन के संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है।

(xi) <u>कांटों का पृथक परिचालन</u> :

स्टेशन के संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है।

(xii) <u>स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन</u> :

स्टेशन के संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''ए'' में दिया गया है।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

(xiii) <u>क्रैंक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग</u> :

जब कभी किसी प्वाइण्ट को अपेक्षित 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 की टेस्टिंग करने के लिये अथवा हाथ द्वारा संचालन करने के लिये **के.एल.सी.आर.** चाभी को निकाला जाये तब इस आशय की प्रविष्टि स्टे.मा. द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' अनुलग्नक–**I** में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार की जायेगी।

(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 ।

(iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रिकनेक्शन 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. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूयूवाईएन)।
2. आपातकालीन रुट कैन्सीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर।
4. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)।
5. क्रैन्क हैण्डिल वीडर गणक ।
6. एक्सल काउन्टरों का वीडर काउन्टर (रिसेट बाक्स मे)।
7. आपातकालीन'सी.एच.जी.–1 (समपार सं0 243) वीडर काउन्टर
8. आपातकालीन'सी.एच.जी.–2 (समपार सं0 244 मेन लाइन) वीडर काउन्टर
9. आपातकालीन'सी.एच.जी.–3 (समपार सं0 244 शाखा लाइन) वीडर काउन्टर
10. टोकेनलेस ब्लाक पैनल (टिकरी) हेतु वीडर काउन्टर।

टिप्पणीः 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.डब्लू.एस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी़) की कार्य विधि</u> :–

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 संचालन नियमों में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में दिया गया है ।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

(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 काउण्टरों के क्लीयर इण्डीकेशन के द्वारा सम्बन्धित ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगें। 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 डिस्टेन्ट सिगनल सं0 **ए24** का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो अप होम सिगनल सं. एस–24 की स्थिति पर निर्भर है।

(ग) **अप होम सिगनल सं0 एस–24** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये :–

- (i) अप मेन लाइन सं0 3 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
- (ii) अप लूप लाइन सं0 4 के लिए प्रथम बायॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।
- (iii) अंतिम बांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ अप राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–28 तक आने के लिए।

(ग) **अप राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–28** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये :–

- (i) कामन लूप लाइन सं0 5 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
- (ii) कामन लूप लाइन सं0 6 के लिए प्रथम बायॉ जंक्शन इंडीकेटर के साथ।
- (iii) कामन लूप लाइन सं0 7 के लिए अंतिम बायॉ जंक्शन इंडीकेटर के साथ।

4.1.2 <u>अप प्रस्थान सिगनल :–</u>

- (i) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–12 जंक्शन इंडीकेटर रहित अप मेन लाइन सं0 3 से **झिलाही** छोर के लिए ।
- (ii) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–12 जंक्शन इंडीकेटर सहित अप मेन लाइन सं0 3 से **टिकरी** छोर के लिए ।
- (iii) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–14 जंक्शन इंडीकेटर रहित अप लूप लाइन सं0 4 से **झिलाही** छोर के लिए ।
- (iv) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–14 जंक्शन इंडीकेटर सहित अप लूप लाइन सं0 4 से **टिकरी** छोर के लिए ।
- (v) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–16 जंक्शन इंडीकेटर रहित कामन लूप लाइन सं0 5 से **टिकरी** छोर के लिए ।
- (vi) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–16 जंक्शन इंडीकेटर सहित कामन लूप लाइन सं0 5 से **झिलाही** छोर के लिए ।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

(vii) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–18 जंक्शन इंडीकेटर रहित कामन लूप लाइन सं0 6 से **टिकरी** छोर के लिए ।

(viii) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–18 जंक्शन इंडीकेटर सहित कामन लूप लाइन सं0 6 से **झिलाही** छोर के लिए ।

(ix) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–20 कामन लूप लाइन सं0 7 से **टिकरी** छोर के लिए ।

(x) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल/अप गेट डिस्टेन्ट सिगनल (समपार सं0 245) सं0 एस–2 का **पीला** आस्पेक्ट दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र(**झिलाही**) व HASSDAC तथा **हरा** आस्पेक्ट दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र(**झिलाही**) व HASSDAC के साथ गेट सिगनल(समपार सं0 245) सं0 **[3]** के **हरा** आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है ।

(xi) अप गेट सिगनल सं0 **[3]** का आफ आस्पेक्ट समपार सं0 **245** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(xii) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 इकहरी लाइन टोकेनलेस ब्लाक यंत्र **टिकरी** छोर द्वारा नियंत्रित है ।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

(अ) झिलाही छोर से :–

(i) **डाउन गेट डिस्टेंट सिगनल** का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो डाउन गेट सिगनल/डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 [2] की स्थिति पर निर्भर है।

(ii) **डाउन गेट सिगनल/डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 [2]** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जो समपार सं0 245 बन्द व लॉक स्थिति व डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 की स्थिति पर निर्भर है।

(iii) **डाउन होम सिगनल सं0 एस–1** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जं0 रुट इंडीकेटर सहित इस तरह पढ़ा जाये:

(i) डाउन लूप लाइन सं0 1 के लिए बांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

(ii) डाउन मेन लाइन सं0 2 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

(iii) डाउन राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–9 तक के लिए दायॅा जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

(ब) टिकरी छोर से :–

(i) **डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 ए–5** का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो डाउन होम सिगनल सं0 एस–5 की स्थिति पर निर्भर है।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

(ii) **डाउन होम सिगनल सं0 एस–5** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जं0 रुट इंडीकेटर सहित इस तरह पढ़ा जाये:

(i) डाउन राऊटिंग होम सिगनल सं0 एस–9 तक बायॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

(ii) कामन लूप लाइन सं0 5 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

(iii) कामन लूप लाइन सं0 6 के लिए प्रथम दायॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

(iv) कामन लूप लाइन सं0 7 के लिए अन्तिम दायॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

(स) डाउन राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–9 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये:–

(i) लाइन सं0 1 के लिए अंतिम बांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

(ii) लाइन सं0 2 के लिए प्रथम बायॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

(iii) लाइन सं0 5 के लिए प्रथम दायॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

(iv) लाइन सं0 6 के लिए अंतिम दायॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :

(i) डाउन प्रस्थान सिगनल स0 एस–15 लाइन सं0 1 (डाउन लूप लाइन) से ।

(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 लाइन सं0 2 (डाउन मेन लाइन) से ।

(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–17 लाइन सं0 5 (कामन लूप लाइन) से ।

(iv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–19 लाइन सं0 6 (कामन लूप लाइन) से ।

(v) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–21 लाइन सं0 7 (कामन लूप लाइन) से ।

(vi) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक यंत्र एवं एक्सल काउन्टर द्वारा नियंत्रित **लखपत नगर** छोर हेतु।

नोटः (अ) अप होम सिगनल सं0 एस–24 व अप राऊटिंग होम सिगनल सं0 एस–28 समपार सं0 243 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है, तथा लाइन सं0 5 पर अथवा मेन/शाखा लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं0 244 की भी बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

(ब) सभी अप प्रस्थान सिगनलों का ''**आफ**'' आस्पेक्ट समपार सं0 244 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(स)अप अग्रिम प्रस्थान सिग0 सं0 एस–2 (**झिलाही छोर**) का हरा आस्पेक्ट अप गेट सिग0 सं0 [3] के 'आफ' स्थिति से नियंत्रित है ।

(द) डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 व एस–5 तथा डाउन राऊटिंग होम सिगनल सं0 एस–9 समपार सं0 244 तथा मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं0 243 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(य) **डाउन गेट सिगनल/डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 [2]** समपार सं0 245 की बन्द व लाक स्थिति से नियन्त्रित है।

(र) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 (**लखपतनगर छोर**) का हरा आस्पेक्ट डाउन गेट सिगनल सं0 (1) के ''आफ'' स्थिति से नियंत्रित है ।

(ल) सभी डाउन प्रस्थान सिगनलों का ''**आफ**'' आस्पेक्ट समपार सं0 **243** की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

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

4.1.5 <u>अतिरिक्त सिगनल :</u>

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल संख्या	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच–32	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–12	लाइन सं0 3 से **झिलाही** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 अथवा **टिकरी** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच–34	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–14	लाइन सं0 4 से **झिलाही** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 अथवा **टिकरी** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 तक शंटिंग हेतु ।
एस.एच–36	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–16	लाइन सं0 5 से **झिलाही** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक अथवा **टिकरी** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच–38	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–18	लाइन सं0 6 से **झिलाही** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक अथवा **टिकरी** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–6 तक शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच–40	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–20	लाइन सं0 7 से **टिकरी** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 तक शंटिंग हेतु आने के लिये ।
एस.एच–43	डाउन राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–9	लाइन सं0 1/2/3/4/5/6 पर शंटिंग हेतु आने के लिये।
एस.एच–33	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13	लाइन सं0 2 से **लखपतनगर** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–23 तक शंटिंग हेतु आने के लिये

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

एस.एच–35	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–15	लाइन सं0 1 से टावर वैगन साइडिंग लाइन सं0 9 में अथवा **लखपतनगर** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 तक शंटिंग हेतु आने के लिये
एस एच–37	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–17	लाइन सं0 5 से **लखपतनगर** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 तक शंटिंग हेतु आने के लिये
एस.एच–39	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–19	लाइन सं0 6 से **लखपतनगर** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 तक शंटिंग हेतु आने के लिये
एस.एच–41	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–21	लाइन सं0 7 से **लखपतनगर** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 तक शंटिंग हेतु आने के लिये
एस.एच–42	अप राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–28	लाइन सं0 5/6/7 पर शंटिंग हेतु आने के लिये।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल संख्या	कहाँ पर स्थित है	विवरण
एस.एच–48	**लखपतनगर** छोर पर कांटा सं0 217बी के आगे स्वतंत्र खम्भे पर स्थित है ।	लाइन सं0 1/2/3/4 पर अथवा अप राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–28 तक शंटिंग हेतु आने के लिए।
एस.एच–45	**झिलाही** छोर पर कांटा सं0 201बी के आगे स्वतंत्र खम्भे पर स्थित है ।	डाउन राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–9 तक शंटिंग हेतु आने के लिए ।
एस.एच–47	**टिकरी** छोर पर कांटा सं0 202ए के आगे स्वतंत्र खम्भे पर स्थित है ।	डाउन राउटिंग होम सिगनल सं0 एस–9 तक अथवा लाइन सं0 5/6/7 पर शंटिंग हेतु आने के लिए ।
एस.एच–50	टावर वैगन साइडिंग लाइन सं0 9 में कांटा सं0 218एक्स के पहले स्वतंत्र खम्भे पर स्थित है ।	लाइन सं0 1 पर शंटिंग हेतु आने के लिए।

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

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियॉ साधा0 एवं सहा0 नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 एवं 3.74 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) इकहरी लाइन (**टिकरी छोर**) के अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा साथ में प्रस्थान(स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी–369(3बी) जारी करेगा इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है।

(देखेंसा0नियम 14.13 (3)(ii))

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

(iv) दोहरी लाइन के अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल एवं प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी–369(3बी) जारी करेगा। संयुक्त **अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल/गेट डिस्टेन्ट सिगनल सं0 एस–2** तथा **डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल/गेट डिस्टेन्ट सिगनल सं0 एस–23** की **विफलता** की स्थिति में **गेट सिगनल के दिखाई देने तक सतर्कता पूर्वक जाने हेतु सतर्कता आदेश** भी जारी किया जायेगा।

(देखें सा0 नियम 14.13 (**3**)(i))

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

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

(vii) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे संबंधित रख–रखाव/मरम्मत हेतु सम्बन्धित कर्मचारियों की एक सूची (उनके 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 कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} द्वारा की जाती है। रिले रूम चाभी स्टेशन के चाभी बॉक्स में लॉक करके रखी जाती है। जब कभी फेलियर/खराबी/रख–रखाव के लिये रिले रूम खोलने की आवश्यकता होती है तो रिले रूम चाभी की विधिवत् इन्ट्री पंजिका में की जानी चाहिये तभी चाभी सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} को दिया जाना चाहिये। चाभी वापस लेते समय इसकी इन्ट्री पंजिका में करके स्टेशन मास्टर व टेक्निशियन (सिगनल) द्वारा उक्त कॉलम में हस्ताक्षर किया जाना चाहिये। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

4.3 <u>पावर सप्लाईः–</u>

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

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

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

5. <u>दूर संचार</u> :

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

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

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

5.2 <u>आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन</u> :–

स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन उपलब्ध है ।

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

समपार सं0 **1, 243, 244** व **245** के टेलीफोन स्टेशन के टेलीफोन से जुड़े हैं।

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

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

एक्सिल काउन्टर रीसेट बाक्स के टेलीफोन की व्यवस्था नहीं हैं ।

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

इस स्टेशन पर क्रैन्क हैण्डिल लोकेशन–1 व लोकेशन–2 पर टेलीफोन उपलब्ध है।

5.7 <u>वी.एच.एफ. सेट</u> :–

स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 <u>सचल गाड़ी रेडियों संचार (एम.टी.आर.सी.)</u>:–

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

6. <u>गाड़ी संचालन :</u>

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 स्टेशन पैनल की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम सः **वमंसिदूइं/ल.जं0/2022 (पी0डी0)/54 दि. 05.05.2022 मय संशोधन 'ए' दिनांक 26.04.23** संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "**बी**" में दिया गया है।

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– पर्यवेक्षक
(ब) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर
(स) कांटावाला
(द) फाटकवाला

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

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 कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ कर निर्धारित आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन दर्ज करना चाहिए। जब कभी कोई शुद्धि पर्ची स्टेशन संचालन नियम में जारी की जाती है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कर्मचारियों का पुनः आश्वासन अवश्य लिया जाए। **(सामान्य नियम 5.01(16) देंखें।)**

6.2 <u>लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त</u> :

कार्यरत स्टेशन मास्टर इस खंड के कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से विचार विमर्श के बाद ही लाइन क्लीयर देगा । कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन क्लीयर तब तक नहीं देगा जब तक कि :

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

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

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

<u>डाउन गाड़ियों के लिए (झिलाही छोर):–</u>

स्टेशन के सम्मुख कांटा सं0 201ए तक ।

<u>डाउन गाड़ियों के लिए (टिकरी छोर):–</u>

स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 तक।

<u>अप गाड़ियों के लिए</u> :

स्टेशन के बी.एस.एल.बी. तक ।

(घ) <u>निम्न समपार पर कार्यरत गेटमैन से समपार संचालन अनुदेश के अनुरुप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान न कर लिया हो :–</u>

<u>डाउन गाड़ियों (झिलाही छोर) हेतु</u> :

समपार सं0 245

<u>डाउन गाड़ियों (टिकरी छोर) हेतु</u> :

समपार सं0 1

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

अप गाड़ियों हेतु :
–कोई नहीं–

टिप्पणी : उपरोक्त के साथ ही सामान्य नियम 8.03(1) व (2) एवं सहायक नियम 8.03 (i),(ii),(iii) एवं (iv) भी देखें ।

6.2.1 गाड़ी के स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली अन्य विशेष शर्त :

6.2.1.1 ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना :
सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :–
–कोई नहीं–

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्ते :
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 व यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक कोई अवरोध न हो:–

(अ) अप गाड़ियों के लिए :

1. लाइन सं. 3 पर मेन लाइन लगाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–2 तक।
2. लाइन सं. 3 पर शाखा लाइन लगाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–6 तक।
3. लाइन सं0 4 पर आगमन के लिये सैण्ड हम्प तक।
4. लाइन सं. 4 पर मेन लाइन लगाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–2 तक।
5. लाइन सं0 4 पर शाखा लाइन लगाकर आगमन के लिये अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 तक ।
6. लाइन सं. 5 पर आगमन हेतु कॉटा सं0 206एक्स तक।
7. लाइन सं. 5 पर कॉटा सं0 206एक्स को रिवर्स रखकर आगमन हेतु अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–2 तक।

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

8. लाइन सं0 5 पर शाखा लाइन लगाकर आगमन के लिये अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 तक ।
9. लाइन सं0 6 पर आगमन के लिये स्नैग डेड एण्ड तक।
10. लाइन सं. 6 पर मेन लाइन लगाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–2 तक।
11. लाइन सं0 6 पर शाखा लाइन लगाकर आगमन के लिये अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 तक ।
12. लाइन सं0 7 पर आगमन के लिये सैण्ड हम्प तक।
13. लाइन सं0 7 पर शाखा लाइन लगाकर आगमन के लिये अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 तक ।

(ब) <u>डाउन गाड़ियों के लिए:</u>

1. लाइन सं.1 पर आगमन के लिये कॉटा सं0 218एक्स तक।
2. लाइन सं0 1 पर मेन लाइन बनाकर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 तक।
3. लाइन सं0 2 पर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 तक।
4. लाइन सं0 5 पर आगमन के लिये स्नैग डेड एण्ड तक।
5. लाइन सं0 5 पर मेन लाइन बनाकर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 तक।
6. लाइन सं0 6 पर आगमन के लिये स्नैग डेड एण्ड तक।
7. लाइन सं0 6 पर मेन लाइन बनाकर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 तक।
8. लाइन सं0 7 पर आगमन के लिये सैण्ड हम्प तक।
9. लाइन सं0 7 पर मेन लाइन बनाकर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–23 तक।

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

<u>डाउन गाड़ियो हेतु</u> :–

(i) समपार सं0 244

(ii) मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं0 243

<u>अप गाड़ियो हेतु</u> :–

(i) समपार सं0 243

(ii) लाइन सं0 5 पर अथवा मेन/शाखा लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं0 244

नोट: गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल पुश बटनों के परिचालन हेतु स्टे. संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।

(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 कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

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

क्रमशः पृष्ठ 20 पर

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 प्वाइंटस 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 सम्बन्धित 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 तथा 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।

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 स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार किया जायेगा।

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

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

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

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 **एक्सल 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 **टिकरी** एवं **झिलाही छोर** से रुकने वाली **डाउन** गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं0 **244** एवं स्टेशन पर रुकने वाली **अप** गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं0 **243** पर फाटकवाला गाडियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाडी का पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नं0 देगा। सम्पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप प्राइवेट नम्बर मिल जाने के उपरान्त ही स्टेशन मास्टर लाइन बंद करेगा।

समपार सं0 **243/244** पर फाटकवाला से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी–1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17(vii))

ग. दोहरी लाइन पर जब कोई गाड़ी बिना टेल लैम्प/टेल बोर्ड के पास होती है तब स्टेशन मास्टर उस ब्लाक खंड के बगल की लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को रोककर चालक एवं गार्ड को वस्तुस्थिति से अवगत करायेगा एवं सतर्कता पूर्वक चलने एवं किसी अवरोध की दिशा में तत्काल रोक सकने की गति का पालन करने का सतर्कता आदेश तब तक जारी करेगा जब तक कि यह प्रमाणित न हो जाये 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 **झिलाही/लखपतनगर/टिकरी** स्टेशन से प्राप्त कर लिया गया हो ।

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

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

(ग) अप/डाउन ट्रेन के लिये स्टेशन पैनल पर सम्बन्धित रुट सेट करने के लिए स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न 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।

(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 पश्चात् 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 प्रस्थानः</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, जहॉं 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। सम्बंधित कांटा व सिगनल पुश बटन को स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** के अनुसार संचालित किया जायेगा।

6.7.2 बिना रुके जाने वाली गाड़ियों को दोनों तरफ से देखना चाहिये। कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन भवन के सामने खड़े होकर आल राइट सिगनल स्वयं देगा और आफ साइड से एक कार्यरत स्टेशन कर्मचारी देगा। आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान स्टेशन स्टाफ ट्रेन क्रू व गार्ड के बीच दिन में हरी झण्डी तथा रात मे हरी बत्ती द्वारा किया जायेगा। **(सहायक नियम 5.01(5) देखें)**

क्रमशः पृष्ठ 23 पर

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। ऐसी अवस्था में चालक 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 या ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में उक्त ट्रैक सर्किट यदि वह ओवरलैप तक हो को नियंत्रित करने वाले सिगनल को विफल समझा जाये। गाड़ी के आगमन/प्रस्थान के लिए स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रुप से जिस लाइन से गाड़ी को गुजरना है के साफ एवं अवरोध मुक्त होने का सत्यापन करेगा ।

(सा0 नियम 3.38(1), 3.40(2), 8.03,14.13 (1)(2)

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

6.8.3 <u>सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :
सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिये सामान्य नियम 3.68(1)(2), सहायक नियम 3.68 सामान्य नियम 3.69, सामान्य एवं सहायक नियम 3.70 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> :
स्टे.स.नि. में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** व **अनुलग्नक–V** मे दिया गया है।

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 ।

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

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

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

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii)

6.9 <u>ट्रालियों/मोटर ट्रालियों /सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध</u> :
सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 तथा परि0 'बी' के अनुलग्नक—V देखें ।

7. <u>लाइन अवरुद्ध होना</u> :
सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है। परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर 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)

क्रमशः पृष्ठ 25 पर

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 ।

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

–कुछ नहीं –

8.4 <u>इकहरी लाइन पर शंटिंग</u> :

8.4.1 <u>ब्लाक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)</u>

सामान्यतया इस स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल तक शन्टिंग आदेश देकर शन्टिंग किये जाने की अनुमति है परन्तु विशेष परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल के बाहर शन्टिंग हेतु, लाइन को ब्लाक बैक कर शन्टिंग चाभी एवं शन्टिंग आदेश देकर शन्टिंग की जा सकती है।

(सा0 नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)

8.4.2 <u>आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :–</u>

इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शन्टिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर एडवांस्ड स्टार्टर तक शन्टिंग, सा0नि0 8.09 में दिये गये शर्तो का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है। यदि गाड़ी के आने के लिये सिगनल 'आफ' कर दिये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नही है उस पर शन्टिंग करने की अनुमति नही है ।

8.4.3 <u>जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग</u>

इस स्टेशन पर जाती हुई गाड़ी के पीछे प्रथम रोक सिगनल तक शंटिंग की अनुमति है बशर्ते जाने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल को पार कर गयी हो और इसकी यात्रा चालू है। होम सिगनल के बाहर लाइन अवरुद्ध नहीं की जायेगी जब तक कि सामान्य नियम 8.12 एवं 8.13 के अनुरुप लाइन ''ब्लाक बैक'' नहीं कर दी जाती है तथा चालक को शंटिंग आदेश नहीं दिया जाता है।

8.4.4 <u>शन्टिंग पर प्रतिबन्ध</u> :–

साधारण एवं सहायक नियम सं0 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिगनल आफ कर दिया गया है तो शन्टिंग संचालन नहीं किया जायेगा, जब तक कि लाइन जिस पर शन्टिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट नहीं है।

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

8.4.5 <u>इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग</u> :–

ब्लाक विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 26 पर

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :

8.5.1 ब्लाक बैक :

पिछले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग संचालन की स्थिति में, जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर नही दिया गया हो, पिछले ब्लाक स्टेशन से प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के तहत सेक्शन ब्लाक बैक करके शन्टिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते आवश्यक सिगनलो को ''आन'' स्थिति में रखा गया हो। फार्म टी/806 पर शंटिंग 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 स्टेशन मास्टर के मध्य प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सेक्शन क्लीयर किया जायेगा।

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

8.5.2 ब्लाक फारवर्ड :

अगले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग संचालन की स्थिति में, जब किसी गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर प्राप्त नही किया गया हो, अगले ब्लाक स्टेशन से प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के तहत सेक्शन ब्लाक फारवर्ड करके शन्टिंग संचालन किया जायेगा बशर्ते फार्म टी/806 पर शन्टिंग आदेश लोको 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 दूर जा रही गाड़ी के पीछे शंटिगः

सामान्य नियम 8.14 देखें ।

8.5.4 आई.बी.एस. तक शटिंगः

यहां व्यवस्था नहीं है ।

8.5.5 आई.बी.एस. के बाद शंटिगः

यहां व्यवस्था नहीं है ।

8.5.6 दोहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :

ब्लाक विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी।

कमशः पृष्ठ 27 पर

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

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

(स्टे.सं.नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक–VI देंखें।)

नोटः– जब यार्ड मे दोनों छोरों से एक साथ शन्टिंग करनी हो, तब शन्टिंग के काम का कार्यभारी व्यक्ति किसी गाड़ी या डिब्बों की शन्टिंग करने या उन्हे पीछे धकेलने से पहले यदि ऐसा करने पर उस लाइन या साइडिंग का उल्लंघन होता हो जिस पर दूसरे सीरे से वाहन शन्ट किये जा सकते हो, अपनी ओर से स्टे.मा./केबिन स्टे.मा./केबिन मैन को यह अनुदेश देगा के वह दूसरे सिरे पर स्थित स्टे.मा./केबिन स्टे.मा./केबिन मैन को यह सूचित कर दे कि वह दूसरे सिरे से की जाने वाली शन्टिंग के कार्यभारी व्यक्ति को इस ओर से की जाने वाली शन्टिंग के बारे में जानकारी दे दे। ऐसी सूचना देते समय वह उस लाइन का विवरण भी देगा जिस पर गाड़ी या डिब्बे शन्ट किये जायेंगे। साथ ही साथ वह एक कर्मचारी को डिब्बों के पीछे जाकर माल डिब्बों के ब्रेक लगाने अथवा कोई ब्रेकवान होतो उनके हाथ ब्रेको को लगाने के लिए तैनात करेगा ताकि पीछे की ओर के कॉटो का उल्लंघन न हो सके। ब्रेक लगाने के लिए पीछे भेजे गये कर्मचारी को यह भी अनुदेश देना चाहिए कि जब गाड़ी पीछे की ओर उल्लंघन चिन्ह के समीप पहुॅचे तो वह खतरा सिगनल दिखाये। यदि लाइन घुमाव पर हो, तो लोको पायलट को उक्त सिगनल दोहराने कें लिए कुछ दूरी के बीच अन्य कर्मचारी तैनात किये जायेंगे जिससे गाडी को रोका जा सके और बगली टक्कर बचायी जा सके। सभी यार्ड मास्टरों, यार्ड पर्यवेक्षको तथा शन्टिंग मास्टरों को यार्ड के हर लाइन की क्षमता मालूम होनी चाहिए।

(PCOM'S/NER letter no.T/104/OB/Master file date 19.12.17)

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 कम में भेजा जाना चाहिये।

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

कमशः पृष्ठ 28 पर

टिप्पणीः(अ) ब्लाक यन्त्र टेलीफोन पर लाइन क्लियर संदेश भेजते समय दूसरे छोर के स्टेशन का वास्तविक नाम सुनिश्चित करने के लिये विशेष सावधनी बरतनी आवश्यक है क्योकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की आशंका 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 दें और कारण जानने की कोशिश करें तथा आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचें और दुर्घटना मैनुअल एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।

(स) बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इसको 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 गाड़ियॅा</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 पहॅुच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए। दोहरी लाइन पर या बगल में लाइनों के होने पर इस कार्य के लिए यदि उपलब्ध हो तो इंजन उपयोग में लाया जा सकता है ।

(सामान्य नियम 6.04 देखें ।)

(iv) <u>मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग</u> :

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(v) <u>एक्सिल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी</u> :

स्टे.स.नि. में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** व **अनुलग्नक–V** मे दिया गया है।

(vi) <u>एम.टी.आर.सी. में खराबी</u> :

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 29 पर

(ख) <u>क्रैंक हैण्डिल एवं केएलसीआर द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि</u> :

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

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

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

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

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट कार्यरत 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 <u>संचार साधनों की पूर्ण विफलता</u> :–

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्णतः बाधित हो जाने पर अर्थात जब निम्नलिखित साधनों से, जोकि अधिमानता के क्रम से दिये गये है, किसी के भी द्वारा लाइन क्लीयर प्राप्त न हो सके :–

1. ब्लाक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।
2. ब्लाक उपकरण से सम्बद्ध टेलीफोन।
3. स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन।(यदि उपलब्ध हो)
4. स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन व बी.एस.एन.एल. टेलीफोन
5. कन्ट्रोल टेलीफोन।
6. वी0एच0एफ0 सेट विशेष अनुदेशों के अधीन।

   (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नही किया जायेगा।

   (ख) वी0एच0एफ0सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान–प्रदान करते समय वी0एच0एफ0सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

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

क्रमशः पृष्ठ 30 पर

9.1.1 <u>इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में</u> :
ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन को गाड़ियों को भेजने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइट इंजन/ट्रेन इंजन/मोटर ट्राली/ट्राली साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली के चलाने के पहले संचार साधन चालू करने के लिये भेजे जाने वाले चालक/गार्ड/स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म **टी/बी 602** पर सम्पूर्ण संचार साधन विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार को सुपुर्द करेगा जिसमें निम्न समावेशित होगाः–

(i) लाइन क्लीयर के बिना प्रस्थान प्राधिकार ।

(ii) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।

(iii) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार।

(iv) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिये भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लीयर के लिये कहा जाये।

(v) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लीयर संदेश जिसमें निम्नलिखित के लिये अनुमति दी गयी होः–

(अ) लाइट इंजन/ट्रेन इंजन को लाइट या किसी गाड़ी के साथ यदि कोई उस स्टेशन पर जाने हेतु प्रतीक्षा में है या किसी दूसरे इंजन के साथ लगकर। **या**

(ब) टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/ इ0एम0यू0 रैक को अकेला वापस लौटने हेतु । **या**

(स) मोटर ट्राली/ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली को किसी गाड़ी जो उसके स्टेशन पर जाने हेतु प्रतीक्षारत है में लादकर भेजने हेतु या स्वयं चलते हुए आने के हेतु ।

<u>नोट</u>: गाड़ियों का संचालन सा0 एवं स0 नियम पुस्तक कें परिशिष्ट "ख" भाग–II के अनुसार होगा ।

9.1.2 <u>दोहरी लाइन खण्ड पर</u> :

(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 स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा ।

(ब) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर को निर्धारित फार्म **टी/सी 602** पर डबल लाइन खंड पर संचार साधनों की विफलता की दशा में कार्य करने हेतु एक प्राधिकार देगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा :

क्रमशः पृष्ठ 31 पर

(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–I 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. झिलाही छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–12 की बत्ती ।

ख. लखपतनगर छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 की बत्ती ।

ग. टिकरी छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–16 की बत्ती ।

(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

स्टेशन संचालन नियम परिशिष्ट 'ई.' देखें।

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

(i) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वंय तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात बाहर की ओर गड़े है।

क्रमशः पृष्ठ 32 पर

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

(दृश्यता परीक्षण स्थल, पटाखा लगाने का स्थान, स्टेशन पटाखा रजिस्टर एवं फाग सिगनल मैन के निर्देशों हेतु सा0 एवं सहा0 नियम 3.61 एवं परिशिष्ट ''क'' देखें)

<u>परिशिष्ट की सूची :</u>

परिशिष्ट	**ए**	समपार फाटको की कार्य प्रणाली।
परिशिष्ट	**बी**	सिगनल और अन्तर्पाशन की कार्य प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
अनुलग्नक	**I**	मोटर प्वाइण्ट मशीन का क्रैन्क हैण्डिल द्वारा संचालन।
अनुलग्नक	**II**	कलर लाइट सिगनलो को प्रकाशित करने की व्यवस्था।
अनुलग्नक	**III**	दोहरी लाइन लाक एवं ब्लाक उपकरण का विवरण ।
अनुलग्नक	**IV**	टिकरी–मनकापुर जं0 के मध्य इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) की कार्य विधिं।
अनुलग्नक	**V**	ब्लाक प्रूविंग बाई डिजिटल एक्सल काउन्टर की कार्यविधि।
अनुलग्नक	**VI**	हस्त चलित कांटों की कार्यविधि ।
परिशिष्ट	**सी**	टक्कर रोधी उपकरण(रक्षा कवच)(ए.सी.डी.)।
परिशिष्ट	**डी**	कर्मचारियों के कर्तव्य ।
परिशिष्ट	**ई**	स्टेशन पर उपलब्ध कराये गये आवश्यक उपकरणो की सूची।
परिशिष्ट	**एफ**	डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगो के संचालन नियम।
परिशिष्ट	**जी**	विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के नियम।

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

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

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग –4

मनकापुर तथा टिकरी स्टेशनों के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 1 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.1 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	1 ''सी''
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0/रेलपथ निरीक्षक	से0इन्जी0/पी0वे0/मनकापुर
4	किलोमीटर पर स्थित	1/4–5
5	स्टेशन पर	मनकापुर
6	स्टेशनों के मध्य	मनकापुर – टिकरी
7	बी0जी0/एम0जी0/एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये बन्द
10	इण्टरलाक्ड/नान–इण्टरलाक्ड	नान–इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	–
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	–
	अप दिशा– गेट सिगनल	–
	डाउन दिशा– गेट सिगनल	–
13	संकेतन व्यवस्था	–
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	बंदरहा मार्ग
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुॅच मार्ग	मनकापुर–नवाबगंज मार्ग
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 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	1 : 40
	पूर्व/उत्तर की तरफ	1 : 40
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	1 : 40
23	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	सीधा
	पूर्व/उत्तर की तरफ	गोलाई
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	गोलाई
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

वमंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	**समतल**
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	**7.00 मीटर**
29	रोड साइन	**उपलब्ध**
30	गति अवरोधक बोर्ड	**उपलब्ध**
31	टी0वी0यू0	**13068 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	**गोण्डा**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**सिविल अस्पताल मनकापुर**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध है**

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

कमशः 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. निरीक्षण एवं आश्वासन पुस्तिका।
10. जन परिवाद पुस्तिका।

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

(क) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियरो को संचालित करने के लिये एक विन्च की व्यवस्था है। समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये कार्यरत गेटमैन विंच 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 बैरियर के बीच में कोई सड़क वाहन न फॅस जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये इसके **'ई'** प्रकार के ताले से चाभी **'पी–1'** को निकाल लेगा। बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो ई प्रकार के ताले लगे हैं जिसके एक ताले में चाभी **'पी'** लगी है तथा दूसरे ताले में चाभी **'पी–1'** लगाने की जगह है। विंन्च से निकली चाभी **'पी–1'** को इसके अपने ताले में लगाकर घुमायेगा तथा बूम लाकिंग लीवर को

विपरीत दिशा में खींचेगा जिससे बूम ताला बन्द हो जायेंगें तथा चाभी 'पी' को निकालकर अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा।

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

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

(i) <u>सड़क यातायात पास करना</u> :–

सड़क यातायात को पास करने के लिये कार्यरत गेटमैन स्वयं यह सुनिश्चित करेगा कि उसके समपार से गाड़ी पूर्णरुप से पास हो गयी है तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नम्बर देगा।इसके पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत गेटमैन को अपना प्राइवेट नम्बर देकर समपार को सड़क यातायात खोलने हेतु अनुमति देगा तथा इसकी प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर **लाल स्याही** से टी0एस0आर0, प्राइवेट नम्बर पुस्तिका एवं गेट लाग रजिस्टर में करेगा तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्नलिखित प्रोफार्मा पर अपनी–अपनी पंन्जिका में अंकित करेगा तत्पश्चात् ट्रैक के दोनो तरफ लाल बैनर फ्लैग/लाल बत्ती लगाकर निम्नलिखित विधि से समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलेगा। सड़क यातायात को निकालने के बाद समपार फाटक को सड़क यातायात के विरूद्व पुनः बन्द व लाक करके इसकी पुष्टि हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

तिथि	गेटमैन द्वारा गेट खोलने की अनुमति मॉगने का समय	गेटमैन का प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर द्वारा गेट खोलने की अनुमति देने का समय	स्टेशन मास्टर का प्राइवेट नम्बर	गेटमैन द्वारा पुनः गेट बन्द व लाक करने का समय	गेटमैन का गेट बन्द व लाक होने का प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर का गेट बन्द होने का प्राइवेट नम्बर	कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

(ii) <u>गाड़ियों का पास करना</u> :–

स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **डाउन** गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा **अप** गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले मैगनेटो टेलीफोन द्वारा कार्यरत गेटमैन को गाड़ी का नम्बर व विवरण की सूचना तथा गेट से पास होने का सम्भावित समय अपने प्राइवेट नम्बर के साथ देगा। कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना प्राप्त होने पर समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक होना व चाभी **'पी'** तथा पैडलाक की चाभी का अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में होना सुनिश्चित करके कार्यरत स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नम्बर देगा तथा स्वयं गेट लाज के बगल में निर्धारित विधि से दिन में सिमटी हुई हाथ सिगनल झण्डियों तथा रात में रेलपथ की ओर सफेद रोशनी दिखाती हुई हाथ सिगनल बत्ती लेकर खड़ा होगा और समपार से गाड़ी का सुरक्षित गुजरना देखेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्नलिखित प्रारूप में एक लाग रजिस्टर का आवश्यकतानुसार अनुरक्षण करेगाः–

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बन्द व लाक होने का दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत गेटमैन द्वारा प्राइवेट नम्बर देने का समय	गाड़ी पास होने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9

(ग) टेलीफोन संचार की विफलता :–

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

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

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

(iii) ड्राइवर को कार्यरत गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल संकेत मिलने पर समपार फाटक को सतर्कतापूर्वक पास करने का निर्देश दिया जायेगा। यदि हाथ सिगनल संकेत नही दिखाई देता है तो ड्राइवर गाड़ी को समपार के पहले रोककर अपने सहायक ड्राइवर को समपार की स्थिति जानने के लिये भेजेगा।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

यदि समपार फाटक बन्द है तो सहायक ड्राइवर **'सभी ठीक है'** सिगनल देगा और यदि समपार फाटक बन्द नही है तो सहायक ड्राइवर समपार फाटक को बन्द करके 'सभी ठीक है' सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर, गार्ड की सहायता लेगा।

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

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

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

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

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

(घ) लिफ्टिंग बैरियर की विफलता :–

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

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

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 6 पर

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

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

(ड.) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

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

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

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

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

(v) गेटमैन पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लालबत्ती 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 कोई गाड़ी नही चलायेगा जब तक कि गेटमैन सुनिश्चित नही कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नही कर रहा है।

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 7 पर

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

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

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

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

1.5 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) <u>सावधानी</u> :–

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

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

ट्रेन के गुजरने की स्थिति में गेटमैन बतायी गयी निम्नलिखित स्थिति में खड़ा रहेगाः–

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

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

(iii) गेटमैन अपनी ड्यूटी, ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न

कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नही जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।

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

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

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

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

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

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

(ix) गेटमैन अपने कार्य के दौरान निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।

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

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

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

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

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

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

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

(xvii). जहां तक सम्भव हो गेट मैन मनुष्यों अथवा जानवरो के अवैध आवागमन पर प्रतिबंध लगायेगा ।

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

गेटमैन 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 तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

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

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

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

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

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ निर्धारित दूरी 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।

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

(अ) <u>इकहरी लाइन पर</u> :–

(i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।

(ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर 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 लालबत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तब 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10–10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।

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

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

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

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

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

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

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

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

(iii) गाड़ी के आवागमन हेतु समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात किसी भी अपरिहार्य परिस्थिति में बिना गाड़ी पास हुये समपार को सड़क यातायात हेतु तबतक नहीं खोलेगा जबतक कि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलने हेतु प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर उसे अधिकृत न कर दिया गया हो।

(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 खींचें 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।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

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

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

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

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट (खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग–1

<u>मनकापुर जं0 स्टेशन पर स्थित 'सी' श्रेणी का ट्राफिक समपार फाटक सं0 243 के संचालन हेतु अनुदेश</u>

1. <u>विवरण</u>

1.4 <u>सामान्य</u> :–

1	समपार फाटक सं0	243 ''सी''
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	यातायात
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक / मनकापुर जं0
4	किलोमीटर पर स्थित	628 / 6–7
5	स्टेशन पर	मनकापुर जं0
6	स्टेशनों के मध्य	मनकापुर जं0 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	मैगनेटो 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	उत्तर पक्का दक्षिण कच्चा
19	पहुॅच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	90°
	पूर्व / उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	–
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	1 : 30
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	1 : 30
23	सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई)	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	सीधा
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	सीधा
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर / स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

वमंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

कमशः पृष्ठ 2 पर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	**पक्का**
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	**6.71 मीटर**
29	रोड साइन	**उपलब्ध है**
30	गति अवरोधक बोर्ड	**उपलब्ध है**
31	टी0वी0यू0	**9801 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	**गोण्डा**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**सरकारी अस्पताल मनकापुर**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध हैं**

1.5 <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
11	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
12	पिक एक्स	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
13	टिन केस झण्डी के लिये	01
14	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
15	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	01
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये	01
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते (दृष्टि वाला)	01
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपारकी संर	01

वमंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

	हेतु प्रदर्शित डायग्राम	
19	टोकरी	01
20	सीटी	01
21	दीवार घड़ी	01
22	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

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

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

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

(ए) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2} है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनो बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर { बैरियर सं0 बी–1 बी–2} कुल दो लाल रंग का **बूम लाक प्रूविंग इन्डीकेशन** है। **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को पुश बटन, हैण्ड जनरेटर या मैकेनिकल रुप से संचालित किया जा सकता है। पुशबटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी–बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक क्रैन्क हैण्डिल की व्यवस्था है।

(अ) <u>पुश बटन द्वारा समपार का संचालन</u>:

(क) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

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

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 4 पर

(vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन ''**553एलएन**'' एवं **GBN** बटन को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा।
सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

(i) समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच नार्मल स्थिति मे करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण बटन ''**553 वाइ.एन**'' को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा ।

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

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

(क) <u>बन्द करने हेतु</u> :–

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

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

(iii) सर्व प्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के कैन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम {बी1 व बी2} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा आपरेटिंग पैनल पर दोनो बूम लाक प्रूविंग का लाल इण्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा। समपार फाटक के बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत मास्टर समपार नियंत्रण बटन ''**553एलएन**'' को **GBN** बटन के साथ दबाकर लाक कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**''करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>खोलने हेतु</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियन्त्रण बटन ''**553 वाइएन**'' को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा।

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

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

कमशः पृष्ठ 5 पर

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

(स) <u>पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर की विफलता के समय :–</u>

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर आपात कालीन नियंत्रण बटन **''सी.एच. जी.–1 वाई.एन''** के साथ **GBN** बटन को दबायेगा जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी ''**यू**'' को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगाः–

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

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लॉक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी । संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी ''**सी.एच.जी.–1**'' को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी ''**यू**'' को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के. एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा। बैरियर को क्रैन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में ''**नॉच**'' दिखाई पड़ता है। ''**नॉच**'' में बूम लाक क्रैन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रक्रिया दोनो बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनो बूम लाक पर की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

(iii)समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर आपात कालीन नियंत्रण बटन **''सी.एच.जी. –1 एल.एन''** के साथ **GBN** बटन को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा एवं स्टेशन मास्टर पैनल पर समपार बन्द का इण्डीकेशन जल जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**''करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

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

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियन्त्रण बटन (553) को रिलीज स्थिति में होने पर आपात कालीन नियंत्रण बटन''**सी. एच.जी.–1 वाई एन**'' के साथ **GBN** बटन को दबायेगा जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के. एल.सी.आर. पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी ''**यू**'' को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी. आर. से निकाल लेगा। गेट खोलने की प्रकिया निम्न विधि से करेगाः–

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

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

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

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

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

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

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

(iv) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे कैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रकिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी ''**सी.एच.जी.–1**'' को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी '**यूई**' को वापस एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगा देगें।

(v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर आपात कालीन नियंत्रण बटन **'सी.एच.जी.–1 एल. एन''** के साथ **GBN** बटन को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**' करेगा । सिगनल ''**आफ**''करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

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

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

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

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

(क) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **एल1** एवं **एल2** को 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **'एल'** रिलीज होगी। गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा जिससे समपार बन्द होने का इन्डीकेशन स्टेशन मास्टर को पैनल पर प्राप्त होगा।

(v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन ''**553एलएन**'' एवं **GBN** बटन को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी

के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा। सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी **'एल'** को नहीं निकाला जा सकेगा ।

(ख) <u>समपार खोलने हेतु :–</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण बटन ''**553 वाई.एन**'' को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिल जायेगा। गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी **'एल'** के0एल0सी0आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी **'एल'** 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **एल1** एवं **एल2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **एल1** एवं **एल2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी3** एवं **बी4** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र) <u>समपार नियंत्रण बटनः</u>

पैनल पर समपार के नियन्त्रण के लिये दो बटन ''**553एल एन**'' एवं ''**553 वाई एन**'' बटन पैनल पर लगाया गया है। गेट खोलने के लिये ''**553 वाई एन**'' एवं **GBN** बटन दबाने से रिलीज के ऊपर लगी लाल बत्ती जल जायेगी एवं गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री इंडीकेशन प्रकाशित हो जायेगा। गेट को लाक करने के लिये ''**553एल एन**'' एवं **GBN** बटन दबाने पर लाक के ऊपर लगी सफेद बत्ती जल जायेगी एवं गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इंडीकेशन बुझ जायेगा।

नोटः **I**. <u>आपातकालीन स्विच</u> :

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

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

समपार फाटक पर **सी0एच0जी0–1** की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपातकालीन चाभी **'यूई'** का प्रावधान है।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) मे लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी एच0के0टी0 मे लाक रहती है। **सी0एच0जी0–1** की पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में विद्युत लिफ्टिंग बैरियर के संचालन हेतु चाभी **'यूई** परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा गेट पर भेजी जाती है इस चाभी को निकालने से आवागमन सिगनल 'आन' स्थिति में हो जाते/रहते हैं। विफलता ठीक होने पर पुनःएच0के0टी0 मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(बी) <u>गेटमैन को सूचना</u> :–

(i) **अप** गाड़ियों के आगमन और **डाउन** गाड़ियों का मेन लाइन बनाकर आगमन अथवा **डाउन** गाड़ियों के लिये प्रस्थान के लिए इस समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद करके लाक करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा व स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगेः–

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	गेटमैन द्वारा आवश्यकतानुसार गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु दिया गया प्रा.न.	स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
				गेटमैन का प्रा.नं0	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 भरेंगेः–

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

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

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

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

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

वमंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

(v) 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 अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है, को अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।

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

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

(i) जब इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के खराब हो जाने के कारण गेट को बन्द न किया जा सके तो गेटमैन तुरन्त प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये 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 इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग /स्लाइडिंग बूम बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

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

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

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

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

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

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

(i) गेट की चाभी' का गेट के खुली स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी' बन्द करने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत 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 विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा उसके बाद वह गाड़ी को हाथ संकेत पर पास करेगा।

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

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

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो विन्च, 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।

कमशः पृष्ठ 12 पर

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

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

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

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

(v) गेटमैन तब पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है 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 जब तक कि गेटमैन सुनिश्चित नही कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नही कर रहा है।

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

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

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

(xi) यदि समपार फाटक बाधित 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।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

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

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ का किसी पेड़ इत्यादि के गिरने के कारण अवरुद्ध होना, सड़क वाहन द्वारा अवरुद्ध अथवा गाड़ी का अवपथन होना जो गेटमैन को दिखाई दे रहा है, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर **'समपार फाटक पर अवरोध'** में ऊपर वर्णित प्रक्रिया के अनुसार कार्यवाही करेगे। 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।

1.8 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) <u>सावधानी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

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

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

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

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 15 पर

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

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर गेटमैन 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।

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

(अ) <u>दोहरी लाइन खण्ड़ 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 लालबत्ती अवरोध से 5 मीटर दूर लगायेगा ।

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

(iv) गेटमैन दिन में लाल झण्ड़ी दिखाते हुये तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये लाइन की तरफ बढ़ेगा जिस पर पहले ट्रेन आने की सम्भावना है। 600 मीटर पर एक पटाखा लगायेगा। इसके बाद वह आगे बढ़कर समपार फाटक से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखा 10–10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को सुरक्षित करने के पश्चात वह गेट पर वापस लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर की दूरी पर लगाये गये पटाखे को उठा लेगा।

(v) इसके बाद वह लाल झण्डी 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 की 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।

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

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

(iii) स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित करने पर स्टेशन पर रुकने वाली **अप** गाड़ियों के पूर्ण आगमन हेतु गेटमैन, 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।

(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 खींचें अथवा दौड़ायें।

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

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

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

3. गेट को तुरन्त बंद करें।

4. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–

(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।

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

(ग) इंजन के पेंटो मे खराबी।

(घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
(ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
(च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।

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

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

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

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग–2

मनकापुर जं0 स्टेशन पर स्थित 'बी' श्रेणी का ट्राफिक समपार फाटक सं0 244 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.9 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	244 ''बी''
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	यातायात
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0/रेलपथ निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक/मनकापुर जं0
4	किलोमीटर पर स्थित	629/6–7
5	स्टेशन पर	मनकापुर जं0
6	स्टेशनों के मध्य	मनकापुर जं0 यार्ड
7	बी0जी0/एम0जी0/एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	दोहरी लाइन/इकहरी 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	ग्रामीण सड़क
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुॅच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	90°
	पूर्व/उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	–
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	–
	पूर्व/उत्तर की तरफ	1 : 30
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	1 : 30
23	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	सीधा
	पूर्व/उत्तर की तरफ	सीधा
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	सीधा
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेल्रो की लम्बाई	9.50 मीटर

कमशः पृष्ठ 2 पर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	**समतल**
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	**6.30 मीटर**
29	रोड साइन	**उपलब्ध है**
30	गति अवरोधक बोर्ड	**उपलब्ध है**
31	टी0वी0यू0	**71520 जनवरी 2020**
32	अगली गणना की तिथि	**जनवरी 2023**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**2**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**गोण्डा**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**सरकारी अस्पताल मनकापुर**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध हैं**

1.10 <u>उपकरण</u> :—

कम सं0	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च/फ्लैशिंग टेल लैम्प	05
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	04
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	04
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन(जंजीर)	04 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	टामी बार	01
9	मोर्टार पैन (तसला)	01
10	फावड़ा/बेल्चा	01
11	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
12	पिक एक्स	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
13	टिन केस झण्डी के लिये	01
14	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
15	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	01
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये	01
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते (दृष्टि वाला)	01
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपारकी संरक्ष	01

	हेतु प्रदर्शित डायग्राम	
19	टोकरी	01
20	सीटी	01
21	दीवार घड़ी	01
22	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	04

कमशः पृष्ठ 3 पर

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

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

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

(ए) इस समपार को दो भागों में बॉटा गया है । दोनो भागो के लिये अलग–अलग उत्तरी (मेन लाइन) तथा दक्षिणी (शाखा लाइन) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर की व्यवस्था है। लाइन सं0 1/2/3/4 पर गाड़ी संचालन के समय उत्तरी (मेन लाइन) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर तथा लाइन सं0 5/6/7 पर गाड़ी संचालन के समय दक्षिणी (शाखा लाइन) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर को परिचालित किया जायेगा।

(1) <u>उत्तरी (मेन लाइन) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर संचालन पद्वतिः</u>

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्व बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2} है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनो बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर { बैरियर सं0 बी–1 बी–2} कुल दो लाल रंग का **बूम लाक प्रूविंग इन्डीकेशन** है। **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को पुश बटन, हैण्ड जनरेटर या मैकेनिकल रुप से संचालित किया जा सकता है।पुशबटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी–बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक कैन्क हैण्डिल की व्यवस्था है।

(अ) <u>पुश बटन द्वारा समपार का संचालनः</u>

(क) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

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

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

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

(vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन ''**551एलएन**'' एवं **GBN** बटन को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा।तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

(iv)समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच नार्मल स्थिति मे करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण बटन ''**551 वाइ.एन**'' को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा ।

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

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

(क) <u>बन्द करने हेतु :–</u>

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

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

(iii)सर्व प्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रैन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम {बी1 व बी2} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा आपरेटिंग पैनल पर दोनो बूम लाक प्रूविंग का लाल इण्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा। समपार फाटक के बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत मास्टर समपार नियंत्रण बटन '**551एलएन**' को **GBN** बटन के साथ दबाकर लाक कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल '**आफ**' करेगा। सिगनल '**आफ**' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>खोलने हेतु</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियन्त्रण बटन **''551 वाइएन''** को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

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

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

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

(स) <u>पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर की विफलता के समय :–</u>

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

स्टेशन मास्टर आपात कालीन नियंत्रण बटन **'सीएचजी–2 वाईएन'** के साथ **GBN** बटन को दबायेगा जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी **'आर'** को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगाः–

(i) चाभी **'आर'** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **'सीएचजी–2** मुक्त होगी।

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

(iii)समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर आपात कालीन नियंत्रण बटन **'सीएचजी–2 एल एन'** के साथ **GBN** बटन को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा एवं स्टेशन मास्टर पैनल पर समपार बन्द का इण्डीकेशन जल जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **'आफ'** करेगा। सिगनल **''आफ''** करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

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

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा।

कमशः पृष्ठ 6 पर

कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियन्त्रण बटन को रिलीज स्थिति में होने पर आपात कालीन नियंत्रण बटन''**सीएचजी–2 वाईएन**'' के साथ **GBN** बटन को दबायेगा जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी '**आर**' को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से निकाल लेगा। गेट खोलने की प्रकिया निम्न विधि से करेगाः–

(i) चाभी '**आर**' को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी ''**सीएचजी–2**'' मुक्त होगी ।

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

(द) गेट पर लगे लीवर लाक से 'आर' चाभी न निकलने की दशा मे संचालनः–

(क)समपार का बन्द करने हेतु परिचालनः

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

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

(iii) **आरई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **आरई** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी ''**सीएचजी–2** मुक्त होगी ।

(iv) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे कैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टे.मा. को देगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी '**सीएचजी–2**' को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **आरई** वापस कर देगा। चाभी **आरई** वापस एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगा दिया जायेगा।

कमशः पृष्ठ 7 पर

(v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर आपात कालीन नियंत्रण बटन **'सीएचजी–2 एलएन''** के साथ **GBN** बटन को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **''आफ''** करेगा । सिगनल **''आफ''** करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

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

(**i**) पैरा 1.4 (ए) के (1)(स) के उप पैरा (ख) मे दी गयी प्रकिया करने पर **'आर'** चाभी के न निकलने की दशा मे गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के. टी. मे लगी **आरई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

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

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

(क) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

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

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

(iii) स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी **बी5–बी6** वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2 वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी5–बी6** को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी **एम1 एवं एम2** रिलीज हो जायेगी।

(iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **एम1 एवं एम2** को 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **'एम'** रिलीज होगी।गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा जिससे समपार बन्द होने का इन्डीकेशन स्टेशन मास्टर को पैनल पर प्राप्त होगा।

(v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन **''551एलएन''** एवं **GBN** बटन को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **''आफ''** करेगा। सिगनल **''आफ''** करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा।सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के. एल.सी.आर. से चाभी **'एम'** को नहीं निकाला जा सकेगा ।

(ख) <u>समपार खोलने हेतु</u> :–

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त स्टे0 मा0, समपार नियंत्रण बटन ''**551 वाइ.एन**'' को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिल जायेगा।गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिलने के उपरान्त गेटमैन चाभी **'एम'** के0 एल0 सी0आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी **'एम'** 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **एम1 एवं एम2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **एम1 एवं एम2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी5** एवं **बी6** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र) समपार नियंत्रण बटनः

पैनल पर समपार के नियन्त्रण के लिये दो बटन ''**551एल एन**'' एवं ''**551 वाइ एन**'' बटन पैनल पर लगाया गया है। गेट खोलने के लिये ''**551 वाइ एन**'' एवं **GBN** बटन दबाने से रिलीज के ऊपर लगी लाल बत्ती जल जायेगी एवं गेटलाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री इंडीकेशन जल जायेगा। गेट को लाक करने के लिये ''**551एल एन**'' एवं **GBN** बटन दबाने पर लाक के ऊपर लगी सफेद बत्ती जल जायेगी एवं गेटलाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इंडीकेशन बुझ जायेगा।

नोटः **I**.आपात कालीन स्विच :

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

II.विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर **सी0एच0जी0–2** की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपातकालीन चाभी **'आरई'** का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) मे लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी एच0के0टी0 मे लाक्ड रहती है। **सी0एच0जी0–2** की पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में विद्युत लिफ्टिंग बैरियर के संचालन हेतु चाभी **'आरई'** परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा गेट पर भेजी जाती है इस चाभी को निकालने से गेट रक्षित सिगनल 'आन' स्थिति में हो जाते/रहते हैं। विफलता ठीक होने पर पुनःएच0के0टी0 मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

(2)दक्षिणी (शाखा लाइन) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर संचालन पद्वति :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0

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

(अ) <u>पुश बटन द्वारा समपार का संचालनः</u>

(क) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

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

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

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

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

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

(vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन ''**552एलएन**'' एवं **GBN** बटन को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

(i) समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच नार्मल स्थिति मे करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण बटन ''**552 वाइ.एन**'' को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा ।

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

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

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

(क) <u>बन्द करने हेतु :–</u>

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

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

(iii) सर्व प्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रैन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम {बी1 व बी2} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा

आपरेटिंग पैनल पर दोनो बूम लाक प्रूविंग का लाल इण्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा। समपार फाटक के बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत मास्टर समपार नियंत्रण बटन **'552एलएन'** को **GBN** बटन के साथ दबाकर लाक कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **'आफ'** करेगा। सिगनल **'आफ'** करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

(ख) <u>खोलने हेतु</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियन्त्रण बटन **''552 वाइएन''** को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा।

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

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

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

(स) <u>पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर की विफलता के समय :—</u>

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

स्टेशन मास्टर आपात कालीन नियंत्रण बटन **'सीएचजी—3 वाईएन'** के साथ **GBN** बटन को दबायेगा जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी **'टी'** को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रकिया निम्न विधि से करेगाः—

(i) चाभी **'टी'** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **'सीएचजी—3** मुक्त होगी।

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए **''नॉच''** दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लॉक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **'सीएचजी—3'** को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **'आर'** को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा। बैरियर को क्रैन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में **'नॉच'** दिखाई पड़ता है। **'नॉच'** में बूम लाक क्रैन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रकिया दोनो बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनो बूम लाक पर की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल

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

(iii) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर आपात कालीन नियंत्रण बटन **'सीएचजी–3 एल एन'** के साथ **GBN** बटन को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा एवं स्टेशन मास्टर पैनल पर समपार बन्द का इण्डीकेशन जल जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **'आफ'** करेगा। सिगनल **''आफ''** करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

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

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियन्त्रण बटन को रिलीज स्थिति में होने पर आपात कालीन नियंत्रण बटन **''सीएचजी–3 वाईएन''** के साथ **GBN** बटन को दबायेगा जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेटमैन चाभी **'टी'** को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर.से निकाल लेगा। गेट खोलने की प्रकिया निम्न विधि से करेगाः–

(i) चाभी **'टी'** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सीएचजी–3''** मुक्त होगी ।

(ii) सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात् क्रैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा । गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए **''नॉच''** दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर **एंटी क्लाक वाइज दिशा में** आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रकिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **'सीएचजी–3'** को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **'टी'** को लीवर लाक सह सर्किट कन्ट्रोलर में लगाकर घुमा देगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा ।

कमशः पृष्ठ 12 पर

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

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

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

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

(iii) **टीई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **टीई** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **''सीएचजी–3** मुक्त होगी ।

(**iv**) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे कैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रकिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टे.मा. को देगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी '**सीएचजी–3**' को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **टीई** वापस कर देगा। चाभी **टीई** वापस एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगा दिया जायेगा।

(**v**)समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर आपात कालीन नियंत्रण बटन '**सीएचजी–3 एलएन**'' के साथ **GBN** बटन को दबायेगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा । सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा ।

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

(**i**) पैरा 1.4 (ए) के (2)(स) के उप पैरा (ख) मे दी गयी प्रकिया करने पर '**टी**' चाभी के न निकलने की दशा मे गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी **टीई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

(**ii**) **टीई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी ''**सीएचजी–3**'' मुक्त होगी। कार्यरत गेटमैन ''**सीएचजी–3**'' चाभी द्वारा गेट को खोल कर वापस 2वे लाक अप बाक्स मे लगाकर **टीई** चाभी को मुक्त कर हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा स्टेशन मास्टर इस चाभी को पुनः पार्किगं एच.के.टी. मे लगाना सुनिश्चित करेगा।

कमशः पृष्ठ 13 पर

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

(क) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

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

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

(iii) स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी **बी7–बी8** वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2 वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी7–बी8** को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा कमशः चाभी **एन1** **एवं ए2** रिलीज हो जायेगी।

(iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **एन1 एवं एन2** को 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी '**एन**' रिलीज होगी।गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा जिससे समपार बन्द होने का इन्डीकेशन स्टेशन मास्टर को पैनल पर प्राप्त होगा।

(v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन ''**552एलएन**'' एवं **GBN** बटन को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा।सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के.एल.सी.आर. से चाबी **'एन'** को नहीं निकाला जा सकेगा ।

(ख) <u>समपार खोलने हेतु :–</u>
समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त स्टे0मा0, समपार नियंत्रण बटन ''**552 वाइ.एन**'' को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिल जायेगा।गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिलने के उपरान्त गेटमैन चाबी **'एन'** के0एल0सी0 आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाबी **'एन'** 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाबी **एन1 एवं एन2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाबी **एन1 एवं एन2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाबी **बी7** एवं **बी8** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त गेटमैन इस चाबी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र) <u>समपार नियंत्रण बटनः</u>
पैनल पर समपार के नियन्त्रण के लिये दो बटन ''**552एल एन**'' एवं ''**552 वाइ एन**'' बटन पैनल पर लगाया गया है। गेट खोलने के लिये ''**552 वाइ एन**'' एवं **GBN** बटन दबाने से रिलीज के ऊपर लगी लाल बत्ती जल जायेगी एवं गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री इंडीकेशन जल जायेगा।

कमशः पृष्ठ 14 पर

गेट को लाक करने के लिये ''**552एल एन**'' एवं **GBN** बटन दबाने पर लाक के ऊपर लगी सफेद बत्ती जल जायेगी एवं गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इंडीकेशन बुझ जायेगा।

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

II. <u>विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन</u> :
समपार फाटक पर **सी0एच0जी0–3** की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपातकालीन चाबी **'टीई'** का प्रावधान है। यह चाबी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) मे लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी एच0के0टी0 मे लाक्ड रहती है। **सी0एच0जी0–3** की पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में विद्युत लिफ्टिंग बैरियर के संचालन हेतु चाबी **'टीई'** परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा गेट पर भेजी जाती है इस चाबी को निकालने से गेट रक्षित सिगनल 'आन' स्थिति में हो जाते/रहते हैं। विफलता ठीक होने पर पुनः एच0के0टी0 मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(बी) <u>गेटमैन को सूचना</u> :–

(i) **डाउन** गाड़ियों के आगमन व **अप** गाड़ियों का 4, 6 व 7 पर ओवरलैप बनाकर आगमन के अतिरिक्त एवं **अप** गाड़ियों के प्रस्थान के लिये इस समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद करके लाक करने के लिए

कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा व 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	गेटमैन द्वारा आवश्यकतानुसार गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु दिया गया प्रा.न.	स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
				गेटमैन का प्रा.नं0	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 एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने /देने का समय	स्टे.मा. द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर	गेटमैन द्वारा सूचना प्राप्त होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गेटमैन द्वारा गेट को बन्द व लाक कर दिया गया प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर द्वारा समपार के बन्द व लाक होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/ गेटमैन का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

(ii) इण्डीकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित समपार नियंत्रण **GBN** एवं **एल.एन.** बटन को एक साथ दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। ऐसा करने पर समपार नियंत्रण बटन के ऊपर एक सफेद लघु बत्ती समपार फाटक बन्द व लाक है, की पुष्टि स्वरुप जल जायेगी तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''आफ'' करेगा ।

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

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

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

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

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

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

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

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

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

(vii) 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।

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

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

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

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 16 पर

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

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

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

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

(ii) 'गेट की चाभी' का गेट के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी' खोलने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी सम्बन्धित **आरई/टीई** चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप मे गेट लाज पर भेजेगा। कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित **आरई/टीई** चाभी को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे सम्बन्धित चाभी **सीएचजी–2/सीएचजी–3** मुक्त होगी ।

(iii) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर कि विफलता की स्थिति में 2वे लाकअप बाक्स से सम्बन्धित **सीएचजी–2/सीएचजी–3** चाभी नही निकलने की परिस्थिति में गेट को नान– इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों

के आगमन/प्रस्थान के कार्य प्रणाली नान–इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा।

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

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

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

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

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

(i) 'गेट की चाभी' का गेट के खुली स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी ' बन्द करने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे लगी सम्बन्धित **आरई/टीई** चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप मे गेट लाज पर भेजेगा। कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित चाभी **आरई/टीई** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे सम्बन्धित चाभी **सीएचजी–2/सीएचजी–3** मुक्त होगी ।

कमशः पृष्ठ 17 पर

कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित **सीएचजी–2/सीएचजी–3** चाभी द्वारा गेट को बन्द कर वापस 2वे लाक अप बाक्स मे लगाकर सम्बन्धित **आरई/टीई** चाभी को मुक्त कर हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित **आरई/टीई** चाभी को पुनः पार्किगं एच.के.टी. मे लगाना सुनिशचित कर ही सिगनल आफ करेगा ।

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

(iii) इस परिस्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान की प्रकिया नान–इण्टरलाक गेट की प्रकिया में निहित निर्देशों के अनुसार करेगा। 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 **'गेट खुली दशा में खराब है'** के लिये सतर्कता आदेश जारी करने के लिये सूचित करेगा।

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

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

(जी) समपार फाटक पर अवरोध :–

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

(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, 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।

कमशः पृष्ठ 18 पर

(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 जब तक 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 के मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

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

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ किसी पेड़ इत्यादि के गिरने के कारण अवरुद्ध होना, सड़क वाहन द्वारा अवरुद्ध अथवा गाड़ी का अवपथन होना जो गेटमैन को दिखाई दे रहा है, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर **'समपार फाटक पर अवरोध'** में ऊपर वर्णित प्रकिया 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।

1.13 **<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 रहेगाः–

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 19 पर

(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।

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

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

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 20 पर

(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 गेटमैन लाइन पर लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

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

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

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

(अ) <u>दोहरी लाइन खण्ड़ 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 गेट मैन दूसरी लाइन पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती अवरोध के 5 मीटर दूर लगायेगा ।

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

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

(iv) गेटमैन दिन में लाल झण्ड़ी दिखाते हुये तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये लाइन की तरफ बढ़ेगा जिस पर पहले ट्रेन आने की सम्भावना है । 600 मीटर पर हेतु एक पटाखा लगायेगा। इसके बाद वह आगे बढ़कर समपार फाटक से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखा 10–10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को सुरक्षित करके के पश्चात वह गेट पर वापस लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर की दूरी पर लगाये गये पटाखे को उठा लेगा।

(v) इसके बाद वह लाल झण्डी 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>इकहरी लाइन पर</u> :–

(i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।

(ii) इसके बाद दिन में दूसरा लाल बैनर फ्लैग व रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।

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

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

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

(vi) 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।

कमशः पृष्ठ 22 पर

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

(स) <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 स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों के पूर्ण आगमन हेतु गेटमैन, 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।

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट (खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 3

<u>मनकापुर जं0 स्टेशन पर स्थित ''स्पेशल'' श्रेणी का इन्जी0 समपार सं0 245 के संचालन हेतु अनुदेश</u>

<u>टिप्पणीः</u>– इन अनुदेशों को पढ़ते समय स्टेशन का नियम आरेख सं0 वमसिदूइं/ल0जं0/2022 (आर0डी0)/53 दि0 05.05.22 मय संशोधन 'ए' दिनांक 26.04.23 देखें।

1. विवरण

1.14 <u>सामान्य</u> :–

1	समपार फाटक सं0	245 ''स्पेशल''
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	से0इन्जी0 / पी0वे0 / मनकापुर
4	किलोमीटर पर स्थित	630 / 9–631 / 0
5	स्टेशन पर	मनकापुर जं0
6	स्टेशनों के मध्य	मनकापुर जं0–झिलाही
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	630 / 7–8
	डाउन दिशा– गेट सिगनल	631 / 1–2
13	संकेतन व्यवस्था	बहुसंकेतीय कलर लाइट सिगनल
14	संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि	टेलीफोन / हूटर
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य)	एस0एच0
17	सड़क का नाम	उतरौला – फैजाबाद
18	पक्का / कच्चा	पक्का
19	पहुॅच मार्ग	गोण्डा, मनकापुर, उतरौला, गौरा चौकी
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	90°
	पूर्व / उत्तर की तरफ	90°
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	90°
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	1 : 30
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	1 : 40
23	सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई)	सीधी
	पूर्व / उत्तर की तरफ	5.76 उतरौला को / 6.50 मसकनवां को
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	6.08 फैजाबाद / 5.38 गोण्डा को
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग / स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	अप–12.45 मीटर , डाउन–12.96 मीटर

कमशः पृष्ठ 2 पर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	**समतल**
28	रम्बल स्ट्रिप / गति अवरोध की लम्बाई	8.90 मीटर
29	रोड साइन	**उपलब्ध**
30	गति अवरोधक बोर्ड	**उपलब्ध**
31	टी0वी0यू0	**586922 अगस्त 2021**
32	अगली गणना की तिथि	**अगस्त 2024**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**तीन**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**गोण्डा**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**सिविल अस्पताल मनकापुर**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध है**

1.15 **उपकरण** :–

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

वमंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

9	मोर्टार पैन (तसला)	01
10	फावड़ा/बेल्चा	01
11	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
12	पिक एक्स :	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
13	टिन केस झण्डी के लिये	01
14	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
15	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन :	01
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये :	01
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते है (दृष्टि वाला)	01
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपारकी 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

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

31. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
32. गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
33. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
34. ड्यूटी रोस्टर।
35. गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण–पत्र।
36. गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
37. दुर्घटना रजिस्टर।
38. समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
39. निरीक्षण एवं आश्वासन पुस्तिका।
40. जन परिवाद पुस्तिका।
41. संकेत एवं दूर संचार पंजिका

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

(क) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला बैरियर तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2 } है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेटलाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनो बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर दो { बैरियर सं0 बी–1 तथा बी–2} लाल रंग का **बूम लाक प्रूविंग इन्डीकेशन** है। **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को पुश बटन, हैण्ड जनरेटर या मैकेनिकल रुप से संचालित किया जा सकता है। पुशबटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी–बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक कैन्क हैण्डिल की व्यवस्था है।

(ए) <u>पुश बटन द्वारा समपार का संचालन</u>:

(क) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

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

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

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

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

(v) आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिलने पर अप गेट सिगनल सं0 '3' को ''आफ'' करने के लिये सिगनल स्विच सं0 3 को 'आर' पोजीशन में घुमाते हैं तथा डाउन गेट सिगनल सं0 '2' को ''आफ'' करने के लिये सिगनल स्विच सं0 2 को 'आर' पोजीशन में घुमाते हैं ।

कमशः पृष्ठ 4 पर

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

(i) समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल को आन करने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमायेगा। सम्बन्धित सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमाने के बाद गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा ।

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

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

(क) <u>बन्द करने हेतु :–</u>

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

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

(iii) सर्व प्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के कैन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि दोनों बूम {बी1 व बी2} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा आपरेटिंग पैनल पर दोनो बूम लाक प्रूविंग का लाल इण्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये।

(iv) आपरेटिगं पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिलने पर अप गेट सिगनल सं0 '3' को ''आफ'' करने के लिये सिगनल स्विच सं0 '3' को 'आर' पोजीशन में घुमाते हैं तथा डाउन गेट सिगनल सं0 '2' को ''आफ'' करने के लिये सिगनल स्विच सं0 '2' को 'आर' पोजीशन में घुमाते हैं ।

(ख) <u>खोलने हेतु</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल को आन करने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमायेगा। सम्बन्धित सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमाने के बाद गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा ।

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

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

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

(सी) <u>पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर की विफलता के समय :–</u>

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

(i) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर की विफल होने की दशा में **'सी.एच.जी.'** कैन्क हैण्डिल का प्रयोग किया जायेगा जो सामान्यतया 'केएलसीआर' से लाक रहता है।

कमशः पृष्ठ 5 पर

कैन्क हैण्डिल का प्रयोग करने से पहले कार्यरत गेटमैन केएलसीआर पर प्रकाशित हो रहे लाल इन्डीकेशन के पास लगे पुश बटन को दबाकर **'सीएचजी'** कैन्क हैण्डिल को निकालेगा। यह लाल रंग का इन्डीकेशन सामान्यतया गेट सिगनल के आफ न होने की दशा में प्रकाशित होता रहता है ।

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे कैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रकिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। बैरियर को कैन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में ''नॉच'' दिखाई पड़ता है। ''नॉच'' में बूम लाक कैन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रकिया दोनों बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनों बूम लाक पर की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी ''**सीएचजी.**'' को वापस केएलसीआर में लगा देगा।

(iii) दोनों बैरियरों के बन्द होने के पश्चात् अप गेट सिगनल सं0 '3' को ''आफ'' करने के लिये सिगनल स्विच सं0 '3' को 'आर' पोजीशन में घुमाते हैं तथा डाउन गेट सिगनल सं0 '2' को ''आफ'' करने के लिये सिगनल स्विच सं0 '2' को 'आर' पोजीशन में घुमाते हैं ।

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

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट सिगनल को आन करने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमायेगा। सम्बन्धित सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमाने के बाद गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर रिलीज का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा। सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात कैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा।

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

(अ) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

1. जब समपार फाटक को इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से इलेक्ट्रिक 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 ।
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 **के2** रिलीज हो जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

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 कार्यरत गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा, जिससे गेटमैन के आपरेटिंग पैनल पर स्लाइडिंग बूम बैरियर के बन्द होने के बाद लाक होने का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो गये है इसके पश्चात् अप गेट सिगनल सं0 '3' को ''आफ'' करने के लिये सिगनल स्विच सं0 '3' को 'आर' पोजीशन में घुमायेगा तथा डाउन गेट सिगनल सं0 '2' को ''आफ'' करने के लिये सिगनल स्विच सं0 '2' को 'आर' पोजीशन में घुमायेगा।

(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 इसके उपरान्त गेटमैन चाभी **'के'** के.एल.सी.आर. से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी **'के'** 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।

<u>टिप्पणी</u> :–समपार पर सड़क यातायात को अनावश्यक विलम्ब से बचाने के लिये एवं गाड़ियों को निर्बाध पास करने के लिये यहाँ एक चेतावनी घंटी की व्यवस्था है। समपार पर **झिलाही** की तरफ **2.10** कि0मी0 दूर रेलपथ पर ट्रैक सर्किट की व्यवस्था ऐसी है कि **डाउन** गाड़ी के ट्रैक सर्किट पर आते ही **चेतावनी घंटी** बजने लगती है तथा **अप** गाड़ी के लिये **मनकापुर जं0** स्टेशन का अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 'आफ' करते ही **चेतावनी घंटी** बजने लगती है। यह **चेतावनी घंटी** तबतक बजती रहेगी जबतक कि गेट बन्द कर सम्बन्धित गेट सिगनल को आफ न कर दिया जाये।

(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 :–

<u>सामान्य स्थिति में :–</u>

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

गेट विफल होने की स्थिति में :–

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

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

(ii) गेटमैन का यह दायित्व है कि कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना मिलने पर अत्यन्त सतर्क हो जायेगा और चेतावनी घण्टी बजते ही वह समय से समपार फाटक बन्द करें जिससे गाड़ियों का विलम्बन न हो तथा सड़क यातायात अधिक समय तक विलम्बित न हो।

(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 स्टेशन मास्टर निम्न 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।

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

(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) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता :–

(i) जब इलेक्ट्रिक 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।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

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

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग 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) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी के0एल0सी0आर0 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 का आगमन/प्रस्थान नान–इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा।

(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 करे कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो के0एल0सी0आर0 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) गेट की चाभी' का गेट के खुली स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी' बन्द करने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत 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 प्रक्रिया 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।

कमशः पृष्ठ 9 पर

(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, 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) गेट सिगनल की विफलता :–

(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 गेट की चाभी के0एल0सी0आर0 'से न निकाली जा सके

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

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

(iv) इसके पश्चात् गेट को नान–इण्टरलाक मानकर नान–इण्टरलाक गेटो के लिये निर्धारित पद्धति 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 भेजने वाली गाड़ी के 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 संयोजन मेमो दे दे।

(ज) समपार फाटक पर अवरोध :–

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

कमशः पृष्ठ 10 पर

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

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

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

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जब तक 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।

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

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

(xiii) समपार फाटक पर सामान्य कार्यप्रणाली उस 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।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

(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 रहेगा।

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

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

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

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

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

(viii) गेट सिगनल स्विच 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 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 अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं ''बैज'' धारण करेगा।

कमशः पृष्ठ 12 पर

(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 चेक रेल गैप साफ है।

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

(xvii) 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।

(xviii) जहाँ 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 तदानुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।

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

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

(vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नही रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के 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 गेटमैन लाइन पर निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती लगायेगा तथा गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में रखेगा।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

(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, दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।

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

(v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है 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 जहाँ पटाखे लगाये जाते है, पहुँचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहाँ तक पहुँच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

(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) संरक्षा बढ़ाने हेतु इस गेट पर 60 सेकेण्ड का डेड एप्रोच लाकिंग का प्रावधान किया गया है। अतः गाड़ी पास होने के बाद या किसी आपात स्थिति में बन्द गेट को खोलने हेतु सिगनल स्विच 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 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 खींचें 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–

7. गेट को तुरन्त बंद करें।

8. 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।

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

13. 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।

14. 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 एवं सहायक नियमावली तथा प्रशासन द्वारा समय–समय पर जारी किये गये अनुदेशों में निहित कार्यों के अतिरिक्त दिन–प्रतिदिन के परिचालन कार्यों से सम्बन्धित स्टेशन कर्मचारियों का निम्नलिखित सामान्य कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व होगा :–

1. स्टेशन अधीक्षक (पर्यवेक्षक) :

स्टेशन अधीक्षक स्टेशन का सर्व कार्यभारी पर्यवेक्षक है और सामान्यतयाः सही, कुशल तथा सुरक्षित कार्य संचालन के प्रति उत्तरदायी है । ऊंचे दर्जे की कार्य दक्षता प्राप्त करने और इसे बनाये रखने के लिये उसका कर्तव्य है कि उसके आधीन सभी श्रेणी के कर्मचारी उसकी उपस्थिति का अनुभव करें । इसके साथ–साथ उनके कर्तव्यों में यह भी सम्मिलित है :–

1.1 स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों का सामान्य पर्यवेक्षण ।
1.2 यह सुनिश्चित करनें के लिये आवधिक जांच के सभी श्रेणियों के कर्मचारी अपने– अपने रोस्टर के अनुसार कार्य कर रहें हैं और कार्य की सही व सुरक्षित विधि उनके द्वारा अपनाई जाती है।
1.3 कर्मचारियों की आवधिक परीक्षा व जांच यह सुनिश्चित करनें के लिये कि वे अपने सम्बन्धित कर्तव्य से संगत सभी नियमों से परिचित हैं ।
1.4 दुर्घटना बचाने और कार्य को सुरक्षित और सही विधि से लागू करने के लिये कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना ।
1.5 रात व दिन में सिगनलों का स्टेशन मास्टर कार्यालयों और पैनल भवन का और ट्रेन पासिंग और ट्रैक संचालन के लिये रखी या प्रयुक्त नियम पुस्तिकाओं, डायरियों, ट्रेन रजिस्टरों, प्रपत्रों आदि का निरीक्षण ।
1.6 यार्ड और यार्ड के उपकरणों का आवधिक निरीक्षण ।
1.7 पार्सल आफिस और बुकिंग आफिस का आवधिक निरीक्षण।
1.8 एश्योरेंस रजिस्टर एवं स्टेशन संचालन नियम का रख–रखाव ।
1.9 सभी अनियमितताओं और नियम भंगों को सुलझाना और रिपोर्ट करना ।
1.10 यार्ड के सामान्य संचालन या अधिक सुरक्षित संचालन में प्रगति के लिये आवश्यक किसी भी परिवर्तन के बारे में प्रस्तावों के साथ–साथ रास्तों और उपायों का सुझाव देना ।
1.11 कोचिंग स्टाक और कोचिंग यार्ड के संचालन का विशेष रुप से पर्यवेक्षण करना ।

2. स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर :

स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर जब कार्यरत हों तो वह स्टेशन का पूरा इन्चार्ज होगा तथा कार्य प्रणाली के अनुसार गाड़ियों के रिसेप्शन और डिस्पैच मूवमेन्ट के लिए उत्तरदायी होगा। उसके निम्नलिखित कर्तव्य है :–

2.1 यार्ड, प्वाइन्ट, सिगनल तथा सुरक्षा उपकरणों, निजी नम्बर पुस्तिका और गाड़ी के सामान्य, असामान्य संचालन की सभी पुस्तकों की स्थिति, कार्यमुक्त होने वाले स्टेशन मास्टर से समझ लेना है और निश्चित करना है कि अपूर्ण या खराब मदों को स्टेशन डायरी में विनिर्दिष्ट कर लिया गया है ।
2.2 अपनी ड्यूटी के दौरान गुजरने वाली सभी गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर देना या प्राप्त करना तथा आगे जानें का प्राधिकार देना है ।
2.3 ब्लाक यन्त्र का परिचालन और कन्ट्रोल फोन को स्वयं देखना है ।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

2.4 स्टेशन संचालन नियम और सा0 एवं स0 नियम पुस्तक के अनुसार सभी गाड़ियों का रिसेप्शन एवं डिस्पैच करना है ।

2.5 सिग्नलों को ''आफ'' स्थिति में करने से पहले लाइन का साफ होना सुनिश्चित करना ।

2.6 शंटिंग सचालन का सामान्य पर्यवेक्षण करना ।

2.7 ट्रॉफिक/पावर ब्लॉक के दौरान पैनल पर नार्मल बटन कॉलर/पावर बटन कॉलर का प्रयोग करना।

2.8 आवश्यकता पड़ने पर ड्राइवरों को सतर्कता आदेश, पेपर लाइन क्लियर टिकट और सिगनल विफलता परिपत्र का जारी करना ।

2.9 स्टेशन मास्टर डायरी तथा अन्य विभिन्न परिचालन अभिलेखों का रख–रखाव ।

2.10 ब्लाक यन्त्रो की चाभियों तथा प्राइवेट नम्बर पुस्तिका का अपने अभिरक्षण में रखना ।

2.11 शिफ्ट कर्मचारियों के कार्य का पर्यवेक्षण ।

2.12 किसी सामान्य या विशेंष आदेश द्वारा आवन्टित अन्य कर्तव्यों का सही पालन करना ।

2.13 स्टेशन मास्टर की ड्यूटी समाप्त हो जानें के पश्चात् स्टेशन का सामान्य पर्यवेक्षण करना ।

2.14 गड़ियों के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना ।

टिप्पणी : उपर्युक्त संचालन कर्तव्यों के अतिरिक्त स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर प्रशासन द्वारा समय–समय पर विनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेंगें।

3. कांटावाला :

स्टेशन पर गाड़ियों के रिसेप्शन एवं डिस्पैच तथा शन्टिंग मूवमेंट के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेशों के पालन करने का उत्तरदायी है। स्टेशन की सुरक्षा एवं त्वरित कार्य के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर के आदेशों का पालन करना है । इसके साथ–साथ उसकी ड्यूटी मे नीचे लिखे कार्य भी शामिल हैं :–

3.1 पैनल से जो कांटे संचालित नही 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 को पाइलट करना तथा पेपर लाइन क्लियर टिकट और सिगनल विफलता परिपत्र को हस्तान्तरित करना ।

3.3 जैसे और जब कार्यरत स्टेशन मास्टर आदेश दें कोहासा सिगनल को लगाना ।

3.4 स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखने के लिये वुडेन स्प्रैग लगाना तथा सेफ्टी चेन बांध कर ताला लगाना ।

3.5 अगर कोई सतर्कता आदेश हो तो सभी अप और डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश देना ।

3.6 पैसेन्जर गाड़ियों के लाइन क्लियर एवं पैसेंन्जर गाड़ियों के जाने हेतु स्टेशन की घण्टी बजाना।

3.7 आवश्यकता पड़ने पर रुकने वाली गाड़ियों के गार्ड से पूर्ण आगमन रिपोर्ट लेना ।

3.8 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये वैध आदेशों का शीघ्रता एवं ईमानदारी से पालन करना।

4. फाटकवालाः

फाटकवाला उसके चार्ज मे दिये गये समपार फाटक के लिए उत्तरदायी है। प्रशासन द्वारा दिये गये उपकरणों को सुरक्षित रखना, उनके उचित प्रयोग और अनुरक्षण का उत्तरदायित्व 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। उसे शंटिंग मूवमेंट और गाड़ी गुजरने पर फाटक को समय से बंद करना तथा संचलन पूरा होने पर समय से फाटक खोलना है ताकि सड़क यातायात डिटेंशन की घटना न घटे। इसके अतिरिक्त उसके निम्नलिखित कर्तव्य हैं :–

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

4.1 गाड़ी को गुजरने के लिये समपार फाटक को बन्द करके ताला लगाना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान व समपार फाटक के बन्द होने का इण्डीकेशन सम्बन्धित परिशिष्ट ''ए'' के अनुसार देना ।

4.2 दिन मे गेटलाज की तरफ सतर्कता के साथ दाहिने हाथ मे लाल व बायें हाथ में हरी झण्डी लेकर तथा रात में हाथ बत्ती को ट्रैक की तरफ सफेद रोशनी करके खड़े होना चाहिये जिससें कि आपातस्थिति में वह आवश्यकता पड़ने पर शीघ्र से शीघ्र हाथ बत्ती दिखा सके ।

4.3 खतरे की आशंका मे उसे सतर्क और तुरन्त कार्यवाही हेतु तैयार रहना चाहियें ।

4.4 उसे देखना चाहिये कि समपार फाटक पर उपलब्ध यन्त्र चालू हालत में है और तुरन्त उपयोग में लाये जा सकतें है ।

4.5 फाटक की बत्तियां निरन्तर प्रज्ज्वलित रहनी चाहिये, इसे सुनिश्चित कर ले ।

4.6 यदि आपात् स्थिति में उसे फाटक छोड़ना पड़ जाये तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बन्द कर ताला लगा देना आवश्यक है ।

4.7 इसे सुनिश्चित करना चाहिये कि पहियों के फ्लेन्ज के पैनल हमेशा साफ रहतें हैं ।

4.8 फाटक या उससे सम्बन्धित यन्त्रों में यदि कोई खराबी दिखाई देती है तो शीघ्र से शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित कर देना चाहिये ।

4.9 यदि वह देखता है कि गाड़ी पार्ट हो गई है 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 नही दिखाना चाहिये)**

4.10 उसे अपने कार्यभार के घण्टों मे 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 होने का 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 संबंध में चिल्लाकर अथवा अंग संचालन द्वारा चालक एवं गार्ड का ध्यान आकृष्ट करेगा।

ग. अपने कर्तव्य काल में चेक रेल को साफ रखना।

———————

परिशिष्ट –''ई''

स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची

क्रम सं0	उपकरण	संख्या
1	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	6
9	क्लैम्प	16
10	पैड लाक चाभी सहित	30
11	वूडेन स्प्रैग	12
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 साइडिगों के संचालन नियम :

........................कुछ नहीं...........................

मनकापुर जं0
स्टैन्डर्ड–III(पैनल)