पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या–एल0जे0एन0 / 272

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि : **01.05.23**
स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि : **11.05.23**

तहसील फतेहपुर स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम

बी0जी0

टिप्पणी : i) दिनांक **11.05.23** से लागू स्टेशन संचालन नियम संख्या एल.जे.एन. / **272** में शुद्धि पर्ची सं0 **2** को समाहित किया जायेगा।

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

1. स्टेशन संचालन नियमारेख

मुसिदूइं / नि. / गोरखपुर / पूर्वोत्तर रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं0 **एनईआर / एल.जे.एन. / टी.एस.एफ. / एस.आई.पी. / 2022 / वी.ई.आर.–जीरो / 28 संशोधन 'ए'** पर आधारित नियमारेख सं0 **उपमुसिदूइं / नि0 / ल.जं. / 2022 (आर0डी0) / 10 दि. 04.10.22 मय संशोधन 'ए' दि0 08.05.23** तथा कर्षण आरेख सं0 **DyCEE/Con/LJN/TSF/2023(Rev-2) दिनांक** 03.07.23 संलग्न है। जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है। दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें ।

2. स्टेशन का विवरण

2.1 सामान्य स्थिति

तहसील फतेहपुर स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के **बुढ़वल–सीतापुर जं0** विद्युतीकृत मार्ग पर दोहरी लाइन **'बी'** श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन **मानक–II** अन्तर्पाशित तथा **मानक–III** उपकरणों के साथ बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डबल विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह **बुढ़वल जं0** स्टेशन से **21.60 कि0मी0** तथा **सीतापुर जं0** स्टेशन से **74.86** 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 स्टेशन

तहसील फतेहपुर स्टेशन के पश्चिम में **पैंतीपुर** स्टेशन 09.19 कि0मी0 तथा पूरब में **सुन्ढ़ियामऊ** स्टेशन **10.85** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

2.2.2.1 पैंतीपुर छोर पर :–
– कोई नहीं–

2.2.2.2 सुन्ढ़ियामऊ छोर पर :–
– कोई नहीं–

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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 ।
तहसील फतेहपुर – पैंतीपुर		
अप लाइन	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं एस–2 से।	**पैंतीपुर** स्टेशन के अप होम सिगनल के आगे पर्याप्त दूरी तक।
डाउन लाइन	इस स्टेशन के कांटा सं0 201ए से।	**पैंतीपुर** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
तहसील फतेहपुर – सुन्ढ़ियामऊ		
अप लाइन	इस स्टेशन के बी.एस.एल.बी. से।	**सुन्ढ़ियामऊ** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
डाउन लाइन	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं. एस–13 से।	**सुन्ढ़ियामऊ** स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे बी.एस.एल.बी. तक।

2.4 ढलान, यदि कोई हो –
–समतल–

2.5 ले आउट –
इस स्टेशन का ले आउट **छः** लाइनों का है, जिसमें लाइन सं0 1, 2, 3, 4 व 5 रनिंग लाइनें हैं। लाइन सं0 6 नान–रनिंग लाइन हैं। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

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

लाइन संख्या	क्लीयर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	**LHB**		
1	750.00 मी0	33	31	डाउन लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	750.00 मी0	33	31	डाउन मेन लाइन है।	
3	750.00 मी0	33	31	अप मेन लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
4	705.00 मी0	31	29	कामन लूप लाइन उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	
5	705.00 मी0	–	–	कामन गुडस लूप लाइन रेलतल प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	

(ख) रनिंग लाइन सं0 2 डाउन मेन लाइन तथा रनिंग लाइन सं0 3 अप मेन लाइन है।

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता :–

लाइन संख्या	क्लीयर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
6	77.70 मी0	–	लाइन सं. 1 से **पैंतीपुर** स्टेशन छोर पर निकली साइडिंग लाइन है।	विद्युतीकृत

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषताः–
– कोई नहीं–

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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 (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
17 ट्राफिक	विशेष	कॉटा सं0 205ए एवं 207ए के मध्य कि0मी0 21/0–1 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
18 ट्राफिक	सी	कॉटा सं0 201बी एवं 203ए के मध्य कि0मी0 22/3–4 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

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

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त–र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
14 इन्जी0	विशेष	**तहसील फतेहपुर** एवं **सुन्ढ़ियामऊ** स्टेशनों के मध्य कि0मी0 **16/9–17/0** पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
21 इन्जी0	सी	**तहसील फतेहपुर** एवं **पैंतीपुर** स्टेशनों के मध्य कि0मी0 **24/7–8** पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नही
22 इन्जी0	सी	**तहसील फतेहपुर** एवं **पैंतीपुर** स्टेशनों के मध्य कि0मी0 **25/8–9** पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नही

टिप्पणीः समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट ''ए' भाग 1, 2, 3, 4 व 5 देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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 –

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी / असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **पैंतीपुर** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) संयुक्त ब्लाक पैनल 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 को नियन्त्रित करता है।
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **सुन्ढ़ियामऊ** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त दोहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) संयुक्त ब्लाक पैनल 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 को नियन्त्रित करता है।

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

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

4.1 स्टेशन पर रूट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग(EI) और **मानक–III** उपकरणों के साथ बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलो की व्यवस्था है, जो **मानक–II** अन्तर्पाशित है तथा कम्प्यूटरीकृत विजुअल डिस्प्ले यूनिट (VDU) से संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में गाड़ियों के संचालन हेतु दो VDU (VDU-A व VDU-B) उपकरण लगा है। एक समय पर कोई एक ही VDU कियाशील रहेगा व दूसरा VDU स्टैन्डबाई के रूप में रहेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कांटे एवं सिगनल का संचालन VDU से किया जायेगा। वी.डी.यू पर कांटा, एवं ट्रैक सर्किटों के सहित ले आउट डायग्राम बनाया गया है। स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजीशन लाइट सिगनल अनवरत दिन–रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेगें। स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट–'**बी**' का अनुलग्नक–II देखें।

(1) अप एवं डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के साथ इंटरलॉकिंग व्यवस्था इस प्रकार की है कि इस सिगनल को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर 'लाइन क्लीयर' प्राप्त न कर लिया गया हो।

कमशः पृष्ठ 5 पर

(2) गाड़ी अप/डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाता हैं। इस सिगनल को बाद वाली गाड़ी के लिए 'ऑफ' करने के लिए ब्लॉक उपकरण पर पुनः लाइन क्लीयर लेकर ही 'ऑफ' किया जा सकता है।

(3) यह VDU (पी.सी.) कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऑपरेट किया जाता है जो गाडियों के आगमन, प्रस्थान एवं शंटिंग कार्य हेतु VDU (पी.सी) से संचालित प्वाइन्टों, सिगनलों और शंट सिगनलों के सही संचालन के लिये व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है। जब कभी स्टेशन मास्टर अपने कार्यालय से बाहर जाता है तो उसके द्वारा VDU (पी.सी.) को लॉक करने हेतु काउन्टर बाक्स से 'एस.एम.–चाभी' निकाल लेगा अब VDU (पी.सी.) से कोई संचालन सम्भव नहीं होगा। यद्यपि आफ किया हुआ सिगनल आन किया जा सकता है। 'एस.एम.–चाभी' कार्यरत स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।

(स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक– V को देखें)

(i) <u>सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि</u> –
सिगनल/प्वाइंटों का **VDU(पी.सी.)** से संचालन किये जाने हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** व इसका **अनुलग्नक–V** को देखें।

(ii) <u>एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान</u> –
तहसील फतेहपुर–पैंतीपुर एवं **तहसील फतेहपुर–सुन्ढ़ियामऊ** खंड में एक्सिल काउन्टर (**HASSDAC**) का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

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

क्र0 सं0	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं0 सी–3	यह डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं0 1/2/4/5 में आने के लिए है।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं0 सी–12	यह अप होम सिगनल सं0 एस–14 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं0 3/4/5 में आने के लिए है।

(iv) <u>फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड</u> –
इस स्टेशन पर फिक्स्ड वार्नर का प्रावधान नहीं है। लाइन सं0 1 व 2 पर अप स्टाप बोर्ड तथा लाइन सं0 3 पर डाउन स्टाप बोर्ड का प्रावधान है।

(v) <u>आपात क्रास ओवर</u> –
अप मेन लाइन को डाउन मेन लाइन से तथा डाउन मेन लाइन को अप मेन लाइन से जोड़ने हेतु कांटा सं. **201ए–201बी** व **208ए–208बी** आपात क्रास ओवर का प्रावधान है। कामन लूप लाइन सं0 4/5 पर **डाउन** गाड़ी का आगमन करते समय कांटा सं. **201ए–201बी** तथा कामन लूप लाइन सं0 4/5 से **डाउन** गाड़ी का प्रस्थान करते समय कांटा सं. **208ए–208बी** नार्मल ट्रेन वर्किंग के लिए है।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

काँटा सं0	विवरण	इंडीकेटर लगें है या नही	सेटिंग की सामान्य स्थिति	नियंत्रण चाभी का नाम	मोटर/ यांत्रिक संचालित	रेल परिपथ है या नही	पृथक्की –करण के साधन	आइसोलेशन जिन लाइन के बीच	टिप्पणी
501	इकहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	नहीं	लाइन सं0 1 के लिये व लाइन सं0 6 के विरूद्व सेट व लाक्ड	एस	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	लाइन सं0 1 एवं 6	साइडिंग चाभी **एफ–1** स्टे.मा. कक्ष मे **के.एल. सी.आर.** मे लाक्ड रहती है
501 एक्स	दोहरे एचपीके ताला युक्त डिरेलिंग स्विच	है	लाइन सं0 6 पर डिरेल करने के लिए सेट व लाक्ड	एफ–1	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	लाइन सं0 6 एवं 1	

नोट :–चाभियों की लाकिंग फेल हो जाने पर कॉटा सं0 501–501एक्स को नार्मल स्थिति में क्लैम्प व पैड लाक करवाकर स्थायी रुप से ताला बन्द कॉटे ''ए'' श्रेणी मानकर पैड लाक की चाभियॉ कार्यरत स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा।

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

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

(अ) <u>कांटा और सिगनलः–</u>
सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वचालित रूप से सेट हो जाते हैं, जब VDU (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त मीनू पर सम्बन्धित लाइन के रूट पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित लाइन का सिगनल आफ हो जाएगा व रास्ते के कांटे स्वतः सेट और लाक हो जाएगें। सिगनल आफ न होने के मामले में लगे हुए संकेतक द्वारा कांटे की जांच की जाएगी। कांटे/कांटों के अपेक्षित रूट में स्वचालित रूप से सेट न होने के मामले में प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से परिचालित किया जाएगा। यदि कांटे व्यक्तिगत रूप से परिचालित करने पर भी सेट न हों तो कैन्क हैन्डिल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा कैन्क हैन्डिलिंग द्वारा परिचालित करने पर भी अपेक्षित सिगनल आफ न होने पर सम्बन्धित सिगनल को खराब समझा जाएगा और खराब सिगनलों से गाड़ियों को पास कराने की कार्रवाई की जाएगी। विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** देखे।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

(ब) <u>ट्रैप कांटा संकेतः–</u>

–कोई नही–

(स) <u>एक्सल काउन्टर के संकेतः–</u>

तहसील फतेहपुर–पैंतीपुर एवं **तहसील फतेहपुर–सुन्ढ़ियामऊ** प्रखण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व **अनुलग्नक–IV** देखें।

(द) <u>ट्रैक सर्किट इंडीकेशनः</u>

वी.डी.यू. डायग्राम पर ट्रैक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है। ट्रैक सर्किट रूल डायग्राम और वी.डी.यू. डायग्राम पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है। रूल डायग्राम के अनुसार ट्रैक सर्किटेड यार्ड को स्माल ट्रैक सर्किट् के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें VDU (पी.सी.) पर डिमार्केट किया गया है। सभी ट्रैक सर्किटों के लिए वी.डी.यू. डायग्राम में इनके प्रदीप्त संकेत लगे है। सभी ट्रैक सर्किटों की स्थिति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे VDU (पी.सी.) पर दिखाई गई है। ट्रैक सर्किटेड लाइनों को VDU (पी.सी.) पर ट्रैक सर्किटों को दर्शाते हुए विभिन्न रंगों द्वारा दर्शाया गया है। इनको पीली व लाल स्लिट बत्तियां लगे ट्रैक सर्किट इंडीकेशन के द्वारा दर्शाया गया है। सामान्यतः ये इन्डीकेशन बुझे रहते है, जब रूट सेट व लॉक हो जाता है तो ओवर लैप सहित उस विशेष रूट के सभी सेक्शनों की 'पीली' लाइट जल जाती हैं और जब गाडी ट्रैक सेक्शन पर आ जाती है तो इसकी 'पीली' लाइट के स्थान पर 'लाल' लाइट हो जाती है जो यह संकेत देती है कि ट्रैक पर गाडी है और ट्रैक सेक्शन से गाडी के निकल जाने पर लाल लाइट बुझ जाती है व पीली लाइट पुनः दिखाई देगी और यह रूट रिलीज होने पर ही बुझेगी। यदि पावर फेल हो जाये तो कोई भी संकेत नहीं रहेगा।

(य) <u>कांटो का संकेत</u> :

परिशिष्ट ''बी'' में दिए विवरण के अनुसार कांटा के समीप प्रदीप्त संकेतों के माध्यम से कांटों की सामान्य एवं विपरीत स्थिति वी.डी.यू. पर दर्शाये गए हैं।

(x) <u>कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्विचों का उपयोग करते हुए रुट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट</u> –

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

(xi) <u>कांटों का पृथक परिचालन</u> –

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

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

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

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

जब आपरेटिंग वी.डी.यू. द्वारा कांटो को न सेट किया जा सकता हो अथवा मोटर मशीन द्वारा आपरेट करने पर कांटा सेट न होने पर कांटो को क्रैन्क हैन्डिल द्वारा सेट किया जाएगा।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

इस कार्य के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. स्क्रीन पर कॉटा मीनू पर 'क्रैंक हैंडिल रिलीज' विकल्प सेलेक्ट करेगा। वी.डी.यू. पर क्रेंक हैन्डिल लाक संकेतक फलैशिंग पीला जल जाएगा। स्टे.मा कार्यालय में लगे कैन्क हैंडिल बाक्स में सम्बन्धित के.एल.सी.आर. लाक पर एक एल.ई.डी. संकेतक जल जायेगा। सम्बन्धित के.एल.सी.आर. के कैन्क हैंडिल बाक्स से स्टे.मा. कक्ष में, सम्बन्धित चाभी को मुक्त करने के लिए पुश बटन को दबायेगा। के.एल.सी.आर लाक से चाभी को निकाल लिया जाएगा। वी.डी.यू. पर स्थायी लाल कैन्क हैंडिल रिलीज संकेतक जल जायेगा।

स्टेशन स्टाफ द्वारा जिस कॉटे को परिचालित करना है उस पर पहुॅचेगा कैन्क हैंडिल चाभी के फ्लैप ढक्कन तथा कैन्क हैंडिल छेद को कॉटा मशीन फ्लैप कबर चाभी से खोलेगा। इसके बाद के.एल.सी.आर. चाभी को मशीन में डालेगा, क्रेक हैंडिलिंग ढक्कन खोलने के लिए क्लाक वाइज घुमाएगा और कांटा को क्रेक हैंडिलिंग द्वारा अपेक्षित दशा में लाक होने तक परिचालित किया जाएगा। कैन्क हैन्डिलिंग के बाद स्टेशन स्टाफ कैन्क हैन्डिल, चाभी व सम्बन्धित के.एल.सी.आर. चाभी के साथ स्टे.मा. कक्ष में वापस आयेगा। कैन्क हैंडिल को कैन्क हैंडिल बाक्स में रख देगा और चाभी को स्टे मा कक्ष के कैन्क हैंडिल बाक्स में इसके के.एल.सी.आर. में वापस रख दिया जायेगा। स्टेशन स्टाफ चाभी को के.एल.सी.आर. में डालेगे तथा एन्टी क्लाक वाइज घुमाएगें। वी.डी.यू. पर फलैशिंग पीला कैन्क हैन्डिल लाक संकेतक जल जायेगा।

उसके बाद कार्यरत स्टे.मा. वी.डी.यू. स्क्रीन पर प्वाइंट मीनू के सम्बन्धित कांटे के 'क्रैंक हैन्डिल लाक' विकल्प पर क्लिक करेगा। इससे कैन्क हैन्डिल लाक हो जायेगा और कैन्क हैन्डिल लाक संकेतक (स्थायी पीला) वी.डी.यू पर प्रदर्शित होगा।

कांटो की कैन्क हैन्डिलिंग के बाद नीचे दिए अनुसार दो स्थितियां उत्पन्न होगीं –

(i) कांटा का अपेक्षित संकेत आपरेशन वी.डी.यू. पर दिखाई देगा तो ऐसे मामले में गाडी को प्रापर सिगनलों पर पास किया जाएगा।

(ii) कांटो का अपेक्षित संकेत आपरेशन वी.डी.यू. पर नही दिखाई पड सकता। यदि सिगनल आफ न हो रहा हो तो सम्बन्धित कांटो को स्विच क्लैंप और पैडलाक्ड किया जाएगा और गाडी को टी/369–(3बी) के प्राधिकार पर पायलट किया जाएगा। संचलन पूर्ण हो जाने के बाद वी.डी.यू. आपरेशन द्वारा यदि कांटो नार्मलाइज न किया जा सकता हो तो क्रैंक हैन्डिल द्वारा नार्मल पोजीशन में सेट किया जाएगा।

टिप्पणी :

(i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटों के टेस्टिंग हेतु अथवा हाथ द्वारा संचालन के लिए **के.एल.सी.आर.** चाभी निकाला जाये तब इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' अनुलग्नक–**I** में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार की जायेगी ।

(ii) जब भी **के.एल.सी.आर.** चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिंग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारुप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये ।

कमशः पृष्ठ 9 पर

(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।

(v) स्टेशन मास्टर कक्ष मे उपलब्ध दोनों वीडीयू के फेल/नो–लाइट हो जाने की दशा मे वीडीयू फेल चाभी' को काउण्टर बाक्स पर उपलब्ध स्लाट मे लगाकर घुमा देने पर वीडीयू फेल का इन्डीकेशन प्राप्त होगा। इन्डीकेशन प्राप्त होने के पश्चात आपातकालीन क्रैन्क हैण्डिल चाभी को घुमा दिया जायेगा। आपातकालीन क्रैन्क हैण्डिल चाभी घुमा देने पर 120 सेकेण्ड के बाद सभी क्रैन्क हैण्डिल चाभियों पर फ्री का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा व चाभियों उपयोग हेतु मुक्त हो जायेंगी एवं सम्बन्धित काउन्टर पर एक नम्बर बढ़ेगा। इसकी प्रविष्टि परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा काउण्टर रजिस्टर में की जायेगी।

(xiv) <u>आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर के रख रखाव हेतु</u>

1. सुपर इमरजेन्सी रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूयूवाईएन)।
2. नार्मल रुट कैन्सिलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर (सीओजीजीएन)।
4. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)
5. क्रैन्क हैण्डिल वीडर गणक (सीएच)।
6. आपातकाल में कांटा संचालन काउण्टर (ईडब्ल्यूएन)।
7. आपातकालीन क्रैन्क हैण्डिल काउण्टर (ईसीएच)
8. लाइन क्लीयर कैन्सीलेशन वीडर काउन्टर (UFSBI ब्लाक यन्त्रों में)
9. एक्सल काउन्टरों का वीडर काउन्टर (रिसेट बाक्सों मे)।
10. सी.एच.जी.–1 (समपार सं. 18) क्रैन्क हैन्डिल वीडर गणक।
11. सी.एच.जी.–2 (समपार सं. 17) क्रैन्क हैन्डिल वीडर गणक।

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

(xv) <u>गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्लू.एस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.ड़ी) 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 पर व्यवस्था नहीं है।

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

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

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

(xix) <u>ब्लाक की क्लियरिंग</u> –

स्टेशन मास्टर, सम्बन्धित छोर के बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस(यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इंडीकेशन व **एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी** की क्लीयर इन्डीकेशन द्वारा सम्बन्धित ब्लाक की क्लियरिंग सुनिश्चित करेगा। इण्डीकेशन की विफलता की दशा में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगें। **(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)**

4.1.1 <u>अप आगमन सिगनल</u> –

(क) अप डिस्टेंट सिगनल सं0 **एए–14** का नार्मल आस्पेक्ट **दो पीला** है जो इनर डिस्टेंट सिगनल सं0 **ए–14** के स्थिति पर निर्भर है।

(ख) अप इनर डिस्टेंट सिगनल सं0 **ए–14** का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो अप होम सिगनल सं0 **एस–14** के स्थिति पर निर्भर है।

(ग) अप होम सिगनल सं0 **एस–14** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये –

लाइन स0 3 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

लाइन सं0 4 के लिए प्रथम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

लाइन सं0 5 के लिए अन्तिम बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 <u>अप प्रस्थान सिगनल</u>

(क) अप प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–4** लाइन सं. 3 से जाने के लिए।

(ख) अप प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–6** लाइन सं. 4 से जाने के लिए।

(ग) अप प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–8** लाइन सं. 5 से जाने के लिए।

(घ) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–2** दोहरी लाइन बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल व एक्सिल काउन्टर (**HASSDAC**) द्वारा नियंत्रित है।

4.1.3 <u>डाउन आगमन सिगनल</u> –

(क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं0 **एए–1** का नार्मल आस्पेक्ट **दो पीला** है जो इनर डिस्टेंट सिगनल सं0 **ए–1** के स्थिति पर निर्भर है।

(ख) डाउन इनर डिस्टेंट सिगनल सं0 **ए–1** का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है, जो डाउन होम सिगनल सं0 **एस–1** के स्थिति पर निर्भर है।

(ग) डाउन होम सिगनल सं0 **एस–1** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये –

लाइन स0 1 के लिए बांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

लाइन सं0 2 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

लाइन स0 4 के लिए प्रथम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

लाइन स0 5 के लिए अन्तिम दांया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.4 <u>डाउन प्रस्थान सिगनल</u>

(क) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–5** लाइन सं0 2 से जाने के लिए।

(ख) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–7** लाइन सं0 1 से जाने के लिए।

(ग) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–9** लाइन सं0 4 से जाने के लिए।

(घ) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–11** लाइन सं0 5 से जाने के लिए।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

(ड़) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–13** दोहरी लाइन बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल व एक्सिल काउन्टर (**HASSDAC**) द्वारा नियंत्रित है।

नोटः (अ) अप होम सिगनल सं0 एस–14 समपार सं0 17 के बन्द व लाक स्थिति एवं अप गाड़ियो का लाइन सं0 5 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर लेने के अतिरिक्त आगमन करते समय समपार सं0 18 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(ब) डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 समपार सं0 18 के बन्द व लाक स्थिति एवं डाउन गाड़ियो का मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं0 17 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

(स) सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं0 17 की बंद व लाक स्थिति एवं सभी अप प्रस्थान सिगनल समपार सं0 18 की बंद व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है ।

(द) अग्रिम प्रस्थान सिगनलो का प्रस्थान सिगनलो के 'पीले' आस्पेक्ट पर नियंत्रण नहीं है। अग्रिम प्रस्थान सिगनलो का मेन लाइन प्रस्थान सिगनलो के 'हरे' आस्पेक्ट पर नियंत्रण है ।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल –

4.1.5.1 शंट सिगनल

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल संख्या	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच–24	अप प्रस्थान सिगनल स0 एस–4	लाइन सं0 3 से **पैंतीपुर** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु।
एस.एच–25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5	लाइन सं0 2 से **सुन्ढ़ियामऊ** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक शंटिग हेतु।
एस.एच–26	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6	लाइन सं0 4 से **पैंतीपुर** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु।
एस.एच–27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7	लाइन सं0 1 से **सुन्ढ़ियामऊ** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक शंटिग हेतु।
एस.एच–28	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–8	लाइन सं0 5 से **पैंतीपुर** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु।
एस.एच–29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–9	लाइन सं0 4 से **सुन्ढ़ियामऊ** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक शंटिग हेतु।
एस.एच–31	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11	लाइन सं0 5 से **सुन्ढ़ियामऊ** छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–13 तक शंटिग हेतु।

(ख) अनाश्रित शंट सिगनल	
शंट सिगनल सं0	विवरण
एस.एच–33	**पैंतीपुर** छोर लाइन सं. 3/4/5 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच–34	**सुन्ढ़ियामऊ** छोर लाइन सं. 1/2/3/4/5 में शंटिंग हेतु ।

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

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

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियॉ साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 एवं 3.74 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) अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल **'आन'** स्थिति में पार करने हेतु टी–369(3बी) जारी करेगा। प्रस्थान सिगनल विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी–369 (3बी) जारी करेगा।

(देखें सा0 एवं स0 नियम स0 14.13 (3)(i))

(iv) 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।

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

(vi) गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रदर्शित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि ई.आई. सिस्टम मे दोष है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि पीला प्रकाश पट्टी का प्रकाशित होना अपेक्षित हो और वह न जलती हो तो स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रुप से जांच करे कि ट्रैक साफ है अथवा नहीं। यदि साफ है, तो ट्रैक सर्किट को सही कार्यशील समझा जाये तथापि ई.आई. सिस्टम के मरम्मत हेतु सम्बन्धित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।

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

इस स्टेशन के रिले रूम पर दो ताले (एस.एम. लॉक एवं सिगनल लॉक) लगे होते हैं जिसकी अभिरक्षा क्रमशः कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} द्वारा की जाती है। रिले रूम की 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 की चाभी की विधिवत् एन्ट्री रजिस्टर 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 भी चाभी की एन्ट्री रजिस्टर में किया जाना चाहिये तथा स्टेशन मास्टर एवं टेक्निशियन (सिगनल) को उक्त कॉलम में हस्ताक्षर करना होता है। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

4.3 पावर सप्लाई –
इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु अप ए0टी0, डाउन ए0टी0 व कामर्शियल सप्लाई का प्रावधान है। अप ए0टी0, डाउन ए0टी0 व कामर्शियल(लोकल) सप्लाई फेल हो जाने की स्थिति में सिगनल के लिए सप्लाई आई.पी.एस. (इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई) से स्वतः ही चालू हो जाएगी।

(विस्तृत विवरण के लिये स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 ''बी'' के अनुलग्नक–II देखें)

5. दूर संचार –
स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली का परिशिष्ट बी' देखें।

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

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

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :–
समपार सं. **14, 17, 18, 21** व **22** के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े है।

5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन –
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

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

5.7 वी0एच0एफ0 सेट –
स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एमटीआरसी) –
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

6. गाड़ी संचालन –
गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 व अध्याय–17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45 व 3.47 के अनुसार आफ किये जायेंगे । इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में **डबल** V.D.U.(पी.सी.) की व्यवस्था है, जिसका **वी.डी.यू. डायग्राम सं0 एन.ई.आर./एल.जे.एन./टी.एस.एफ./वी.डी.यू./2022/वी.ई.आर.–जीरो/23 दिनांक 08.08.22 मय संशोधन 'ए' दि0 05.05.23** संलग्न है।

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

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी –

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

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य V.D.U. (पी.सी.) पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा 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 में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' देखें)

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन –

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

(सामान्य नियम 5.01(16) देखें।)

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त –

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 :–

डाउन गाड़ियों के लिए :
कॉटा सं0 201ए तक।
अप गाड़ियों के लिए :
ब्लाक सेक्शन लिमिट बोर्ड तक।

(घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेश के अनुरुप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया होः:–

डाउन गाड़ियों हेतु :
समपार सं0 **21** व **22**
अप गाड़ियों हेतु :
समपार सं0 **14**

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

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

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 अवरुद्व 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 V.D.U.(पी.सी.) पर दिखें।

(ख) सभी ट्रेलिग कॉटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) पर दिखें।

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

(अ) डाउन गाड़ियों के लिए –
1. लाइन सं. 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–13 तक।
2. लाइन सं. 1 पर सैण्ड हम्प तक अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–13 तक।
3. लाइन सं. 4 पर स्नैग डेड एण्ड तक अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–13 तक।
4. लाइन सं. 5 पर स्नैग डेड एण्ड तक ।

(ब) अप गाड़ियों के लिए –
1. लाइन सं. 3 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–2 तक।
2. लाइन सं. 4 पर स्नैग डेड एण्ड तक अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल स0 एस–2 तक।
3. लाइन सं. 5 पर स्नैग डेड एण्ड तक।

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

(घ) समपार फाटक बन्द व लाक न कर दिया हो :–

(अ) अप गाड़ियों के लिए –

1. लाइन सं0 5 पर लेते समय समपार सं0 17
2. लाइन सं0 3/4 पर आगमन करते समय समपार सं0 17 व 18

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए –

1. लाइन सं0 1 पर सैण्ड हम्प बनाकर लेते समय समपार सं0 18
2. लाइन सं0 4/5 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर लेते समय समपार सं0 18
3. लाइन सं0 1/2/4 पर मेन लाइन बनाकर लेते समय समपार सं0 18 व 17

नोट :– गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल के परिचालन के लिये स्टेशन संचालन नियम के साथ संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।

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

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन –

गाड़ियों के आगमन हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी' व उसका अनुलग्नक–V** अवश्य पढ़ा जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए स्टे0मा0 को चाहिये कि:

क. V.D.U.(पी.सी.) पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट के इंडीकेशनों को देखकर वांछित लाइन का ओवर–लैप सहित साफ होना सुनिश्चित करेगा।

ख . आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये V.D.U. (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त मीनू पर प्रदर्शित सम्बन्धित लाइन के रूट पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित लाइन का सिगनल आफ हो जाएगा।

ग . सिगनल के आफ होते ही रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे।

घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियॉ प्रकाशित हो जायेंगी।

ड. प्वाइंटस के निकट लघु सफेद बत्ती जल जायेंगी जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी वी.डी.यू. पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।

च जब गाड़ी होम सिगनल पार कर जायेगी तो आगमन सिगनल ''**आन**'' स्थिति में हो जायेंगें।

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

छ 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।

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

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

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

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

1. अप ट्रेन का लाइन सं0 5 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन।
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 3/4 से प्रस्थान।
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1/2 पर आगमन या 1/2 से प्रस्थान।

2. अप ट्रेन का लाइन सं0 4 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन।
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 3 से प्रस्थान।
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1/2 पर आगमन या 1/2 से प्रस्थान।

3. अप ट्रेन का लाइन सं0 3 पर आगमन।
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1/2 पर आगमन या 1/2 से प्रस्थान।

4. डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1 पर सैण्ड हम्प बनाकर आगमन।
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 2 से प्रस्थान।
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 3/4/5 पर आगमन या 3/4/5 से प्रस्थान।

5. डाउन ट्रेन का लाइन सं0 2 पर आगमन।
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 3/4/5 पर आगमन या 3/4/5 से प्रस्थान।

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

6. डाउन ट्रेन का लाइन सं0 4 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन।
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1/2 से प्रस्थान।

7. डाउन ट्रेन का लाइन सं0 5 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन।
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1/2/4 से प्रस्थान।

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

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

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 रूकने वाली गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरसेफ(यू.एफ.एस.बी.आई) व वी.डी.यू. पैनल के **HASSDAC** पर 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 रूकने वाली **अप/डाउन** गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं0 **17/18** पर कार्यरत फाटकवाला गाडियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाडी का पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नं0 देगा। समपार सं0 **17/18** पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी–1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)

ग. दोहरी लाइन पर जब कोई गाड़ी बिना टेल लैम्प/टेल बोर्ड के पास होती है तब स्टेशन मास्टर उस ब्लाक खंड के बगल की लाइन से गुजरने वाली गाड़ी को रोककर चालक एवं गार्ड को वस्तुस्थिति से अवगत करायेगा एवं सतर्कता पूर्वक चलने एवं किसी अवरोध की दिशा में तत्काल रोक सकने की गति का पालन करने का सतर्कता आदेश तब तक जारी करेगा जब तक कि यह प्रमाणित न हो जाय कि गाड़ी का पिछला विच्छेदित भाग दूसरे लाइन को बाधित नहीं कर रहा है ।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17(vi)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियो का प्रस्थान :

(क) स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो ।

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

(ख) **V.D.U.**(पी.सी.) पर सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेन्सी बत्ती न प्रकाशित हो ।

(ग) जाने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये V.D.U. (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त सम्बन्धित मीनू पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित सिगनल आफ हो जाएगा तथा रूट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेगें। सिगनल **'आफ'** होने पर पूरा रूट सफेद प्रकाशित हो जायेगा।

(घ) सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडीकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। **V.D.U.**(पी.सी.) पर प्रस्थान सिगनलों का आफ आस्पेक्ट, प्रस्थान होने वाली सम्बन्धित गाड़ी के प्रस्थान सिगनलों का आफ हो जाना सुनिश्चित करेगा ।

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

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

6.6.2 <u>गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान</u> :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

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 कि.मी. में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण है और गाड़ी किस गति से चलायी जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से,जहाँ 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> :
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। किसी भी स्थिति में गाड़ी, गुड्स लूप लाइन सं0 5 से बिना रुके नही जायेगी। सम्बन्धित कांटा व सिगनल को स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** के अनुसार संचालित किया जायेगा।

6.7.1 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 20 पर

6.7.2 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 ड्राइवर तथा गार्ड भी इस प्रकार के सिगनल के लिए गाड़ी के दूसरी तरफ सत्त दृष्टि रखेगें ।

(साधारण एवं सहायक नियम 5..01(5)(vii) देखे)

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 विफलता की स्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सम्बन्धित ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। प्वाइन्ट जोन के ट्रैक सर्किट की विफलता होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। कार्यरत स्टे.मा. भौतिक सत्यापन के जरिए व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करने के बाद कि प्वाइंट जोन किसी भी प्रकार के वाहनों/अवरोधों से मुक्त है, और चलाये जाने वाला कॉटा रूट में लाक्ड नही है। स्टेशन मास्टर V.D.U. काउन्टर बाक्स पर इमरजेन्सी एस.एम. 'की' लगायेगा, जिससे काउन्टर बाक्स व वी.डी.यू. पैनल पर इमरजेन्सी एस.एम. 'की' **'इन'** का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा। तत्पश्चात् सम्बन्धित प्वाइंट मीनू पर आवश्यक्तानुसार 'इमर्जेन्सी नार्मल/रिवर्स' विकल्प को क्लिक करेगा। 'इमर्जेन्सी नार्मल/रिवर्स' विकल्प के क्लिक होने बाद सम्बन्धित कॉटा अपने अन्तिम संचालन स्थिति के अनुसार स्वतः नार्मल/रिवर्स हो जायेगा । इससे वीडर काउन्टर (**EWN**) पर एक उच्च रीडिंग दर्ज हो जाती है। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटो के सेट न होने पाने की दशा में क्रैन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा।

स्टे.मा. द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टे.मा. डायरी एवं सिगनल विफलता रजिस्टर व वीडर गणक रजिस्टर में की जायेगी। स्टे.मा. को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये।

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

6.8.2 <u>कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :

मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिग, क्रैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। क्रैक हैण्डिल को लीवर लाक कम सर्किट कंट्रोलर असेम्बली से निकालने की पद्धति एवं कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट ''बी'' के अनुलग्नक–। में दिया गया है ।

6.8.3 <u>सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :

सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिये सामान्य नियम 3.68(1)(2), सहायक नियम 3.68 सामान्य नियम 3.69, सामान्य एवं सहायक नियम 3.70 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 ।

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

6.8.5 एक्सिल काउन्टर/एक्सिल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व **अनुलग्नक–IV** में दिया गया है।

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

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

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

6.8.9 शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धतिः–
जब शन्ट सिगनल के लिए रूट सेट हो और सिगनल आफ न हो रहा हो और यदि **वी.डी.यू.** पर रूट लाइट प्रदर्शित हो चुकी हो तो स्टेशन मास्टर खराब सिगनल पर शन्टिंग को नियन्त्रण करने के उद्देश से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को नियुक्त कर देगा तथा निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनलों से शन्टिग संचलन की अनुमति दे सकता है। यदि **वी.डी.यू.** 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 स्टे0मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचलन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये–इन दोनो में जो पहले हो–तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))

6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध
सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 व स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 ''बी'' के **अनुलग्नक–IV** में देखें।

7. लाइन अवरुद्ध होना :
सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है। परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर साधारण एवं सहायक नियम **5.19** का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से प्राइवेट नं0 का आदान प्रदान अवश्य करें। सम्बन्धित लाइन के कॉटे व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 ''बी'' व **अनुलग्नक–V** में देखें।

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

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

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

(II) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल ''आफ'' किये जा चुके है तो शंटिंग कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है ।

[सामान्य नियम 8.05 (2) (3) देखें]

8.3 (I) शंटिग पर प्रतिबन्ध :

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

[सामान्य नियम 8.06(1) देखें]

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

(II) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

–कुछ नही–

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग

स्टेशन पर इकहरी लाइन नहीं है।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :

8.5.1 ब्लाक बैक :

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

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

क्रमशः पृष्ठ 23 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

8.5.4 आई.बी.एस. तक शटिंग :
यहां पर व्यवस्था नहीं है ।

8.5.5 आई.बी.एस. के बाद शंटिग :
यहां पर व्यवस्था नहीं है ।

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

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

इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में देखें।

9. असामान्य परिस्थितियॉ :

(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :

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

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

टिप्पणी:(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 आवश्यक्ता 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।

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

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

(ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :
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) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियॉ :
यदि कोई सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुॅच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए। दोहरी लाइन पर या बगल में लाइनों के होने पर इस कार्य के लिए यदि उपलब्ध हो तो इंजन उपयोग में लाया जा सकता है ।

(सामान्य नियम 6.04 देखें ।)

(iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

(v) एक्सिल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व **अनुलग्नक–IV** में दिया गया है।

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

(ख) क्रैक हैण्डिल एवं केएलसीआर द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 25 पर

(घ) <u>कांटो, ट्रैक सर्किट / एक्सिल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना</u>
जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट / एक्सिल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को रिपोर्ट 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। 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 पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात जब निम्न साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये है उदाहरणार्थ :–

(i) ब्लाक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर
(ii) ब्लाक उपकरण से सम्बन्धित टेलीफोन
(iii) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
(iv) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन व बी.एस.एन.एल. टेलीफोन।
(v) कंट्रोल टेलीफोन।
(vi) वी.एच.एफ. सेट विशेष अनुदेशों के अधीन

(क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नही किया जायेगा।
(ख) वी.एच.एफ. सेट 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 :–

9.1.1 <u>इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में</u> :
इस स्टेशन पर इकहरी लाइन नहीं है ।

9.1.2 <u>दोहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में</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 स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा ।

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

(i) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार ।

(ii) **सीधी लाइन** पर **25 कि0मी0** प्रति घंटे के प्रतिबन्ध तथा जहाँ गोलाई, रुकावट, वर्षा, कुहरे या किसी अन्य कारण से लाइन के आगे का भाग **स्पष्ट** नहीं दिखलाई पड़े तो उस भाग, पर पहुँचते 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 ।

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

क्रमशः पृष्ठ 26 पर

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 दुघर्टनाग्रस्त/क्रिपिल्ड गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान :
सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :
क. पैंतीपुर छोरः प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल संख्या एस–4 की बत्ती ।
ख. सुन्दि़यामऊ छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल संख्या एस–5 की बत्ती ।

नोटः– इस स्टेशन पर डबल डिस्टेन्ट सिगनल का प्रावधान होने के कारण लोको पायलट को स्टाप सिगनल की स्थिति बताने के लिए फाग सिगनल लगाये जाने की आवश्यकता नही है।
(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 :
इस स्टेशन पर आवश्यकता नहीं है ।

परिशिष्ट की सूची :

1	परिशिष्ट 'ए'	समपार फाटकों की कार्यप्रणाली ।
2	परिशिष्ट 'बी'	सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
	अनुलग्नक–I	मोटर प्वाइंट मशीन का कैक हैण्डिल द्वारा संचालन।
	अनुलग्नक–II	कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था ।
	अनुलग्नक–III	दोहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) का विवरण।
	अनुलग्नक–IV	ब्लाक प्रूविंग बाई एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी. की कार्य प्रणाली।
	अनुलग्नक–V	विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधिं।
3	परिशिष्ट 'सी'	टक्कर रोधी उपकरण ।
4	परिशिष्ट 'डी'	कर्मचारियों के कर्तव्य।
5	परिशिष्ट 'ई..'	स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।

क्रमशः पृष्ठ 27 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

6	**परिशिष्ट 'एफ'**	डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिगों के संचालन नियम ।
7	**परिशिष्ट 'जी'**	विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियो के परिचालन के लिये नियम।

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

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

पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मण्डल

टाप शीट

तहसील फतेहपुर

कार्यालय
मंडल रेल प्रबन्धक/परिचालन
लखनऊ

दिनांक 11.05.23 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन./272 में शुद्धि पर्ची सं0–2 दिनांक 03.07.23

शुद्धि पर्ची जारी करने की तिथिः
शुद्धि पर्ची लागू करने की तिथिः

सुन्ढ़ियामऊ–बुढ़वल जं0 स्टेशनो के मध्य दोहरीकरण कार्य किये जाने के फलस्वरूप **तहसील फतेहपुर** स्टेशन के ट्रैक्शन डायग्राम व अपेंडिक्स 'जी' में संशोधन किये जाने के कारण दिनांक 11.05.23 से लागू **तहसील फतेहपुर** स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन./272 में संशोधन हेतु शुद्धि पर्ची सं0–2 दिनांक 03.07.23 के द्वारा निम्न परिवर्तन किए गएः–

मुख्य भाग	:	पृष्ठ सं0 1 बदला गया।
परिशिष्ट 'जी'	:	7 पृष्ठो को हटाकर 7 पृष्ठो से बदला गया।
कर्षण आरेख	:	**DyCEE/Con/LJN/TSF/2023(Rev-1)** दि. 05.06.23 को **DyCEE/Con /LJN /TSF/2023(Rev-2)** दि. 03.07.23 से बदला गया।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 5

तहसील फतेहपुर तथा पैंतीपुर स्टेशनों के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 22 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.1 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	22 ''सी''
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	सीसेइं / रेलपथ / बिसवां
4	किलोमीटर पर स्थित	25 / 8–9
5	स्टेशन पर	तहसील फतेहपुर
6	स्टेशनों के मध्य	तहसील फतेहपुर – पैंतीपुर
7	बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	दोहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड	नान–इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	–
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	
	अप दिशा–	–
	डाउन दिशा–	–
13	संकेतन व्यवस्था	–
14	संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	5.15 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	मदनपुर सेखनपुर
18	पक्का / कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	पक्का
20	सड़क की चौड़ाई	5.50 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	समतल
	पूर्व / उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	–
23	सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई)	सीधा
	पूर्व / उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	–
24	हाईट गेज का प्रावधान	लगा है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.00 मीटर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	पक्का
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	20.00 मीटर
29	रोड साइन	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31	टी0वी0यू0	12382 मार्च 2023
32	अगली गणना की तिथि	मार्च 2026
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	02
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	सीतापुर रेलवे अस्पताल
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	तहसील फतेहपुर
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ/नही	उपलब्ध है

1.2 उपकरण :–

क्रम सं0	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च/फ्लैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	03
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन (जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	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

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :–

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 व आश्वासन पुस्तिका।
10. जन परिवाद पुस्तिका।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

1.4. समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :–

(क) संचालन पद्वति :–

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 तबतक संचालित करेगा जबतक 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 **'क्यू1'** 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 **'क्यू'** लगी है तथा दूसरे ताले में चाभी **'क्यू1'** लगाने की जगह है। विंन्च से निकली चाभी **'क्यू1'** को इसके अपने ताले में लगाकर घुमायेगा तथा बूम लाकिंग लीवर को विपरीत दिशा में खींचेगा जिससे बूम ताला बन्द हो जायेंगें तथा चाभी **'क्यू'** 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) प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ड.) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट 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 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 एवं 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 कोई गाड़ी नही चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नही कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नही कर रहा है।

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

(ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद 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 सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि गेटमैन द्वारा हरा झण्डी/बत्ती संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

(ix) जब गेटमैन कार्य पर रहेगा तो वह 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 चैक रेल गैप साफ है।

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

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

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

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

(4). <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 तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।

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

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

(vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नही रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान– प्रदान के 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 पोस्ट पर दिन में बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नहीं 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 गेट मैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूरी पर निर्धारित स्थान पर लगायेगा । गेट मैन 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।

(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) तदुपरान्त वह दूसरी लाइन की तरफ दिन में लाल झण्डी दिखाते हुये तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये उसी तरह पटाखा कम सं0 (iv) में वर्णित निर्देश के अनुसार लगायेगा तथा अवरोध के स्थान पर लौटते हुये मध्य में लगे हुये पटाखे को उठा लेगा।

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

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

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

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

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

ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।

(ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे–वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम तथा 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 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 छुऐं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।

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

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

1. गेट को तुरन्त बंद करें।

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

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

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 लाईन पर उपलब्ध रहें।

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

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

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

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

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 3

<u>तहसील फतेहपुर –सुन्ढ़ियामऊ स्टेशनो के मध्य स्थित ''विशेष'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 14 के संचालन हेतु अनुदेश</u>

<u>टिप्पणीः</u>– इन अनुदेशों को पढ़ते समय इस समपार का नियम आरेख सं0 उपमुसिदूइं/नि0/ल.जं./2023 (आर0डी0)/7 दि. 13.03.23 देखें।

1. <u>विवरण</u>

1.4 <u>सामान्य</u> :–

1	समपार फाटक सं0	14 ''विशेष''
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0/रेलपथ निरीक्षक	सेक्शन इन्जी0/रेलपथ/ बिस्वां
4	किलोमीटर पर स्थित	16/9–17/0
5	स्टेशन पर	तहसील फतेहपुर
6	स्टेशनों के मध्य	तहसील फतेहपुर –सुन्ढ़ियामऊ
7	बी0जी0/एम0जी0/एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	दोहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड/नान–इण्टरलाक्ड	इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	गेट सिगनलो से अन्तर्पाशित
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	है
	अप दिशा– गेट सिगनल	16/7–8
	डाउन दिशा– गेट सिगनल	17/1–2
13	संकेतन व्यवस्था	बहुसंकेतीय कलर लाइट सिगनल
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	9.00 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	–
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुॅच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	5.50 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	–
	पूर्व/उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	–
23	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	सीधा
	पूर्व/उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	–
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/ स्लाइडिंग बम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	11.00 मीटर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

क्रमश : पृष्ठ 2 पर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	पक्का
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	20.00 मीटर
29	रोड साइन	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31	टी0वी0यू0	140343 फरवरी 2023
32	अगली गणना की तिथि	फरवरी 2026
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	तीन
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	बादशाहनगर
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	तहसील फतेहपुर
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	उपलब्ध है

1. क्षण

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

1.5 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
9	मोर्टार पैन (तसला)	01
10	फावड़ा / बेल्चा	01
11	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
12	पिक एक्स :	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
13	टिन केस झण्डी के लिये	01
14	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
15	बाल्टी / पानी पीने का बर्तन :	01
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये :	01
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते है (दृष्टि वाला)	01
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम :	01
19	टोकरी	01
20	सीटी	01
21	दीवार घड़ी	01
22	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

कमशः पृष्ठ 3 पर

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :–

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 एवं आश्वासन पुस्तिका।
20. जन परिवाद पुस्तिका।
21. संकेत एवं दूर संचार पंजिका

1.4 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :–

(क) संचालन पद्वति :–

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।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनो बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर दो { बैरियर सं0 बी–1 तथा 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।

(ए) <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) पहले आपरेटिगं 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 बूम आपरेट होगा। बूम के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।

(v) आपरेटिगं पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिलने पर अप गेट सिगनल सं0 **2** को आफ करने के लिये सिगनल स्विच को **'2'** को **आर** पोजीशन में या डाउन गेट सिगनल सं0 **1** को आफ करने के लिये सिगनल स्विच को **'1'**को **आर** पोजीशन में घुमाते है।

कमश : 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 दोनो 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 **2** को आफ करने के लिये

सिगनल स्विच को '2' को **आर** पोजीशन में या डाउन गेट सिगनल सं0 1 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच को '1'को **आर** पोजीशन में घुमाते है।

(ख) खोलने हेतु

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) 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।

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालनः

(i) इलेक्ट्रिक लिफिटंग बैरियर के विफल होने की दशा में सी.एच.जी. क्रैन्क हैण्डिल का प्रयोग किया जायेग जो सामान्यतः के.एल.सी.आर. में लाक्ड रहता है। सी.एच.जी. नियन्त्रण स्विच को रिलीज स्थिति में करने पर के.एल.सी.आर. पर रिलीज (लाल प्रकाश) जलने लगता है। तब कार्यरत गेटमैन लाल इण्डीकेशन के पास लगे पुश बटन को दबाकर सी.एच.जी. क्रैन्क हैण्डिल को निकालेगा।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिये ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। 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 बैरियरो को बन्द करने के पश्चात दोनो बूम लाक पर की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभीं **सी.एच.जी.** को वापस के.एल.सी.आर. में लगा देगा और **सी.एच.जी.** स्विच को लाक स्थिति में कर देगा और सूचना कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा।

(iii) दोनो बैरियरों के बन्द होने के पश्चात अप गेट सिगनल सं0 2 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच को '2' को **आर** पोजीशन में या डाउन गेट सिगनल सं0 1 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच को '1'को **आर** पोजीशन में घुमाते है।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालनः

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। सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात कैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा।

(डी) सी.एच.जी. के.एल.सी.आर. नियन्त्रण स्विच :–

समपार के **सी.एच.जी.** के.एल.सी.आर. नियन्त्रण के लिये एक स्विच गेट लाज पर लगाया गया है। इस स्विच की दो स्थितियॉ लाक एवं रिलीज हैं। **सी.एच.जी.** नियन्त्रण स्विच को रिलीज स्थिति में करने पर के.एल.सी.आर. पर रिलीज का लाल प्रकाश जलने लगता है। तब कार्यरत गेटमैन लाल इण्डीकेशन के पास लगे पुश बटन को दबाकर **सी.एच.जी.** कैन्क हैण्डिल को निकालेगा।

(ई) स्लाडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :–

(अ) समपार बन्द करने हेतु:–

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 पूर्व स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान किया जायेगा।
3. स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ कमशः 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 कमशः चाभी **के1** एवं **क2** रिलीज हो जायेगी।

कमशः पृष्ठ 7 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। गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमायेगा। चाभी घुमाने पर गेटमैन के आपरेटिंग पैनल पर स्लाइडिंग बूम बैरियर के बन्द होने के बाद लाक का इन्डीकेशन मिलने पर **डाउन** गेट सिगनल सं0 **1** को ''आफ'' करने के लिये गेट सिगनल नियंत्रण स्विच सं0 **1** को **'आर'** पोजीशन में घुमा कर डाउन गेट सिगनल सं0 **1** को आफ करेगा। अप दिशा से मूवमेन्ट हेतु गेट सिगनल सं0 **2** को ''आफ'' करने के लिये गेट सिगनल नियंत्रण स्विच सं0 **2** को **'आर'** पोजीशन में घुमा कर अप गेट सिगनल सं0 **2** को आफ करेगा।

(ब) समपार खोलने हेतु :–

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन सम्बन्धित सिगनल स्विचों को 'नार्मल' पोजीशन में घुमायेगा। इसके उपरान्त गेटमैन चाभी **'के'** के.एल.सी.आर. से निकाल कर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा जिससे चाभी **के1** एवं **के2** मुक्त होगी। मुक्त चाभी 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।

(बी) गेटमैन को सूचना :– :–

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर, **अप** गाड़ियों को लाइन क्लीयर देने से पहले एवं **डाउन** गाड़ियों को 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	समपार से सम्पूर्ण गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8

<u>गेट विफल होने की स्थिति में</u> :–

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

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

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

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

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

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

(i) 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) 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/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 मेमोदेगा।

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

(i) जब इलेक्ट्रिक 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 इलेक्ट्रिक 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।

कमशः पृष्ठ 8 पर

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

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

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

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

(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 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) इस परिस्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान के कार्यप्रणाली नान–इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा।

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

(iv) 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 गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो के.एल.सी.आर. 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।

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

(i) गेट की खुली दशा में यदि गेट चाभी निकाली जा सके तो गेटमैन तुरन्त कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

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

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

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

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

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

(जी) <u>गेट सिगनल की विफलता</u> :–

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

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

या

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

या

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

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

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

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

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

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

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को 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/फिट मेमो दे दे।

(एच) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

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

क्रमश : पृष्ठ 10 पर

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

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

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

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

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

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

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर 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 तब तक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।

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

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

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

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

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

(आई) <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) सावधानी :–

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

कमशः : पृष्ठ 11 पर

(2) ट्रेन के समपार फाटक से गुजरते समय फाटक वाले की स्थिति :–

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) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

कमशः : पृष्ठ 12 पर

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(अ) <u>इकहरी लाइन खण्ड 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।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

(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 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 कमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।

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

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

(viii) उसके उपरान्त 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, वाहन मालिक का नाम तथा 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 स्वीच नार्मल करने के 60 सेकेण्ड के उपरान्त ही गेट को खोला जा सकेगा। इसके खराब होने पर कार्यरत गेटमैन स्टे.मा. 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।

कमशः पृष्ठ 14 पर

(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुए 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 छुऐं।

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट (खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

....

परिशिष्ट ''ए''

भाग– 1

<u>तहसील फतेहपुर स्टेशन पर स्थित ''विशेष'' श्रेणी का ट्राफिक समपार संख्या 17 के संचालन हेतु अनुदेश</u>

1. <u>विवरणः–</u>

1.1 <u>सामान्य :</u>

1.	समपार फाटक की संख्या	17 ''विशेष'' श्रेणी
2.	इंजीनियंरिग / यातायात फाटक	यातायात फाटक
3.	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रे0प0 निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक / तहसील फतेहपुर
4.	किलोमीटर पर स्थित	21 / 0–1
5.	स्टेशन पर	तहसील फतेहपुर
6.	स्टेशन मध्य ––––––––– एवं	rglhy Qrsgiqj ;kMZ

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

7.	बी जी/एमजी/एन0जी0	बी.जी.
8.	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	दोहरी लाइन
9.	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	इण्टरलाक्ड़/नान इण्टरलाक्ड	इण्टरलाक्ड
11.	इण्टरलाकिंग का प्रकार	पैनल इण्टरलाक्ड (स्टैण्र्ड–II)
12.	गेट सिगनलों का प्राविधान किलोमीटर	–
13.	संकेतक व्यवस्था	**Ckgqladsrh; jaxhu flxuy**
14.	संचार साधन टेलीफोन/धंटी इत्यादि	टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	9.00 मीटर
16.	सड़ककाप्रकार(एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	तहसील फतेहपुर – बाराबंकी मार्ग
18.	पक्का/कच्चा	पक्का
19.	पहुंच मार्ग	उपलब्ध
20.	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21.	सड़क की क्रासिग कोण(इरक्यू गेट के लिये)	70^{o}
	पूर्व/उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	–
22.	सड़क की ढ़ाल यदि कोइ हो	–
i.	उत्तर की तरफ	–
ii.	दक्षिण की तरफ	–
23.	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	–
i.	उत्तर की तरफ	गोलाई
ii.	दक्षिण की तरफ	–
24.	हाइट गेज' का प्रावधान	है
25.	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

27.	समपार के मध्य सड़क का सतह	पक्का
28.	रम्बल स्ट्रिप / गति अवरोध की लम्बाई	20.00 मीटर
29.	रोड साइन	उपलब्ध
30.	**xfr vojks/kd cksMZ**	उपलब्ध
31.	टी0 वी0 यू0	314470 मई 2022
32.	अगली गणना की तिथि	मई 2025
33.	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध है
34.	गेट मैनों की संख्या	तीन
35.	निकटतम रेलवे सहायता केन्द्र	सीतापुर रेलवे अस्पताल
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो	तहसील फतेहपुर
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची हां/नहीं	उपलब्ध

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

1.2 उपकरण :–

क्रम सं0	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च / फ्लैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	03
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन (जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	टामी बार	01
9	मोर्टार पैन (तसला)	01
10	फावड़ा / बेल्चा	01
11	दुरमुट	01(पक्की 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 लगा है (दृष्टि वाला)	01
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम :	01
19	टोकरी	01
20	सीटी	01
21	दीवार घड़ी	01
22	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :–

क्रम सं0	अभिलेख का विवरण
1.	गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में
2.	गेट मैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में
3.	पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची
4.	ड्यूटी रोस्टर
5.	गेट मैन का कार्य करने का प्रमाण – पत्र
6.	गेट मैन का वायोडाटा ,नेत्र जांच, प्रारभिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि
7.	दुर्धटना रजिस्टर
8.	समपार फाटक पर अतिम गणना का अभिलेख
9.	निरीक्षण पुस्तिका
10.	जन परिवाद पुस्तिका

1.6 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :–

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

(क) <u>संचालन पद्धति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2 } है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनो बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर दो { बैरियर सं0 बी–1 बी–2} कुल दो लाल रंग का **बूम लाक प्रूविंग इन्डीकेशन** है। **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को पुश बटन, हैण्ड जनरेटर या मैकेनिकल रुप से संचालित किया जा सकता है। 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 व 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 बूम को {बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2} बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हूटर बजने लगेगा और इन 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) आपरेटिगं पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति मे करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन के **V.D.U.(पी. सी.) पैनल** पर भी गेट ''बन्द'' इण्डीकेशन मिल जायेगा।

क्रमश : पृष्ठ 4 पर

(vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे दोनो 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 में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल

स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण को 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 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 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 का बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **V.D.U.(पी. सी.) पैनल** द्वारा समपार फाटक को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल '**आफ**' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन 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 नियंत्रण को रिलीज करेगा, जिससे गेट लाज पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा।

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

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

क्रमश : पृष्ठ 5 पर

(iii) सर्व प्रथम 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।

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालनः

स्टेशन मास्टर **V.D.U.**(पी.सी.) **पैनल** द्वारा समपार आपात कालीन नियंत्रण का संचालन करेगा जिससे गेट लाज में लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेटमैन 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 क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी । संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी ''**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 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 **गेट कन्ट्रोल** को लॉक स्थिति में कर देगा। जिससे गेट लाज में लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा।

क्रमश : पृष्ठ 6 पर

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालनः

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 आपात कालीन नियंत्रण का संचालन करेगा। जिससे गेट लाज में लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी **'आर'** को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट खोलने 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) सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात् क्रैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा । गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर **एंटी क्लाक वाइज दिशा में** आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **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 और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

(द) <u>गेट पर लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से ''आर'' 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/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) स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं ई. 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 क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी।

क्रमशः : पृष्ठ 7 पर

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। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **'सीएचजी–2'** को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **'आरई'** को वापस एस. एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं ई.के.टी. मे लगा देगें।

(v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **गेट कन्ट्रोल** को लॉक स्थिति में कर देगा। 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 दोनों 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 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 ई.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 **आरई** 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 **आरई** चाभी को पुनः पार्किगं ई.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 **सी1 व सी2** वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2 वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **सी1 व सी2** को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा कमशः चाभी **एल1** एवं **एल2** रिलीज हो जायेगी।

कमश : 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 **'आर'** 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 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 **'आर'** को नहीं निकाला जा सकेगा ।

(ख) <u>समपार खोलने हेतु :–</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त समपार खोलने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण को रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिल जायेगा। गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी **'आर'** के.एल.सी.आर. से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी **'आर'** 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 **सी1 व सी2** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समपार को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र) <u>समपार नियंत्रणः</u>

स्टेशन मास्टर के वी.डी.यू. पैनल पर ''**552**'' समपार नियन्त्रण की व्यवस्था है। वी.डी.यू. के स्क्रीन पर आवश्यकतानुसार समपार को 'लाक' अथवा 'रिलीज' करने के लिए कार्यरत स्टे.मा. द्वारा सम्बन्धित **552** के पॉप अप मीनू पर 'लाक कन्ट्रोल' अथवा 'रिलीज कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर आवश्यकतानुसार क्लिक करेगा। 'लाक कन्ट्रोल' से स्टे.मा. समपार को लाक करेगा तथा 'रिलीज कन्ट्रोल' द्वारा स्टेशन मास्टर, गेटमैन को समपार खोलने की अनुमति देगा।

(ल) <u>आकस्मिक समपार नियंत्रणः</u>

समपार पर पुशबटन व हैन्ड जनरेटर की विफलता होने पर स्टे.मा., गेटमैन को कैन्क हैन्डिल से गेट का परिचालन करने हेतु वी.डी.यू. के स्क्रीन पर सम्बन्धित समपार के **सी0एच0जी0–2** के पॉप अप मीनू के 'रिलीज कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा। जिससे सम्बन्धित गेटमेन का कैन्क हैन्डिल मुक्त हो जायेगा तथा वह कैन्क हैन्डिल द्वारा गेट का परिचालन कर सकेगा। परिचालन पूर्ण होने पर गेटमैन कैन्क हैन्डिल को पुनः उसके स्थान पर लगाा देगा तत्पश्चात स्टे.मा. सम्बन्धित **सी0एच0जी0–2** के पॉप अप मीनू पर 'लाक कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा, जिससे समपार के कैन्क हैन्डिल पर स्टे.मा. का पुनः नियन्त्रण हो जायेगा।

क्रमश : पृष्ठ 9 पर

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 गेट मैन ग्लास केस के सामने लगे शीशे को तोड़कर स्विच को घुमायेगा। ऐसा करने से गेट रक्षित सिगनल ''आन'' दशा में हो जायेगें। आपात स्थिति समाप्त हो जाने पर स्विच को नार्मल कर देगा। केस में नया शीशा लगा दिया जायेगा।

II. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :
समपार फाटक पर **सी0एच0जी0–2/स्लाइडिंग बूम** 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 ई0के0टी0 मे लाक्ड रहती है। **सी0एच0जी0–2/स्लाइडिंग बूम** की पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में 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 पुनः ई0के0टी0 मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(ख) गेटमैन को सूचना :–

(i) **अप** गाड़ियों का आगमन तथा **डाउन** गाड़ी का मेन लाइन लगाकर आगमन या **डाउन** गाड़ियों के प्रस्थान के लिये इस समपार को सड़क यातायात के विरूद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/ गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :–

सामान्य स्थिति में :–

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

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 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

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

क्रमश : पृष्ठ 10 पर

(ii) इण्डीकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. पैनल से समपार नियंत्रण '**552**'' द्वारा गेट को लॉक कर लेगा। ऐसा करने पर समपार नियंत्रण लाक्ड के ऊपर इण्डीकेशन प्रकाशित हो जायेगा। तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा।

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

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

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

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

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

(ii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने के उपरान्त गेट को सड़क यातायात के 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।

क्रमश : पृष्ठ 11 पर

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

(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 जब लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) यदि गेट की बंद स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर गेट की चाभी के.एल.सी.आर. इत्यादि से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुए टेलीफोन से सूचित करेगा ।

(ii) कार्यरत स्टेशन मास्टर आपातकालीन चाभी जो स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे सील्ड एवं ताला बंद केस में लगी ई0के0टी0 में लाक रहती है, की सील को तोड़कर कार्यरत कर्मचारी के द्वारा गेट पर भिजवायेगा तथा इसकी प्रविष्टि स्टेशन मास्टर अभिलेख में कारण सहित उल्लेख करते हुए हस्ताक्षर करेगा ।

(iii) इस परिस्थिति में गेट को नान इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान नान–इण्टरलाक गेट की कार्य प्रणाली 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 गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुए 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 हुए सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े ।

क्रमश : पृष्ठ 12 पर

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुंरक्षण कर्मचारी को जो के. एल.सी.आर. की मरम्मत करते है को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा ।

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

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

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

(i) समपार फाटक की खुली दशा में यदि के.एल.सी.आर. से गेट की चाभी निकाली न जा सके तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान के साथ सूचित करेगा।

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

(iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा तथा गाड़ी को हाथ संकेत द्वारा पास करेगा।

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

(v) स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुए गाड़ियों को ब्लाक खंड में प्रवेश कराने के पूर्व ''गेट खुली दशा में खराब है' के लिए सतर्कता आदेश जारी करने के लिए सूचित करेगा।

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

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

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

(जी) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

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

क्रमश : पृष्ठ 13 पर

(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 स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान से सूचित करेगा।

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

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

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

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

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

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

1.5 गेटमैन के कर्तव्य :–

(1) सावधानी :–

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

(2) ट्रेन के समपार फाटक से गुजरते समय फाटक वाले की स्थिति :–

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

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

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

कमश : पृष्ठ 14 पर

(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) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :–

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

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

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

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

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

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

(viii) जब गेटमैन 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।

क्रमश : पृष्ठ 15 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 रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा इसकी सूचना देगा।

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

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ 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) गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा :–

(अ) दोहरी लाइन पर :–

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

(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) तदुपरान्त वह दूसरी लाइन की तरफ दिन में लाल झण्डी दिखाते हुये तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये उसी तरह पटाखा क्रम सं0 (iv) में वर्णित निर्देश के अनुसार लगायेगा तथा अवरोध के स्थान पर लौटते हुये मध्य में लगे हुये पटाखे को 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) गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही :–

(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 को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।

(iii) स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित करने पर आने वाली गाड़ियों के पूर्ण आगमन हेतु गेट मैन, टेल लैम्प/टेल बोर्ड के साथ गाड़ी का पास होना और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी के पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरुप स्टेशन मास्टर को सहायक नियम 4.17(vii) के अनुसार प्राइवेट नम्बर देगा।

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

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

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

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

क्रमशः : पृष्ठ 17 पर

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

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

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

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

5. गेट को तुरन्त बंद करें।

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

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

10. ओ.एच.ई. के **तार टूटने** की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, 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 सुचित करें।

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

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

———————————

परिशिष्ट ''ए''

भाग– 2

<u>तहसील फतेहपुर स्टेशन पर स्थित ''सी'' श्रेणी का ट्राफिक समपार संख्या 18 के संचालन हेतु अनुदेश</u>

1. <u>विवरणः–</u>

1.2 <u>सामान्य :</u>

1.	समपार फाटक की संख्या	**18 ''सी'' श्रेणी**
2.	इंजीनियंरिग / यातायात फाटक	**यातायात फाटक**
3.	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रे0प0 निरीक्षक	**स्टेशन अधीक्षक / तहसील फतेहपुर**
4.	किलोमीटर पर स्थित	**22 / 3–4**
5.	स्टेशन पर	**तहसील फतेहपुर**
6.	स्टेशन मध्य ————— एवं	rglhy Qrsgiqj ;kMZ
7.	बी जी / एमजी / एन0जी0	**बी.जी.**
8.	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	**दोहरी लाइन**
9.	सामान्य स्थिति	**सड़क यातायात के लिए खुला**
10.	इण्टरलाक्ड़ / नान इण्टरलाक्ड	**इण्टरलाक्ड़**

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

11.	इण्टरलाकिंग का प्रकार	पैनल इण्टरलाक्ड (स्टैण्र्ड–।।)
12.	गेट सिगनलों का प्राविधान किलोमीटर	–
13.	संकेतक व्यवस्था	Ckgqladsrh; jaxhu flxuy
14.	संचार साधन टेलीफोन/धंटी इत्यादि	टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16.	सड़ककाप्रकार(एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	तहसील फतेहपुर – बडडूपुर मार्ग
18.	पक्का/कच्चा	पक्का
19.	पहुंच मार्ग	उपलब्ध
20.	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21.	सड़क की क्रासिग कोण(इरक्यू गेट के लिये)	90°
	पूर्व/उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	–
22.	सड़क की ढ़ाल यदि कोइ हो	–
i.	उत्तर की तरफ	–
ii.	दक्षिण की तरफ	–
23.	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	–
i.	उत्तर की तरफ	–
ii.	दक्षिण की तरफ	–
24.	'हाइट गेज' का प्रावधान	है
25.	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

27.	समपार के मध्य सड़क का सतह	पक्का
28.	रम्बल स्ट्रिप / गति अवरोध की लम्बाई	20.00 मीटर
29.	रोड साइन	उपलब्ध
30.	**xfr vojks/kd cksMZ**	उपलब्ध
31.	टी0 वी0 यू0	120212 फरवरी 2023
32.	अगली गणना की तिथि	फरवरी 2026
33.	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध है
34.	गेट मैनों की संख्या	दो
35.	निकटतम रेलवे सहायता केन्द्र	सीतापुर रेलवे अस्पताल
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो	तहसील फतेहपुर
37.	उपलब्ध उपकरणेां की सूची हां/नहीं	उपलब्ध

1.3 <u>उपकरण</u> :–

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

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

क्रम सं0 अभिलेख का विवरण

1. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में
2. गेट मैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में
3. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची
4. ड्यूटी रोस्टर
5. गेट मैन का कार्य करने का प्रमाण – पत्र
6. गेट मैन का वायोडाटा ,नेत्र जांच, प्रारभिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि
7. दुर्धटना रजिस्टर
8. समपार फाटक पर अतिम गणना का अभिलेख
9. निरीक्षण 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 इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं

बी–2 } है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनो बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर दो { बैरियर सं0 बी–1 बी–2} कुल दो लाल रंग का **बूम लाक प्रूविंग इन्डीकेशन** है। **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को पुश बटन, हैण्ड जनरेटर या मैकेनिकल रुप से संचालित किया जा सकता है। 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 व 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 बूम को {बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2} बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हूटर बजने लगेगा और इन 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) आपरेटिगं पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति मे करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन के **V.D.U.(पी. सी.) पैनल** पर भी गेट ''बन्द'' इण्डीकेशन मिल जायेगा।

क्रमश : पृष्ठ 4 पर

(vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे दोनो 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 में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण को 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) पुश बटन विफलता की स्थिति में हैण्ड जनरेटर से समपार का परिचालनः

(क) बन्द करने हेतु :–

(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 का बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **V.D.U.(पी. सी.) पैनल** द्वारा समपार फाटक को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल '**आफ**' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा

(ख) खोलने हेतु

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण को रिलीज करेगा, जिससे गेट लाज पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा।

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

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

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालनः

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

स्टेशन मास्टर **V.D.U.**(पी.सी.) **पैनल** द्वारा समपार आपात कालीन नियंत्रण का संचालन करेगा जिससे गेट लाज में लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेटमैन चाभी ''**क्यू**'' को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगाः–

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

(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 प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी । संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी ''**सीएचजी–1**'' को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी ''**क्यू**'' को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर / के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा। 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 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 **गेट कन्ट्रोल** को लॉक स्थिति में कर देगा। जिससे गेट लाज में लाक फ्री इण्डीकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा।

कमश : पृष्ठ 6 पर

(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 आपात कालीन नियंत्रण का संचालन करेगा। जिससे गेट लाज में लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी '**क्यू**' को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट खोलने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगाः–

(i) चाभी ''**क्यू**'' को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी ''**सीएचजी–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 प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **सीएचजी–1** को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी ''**क्यू**'' को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

(द) <u>गेट पर लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से ''क्यू'' 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/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) स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं ई. के.टी. मे लगी **क्यूई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

(iii) **क्यूई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **क्यूई** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **सीएचजी–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 प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी।

क्रमश : पृष्ठ 7 पर

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

(v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **गेट कन्ट्रोल** को लॉक स्थिति में कर देगा। 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 दोनों आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालनः

(i) पैरा 1.4 के (स) के उप पैरा (ख) मे दी गयी प्रक्रिया करने पर **क्यू** 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 ई.के.टी. मे लगी **क्यूई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

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

(य) स्लाडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :–

(क) समपार बन्द करने हेतुः–

(ii) 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 **बी1 व बी2** वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2 वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी1 व बी2** को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी **के1** एवं **के2** रिलीज हो जायेगी।

क्रमश : पृष्ठ 8 पर

(iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी '**क्यू**' रिलीज होगी। 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 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 **'क्यू'** को नहीं निकाला जा सकेगा ।

(ख) <u>समपार खोलने हेतु :–</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त समपार खोलने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण को रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिल जायेगा। गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी **'क्यू'** के.एल.सी.आर. से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी **'क्यू'** 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **के1** एवं **के2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी1 व बी2** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समपार को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र) <u>समपार नियंत्रणः</u>

स्टेशन मास्टर के वी.डी.यू. पैनल पर ''**551**'' समपार नियन्त्रण की व्यवस्था है। वी.डी.यू. के स्क्रीन पर आवश्यकतानुसार समपार को 'लाक' अथवा 'रिलीज' करने के लिए कार्यरत स्टे.मा. द्वारा सम्बन्धित **551** के पॉप अप मीनू पर 'लाक कन्ट्रोल' अथवा 'रिलीज कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर आवश्यकतानुसार क्लिक करेगा। 'लाक कन्ट्रोल' से स्टे.मा. समपार को लाक करेगा तथा 'रिलीज कन्ट्रोल' द्वारा स्टेशन मास्टर, गेटमैन को समपार खोलने की अनुमति देगा।

(ल) <u>आकस्मिक समपार नियंत्रणः</u>

समपार पर पुशबटन व हैन्ड जनरेटर की विफलता होने पर स्टे.मा., गेटमैन को क्रैन्क हैन्डिल से गेट का परिचालन करने हेतु वी.डी.यू. के स्क्रीन पर सम्बन्धित समपार के **सी0एच0जी0–1** के पॉप अप मीनू के 'रिलीज कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा। जिससे सम्बन्धित गेटमेन का क्रैन्क हैन्डिल मुक्त हो जायेगा तथा वह क्रैन्क हैन्डिल द्वारा गेट का परिचालन कर सकेगा। परिचालन पूर्ण होने पर गेटमैन क्रैन्क हैन्डिल को पुनः उसके स्थान पर लगाा देगा तत्पश्चात स्टे.मा. सम्बन्धित **सी0एच0जी0–1** के पॉप अप मीनू पर 'लाक कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा, जिससे समपार के क्रैन्क हैन्डिल पर स्टे.मा. का पुनः नियन्त्रण हो जायेगा।

क्रमश : पृष्ठ 9 पर

नोटः **I**. <u>आपात कालीन स्विच</u> :

आपातकाल के समय गेट रक्षित सिगनलों को आन स्थिति में करने के लिये गेट लाज में एक स्विच का प्रावधान है। यह स्विच एक ग्लास केस में लगा

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

II. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर **सी0एच0जी0–1/स्लाइडिंग बूम** की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपातकालीन चाभी **'क्यूई'** का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) मे लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी ई0के0टी0 मे लाक्ड रहती है। **सी0एच0जी0–1/स्लाइडिंग बूम** की पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में विद्युत लिफिटंग बैरियर के संचालन हेतु चाभी **'क्यूई'** परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा गेट पर भेजी जाती है इस चाभी को निकालने से गेट रक्षित सिगनल 'आन' स्थिति में हो जाते/रहते हैं। विफलता ठीक होने पर पुनः ई0के0टी0 मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(ख) गेटमैन को सूचना :–

(i) **डाउन** गाड़ियों का आगमन तथा **अप** गाड़ी का लाइन सं0 5 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर लेने के अतिरिक्त आगमन करते समय या **अप** गाड़ियों के प्रस्थान के लिये इस समपार को सड़क यातायात के विरूद्व बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :–

सामान्य स्थिति में :–

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

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 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

क्रमश : पृष्ठ 10 पर

(**ii**) इण्डीकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. पैनल से समपार नियंत्रण **'551''** द्वारा गेट को लॉक कर लेगा। ऐसा करने पर समपार नियंत्रण लाक्ड के ऊपर इण्डीकेशन प्रकाशित हो

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

(ii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने के उपरान्त गेट को सड़क यातायात के 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।

क्रमश : पृष्ठ 11 पर

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

(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 जब लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

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

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

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

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

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

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

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

(ई) गेट की चाभी' का गेट की बंद स्थिति में विफल हो जाना जब ''गेट की चाभी '' खोलने के लिए न निकाली जा सके :

(i) यदि गेट की बंद स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर गेट की चाभी के.एल.सी.आर. इत्यादि से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुए टेलीफोन से सूचित करेगा ।

(ii) कार्यरत स्टेशन मास्टर आपातकालीन चाभी, जो स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे सील्ड एवं ताला बंद केस में लगी ई0के0टी0 में लाक रहती है, की सील को तोड़कर कार्यरत कर्मचारी के द्वारा गेट पर भिजवायेगा तथा इसकी प्रविष्टि स्टेशन मास्टर अभिलेख में कारण सहित उल्लेख करते हुए हस्ताक्षर करेगा ।

(iii) इस परिस्थिति में गेट को नान इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान नान–इण्टरलाक गेट की कार्य प्रणाली 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 गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुए 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 हुए सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े ।

क्रमशः : पृष्ठ 12 पर

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

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

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

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

(i) समपार फाटक की खुली दशा में यदि के.एल.सी.आर. से गेट की चाभी निकाली न जा सके तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान के साथ सूचित करेगा।

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

(iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा तथा गाड़ी को हाथ संकेत द्वारा पास करेगा।

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

(v) स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुए गाड़ियों को ब्लाक खंड में प्रवेश कराने के पूर्व ''गेट खुली दशा में खराब है' के लिए सतर्कता आदेश जारी करने के लिए सूचित करेगा।

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

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

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

(जी) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

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

क्रमश : पृष्ठ 13 पर

(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 स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान से सूचित करेगा।

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

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

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

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

(एच) समपार फाटक के समीप रेल पथ पर अवरोध :–

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

1.5 गेटमैन के कर्तव्य :–

(1) सावधानी :–

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

(2) ट्रेन के समपार फाटक से गुजरते समय फाटक वाले की स्थिति :–

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

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

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

क्रमश : पृष्ठ 14 पर

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

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

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

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

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

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

(viii) जब गेटमैन 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।

क्रमश : पृष्ठ 15 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 रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा इसकी सूचना देगा।

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

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ 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 पर</u> :–

(i) यदि दोनो लाइनें अवरूद्व है तो गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूरी पर

निर्धारित स्थान पर लगायेगा। गेटमैन पहले उस लाइन को संरक्षित करेगा, जिस पर पहले ट्रेन आने की सम्भावना हो।

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

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

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

(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) तदुपरान्त वह दूसरी लाइन की तरफ दिन में लाल झण्डी दिखाते हुये तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये उसी तरह पटाखा क्रम सं0 (iv) में वर्णित निर्देश के अनुसार लगायेगा तथा अवरोध के स्थान पर लौटते हुये मध्य में लगे हुये पटाखे को उठा लेगा।

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

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

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

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

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

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

(iii) स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित करने पर आने वाली गाड़ियों के पूर्ण आगमन हेतु गेट मैन, टेल लैम्प/टेल बोर्ड के साथ गाड़ी का पास होना और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी के पूर्ण आगमन की पुष्टि

स्वरुप स्टेशन मास्टर को सहायक नियम 4.17(vii) के अनुसार प्राइवेट नम्बर देगा।

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

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

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

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

क्रमश : पृष्ठ 17 पर

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

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

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

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

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 छुऐं।

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 4

तहसील फतेहपुर तथा पैंतीपुर स्टेशनों के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 21 के संचालन हेतु अनुदेश

1. <u>विवरण</u>

1.7 <u>सामान्य</u> :–

1	समपार फाटक सं0	21 ''सी''
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	सी0से0इन्जी0 / रेलपथ / बिस्वॉ
4	किलोमीटर पर स्थित	24 / 7–8
5	स्टेशन पर	तहसील फतेहपुर
6	स्टेशनों के मध्य	तहसील फतेहपुर – पैंतीपुर
7	बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	दोहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड	नान–इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	–
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	
	अप दिशा–	–
	डाउन दिशा–	–
13	संकेतन व्यवस्था	नहीं
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	शेखनपुर
18	पक्का / कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	तहसील फतेहपुर
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	–
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	–
23	सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई)	सीधा
	पूर्व / उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	–
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

कमशः पृष्ठ 2 पर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	**समतल**
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	**20.00 मीटर**
29	रोड साइन	**उपलब्ध**
30	गति अवरोधक बोर्ड	**उपलब्ध**
31	टी0वी0यू0	**7954 फरवरी 2023**
32	अगली गणना की तिथि	**फरवरी 2026**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**दो**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**सीतापुर रेलवे अस्पताल**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**तहसील फतेहपुर**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध है**

1.8 <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

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

क्रमश : पृष्ठ 3 पर

1.9 <u>गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख</u> :—

22. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
23. गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
24. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
25. ड्यूटी रोस्टर।
26. गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण—पत्र।
27. गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
28. दुर्घटना रजिस्टर।
29. समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
30. निरीक्षण व आश्वासन पुस्तिका।
31. 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 तबतक संचालित करेगा जबतक 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 **'क्यू1'** 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 **'क्यू'** लगी है तथा दूसरे ताले में चाभी **'क्यू1'** लगाने की जगह है। विंन्च से निकली चाभी **'क्यू1'** को इसके अपने ताले में लगाकर घुमायेगा तथा बूम लाकिंग लीवर को विपरीत दिशा में खींचेगा जिससे बूम ताला बन्द हो जायेंगें तथा चाभी **'क्यू'** 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) कार्यरत स्टेशन मास्टर **डाउन** गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा **अप** गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले टेलीफोन द्वारा कार्यरत गेटमैन को गाड़ी का नम्बर, विवरण, दिशा एवं गेट से पास होने का सम्भावित समय देते हुये प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान के साथ सूचित करेगा।

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

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

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

(ग) <u>टेलीफोन संचार की विफलता</u> :—

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

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

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

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

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

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

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

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

(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।

क्रमश : पृष्ठ 5 पर

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ड.) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट 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 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 एवं 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।

क्रमशः पृष्ठ 6 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 कोई गाड़ी नही चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नही कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नही कर रहा है।

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

(ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद 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 सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि गेटमैन द्वारा हरा झण्डी/बत्ती संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।

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

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

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

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

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ 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।

1.6 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) <u>सावधानी</u> :–

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

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

ट्रेन के गुजरने की स्थिति में गेटमैन बतायी गयी 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।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

(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 निर्धारित पोस्ट पर दिन में बैनर फ्लैग एवं रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

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

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

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

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

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

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

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

(ix) जब गेटमैन कार्य पर रहेगा तो वह 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 चैक रेल गैप साफ है।

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 8 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 तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।

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

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

(vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नही रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान– प्रदान के 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 पोस्ट पर दिन में बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नहीं 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 गेट मैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूरी पर निर्धारित स्थान पर लगायेगा । गेट मैन 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।

(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।

कमश : पृष्ठ 9 पर

(v) तदुपरान्त वह दूसरी लाइन की तरफ दिन में लाल झण्डी दिखाते हुये तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये उसी तरह पटाखा कम सं0 (iv) में वर्णित निर्देश के अनुसार लगायेगा तथा अवरोध के स्थान पर लौटते हुये मध्य में लगे हुये पटाखे को 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, पहॅुचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहॉ तक पहॅुच 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 तथा 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 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 छुऐं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।

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

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

9. गेट को तुरन्त बंद करें।

10. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–

(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।

कमश : पृष्ठ 10 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।

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

16. 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।

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

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

परिशिष्ट – सी

टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)

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

परिशिष्ट – "डी"

साधारण 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. <u>स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर</u> :

स्टेशन अधीक्षक स्टेशन का सर्वोपरि पर्यवेक्षकीय प्रभारी है। संचालन एवं कुशलता के उच्च मानक की उपलब्धि एवं निर्वाह करने के लिए सुरक्षित संचालन के लिए सामान्यतया उत्तरदायी है। अतः उनका कर्तव्य है कि व सभी श्रेणियों के कर्मचारी को अपनी उपस्थिति का एहसास करायें। उसके कर्तव्यों में अन्य बातों के साथ–साथ यह भी शामिल है :

1.1 स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों का सामान्य पर्यवेक्षण।

1.2 यह सुनिश्चित करने के लिए आवधिक जांच करना कि सभी श्रेणी के कर्मचारी अपनी पाली रोस्टर के अनुरूप कार्य कर रहे हैं तथा उनके द्वारा सही व सुरक्षित कार्य पद्धति अपनायी जा रही है।

1.3 यह सुनिश्चित करने के लिए कर्मचारियों को आवधिक परीक्षा एवं जांच कराना कि इन से सम्बन्धित कर्मचारियों के सम्बन्ध में सभी नियमों से वे पूर्णतः अवगत है।

1.4 दुर्घटना निवारण एवं संचालन को सही एवं संरक्षित विधि के प्रयोग सम्बन्धी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना।

1.5 यार्ड व यार्ड के साधनों का आवधिक निरीक्षण।

1.6 आश्वासन पुस्तिका, दुर्घटना पुस्तिका एवं स्टेशन संचालन नियमावली का रख–रखाव करना।

1.7 रात्रि में स्टेशन कार्यालय और गाड़ी संचालन के प्रयोजनार्थ निर्धारित नियम पुस्तिका, दैनिक गाड़ी सिगनल पुस्तिका, पेपर लाइन क्लियर पुस्तिकाओं, सतर्कता आदेश पुस्तिका टी/409 एवं टी/369(1)या(3बी) इत्यादि का आवधिक निरीक्षण करना।

1.8 सभी अनियमितताओं एवं नियम भंग के मामले का पता लगाना और रिपोर्ट करना।

1.9 सामान्य संचालन में सुधार लाने अथवा संरक्षित संचालन सुनिश्चित करने के लिए यार्ड में किसी आवश्यक संशोधन सम्बन्धित सुझाव सहित युक्ति भी सुझाना।

1.10 स्टेशन मास्टर निम्नलिखित पैरा(2) में वर्णित कर्तव्यों के मदों के लिए भी उत्तरदायी होंगे।

2. <u>स्टेशन मास्टर :</u>

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 होन 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।

2.3 वी.डी.यू. पैनल, ब्लाक यन्त्रों का परिचालन और कन्ट्रोल फोन को स्वयं देखना है ।

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

कमशः पृष्ठ 2 पर

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

2.6 शंटिंग सचालन हेतु आवश्यक निर्देश देना ।

2.7 आवश्यकता पड़ने पर ड्राइवरों को सतर्कता आदेश और सिगनल विफलता परिपत्र का जारी करना ।

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

2.9 ब्लाक नियन्त्रण की चाभियों, प्राइवेट नम्बर पुस्तिका, स्टेशन मास्टर 'की', क्रैंक हैण्डिल के ताले की चाभियों का अपने अभिरक्षण में रखना ।

2.10 शिफ्ट कर्मचारियों के कार्य का पर्यवेक्षण ।

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

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

2.13 गड़ियों के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना ।

2.14 मोटर चालित कांटों को संचालित करना ।

<u>टिप्पणी</u> : उपयुर्क्त संचालन कर्तव्यों के अतिरिक्त स्टेशन मास्टर प्रशासन द्वारा समय–समय पर विनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेंगें ।

3. <u>कांटावाला</u> :

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 उनकी ड्यूटी मे नीचे लिखे कार्य भी शामिल हैं :–

3.1 वी.डी.यू. पैनल से जो कांटे संचालित नहीं होते उनकी तथा आवश्यकता पड़ने पर वी.डी.यू. पैनल संचालित कांटों की सेंटिंग तथा लाकिंग तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार गार्ड की देख–रेख में स्टेशन पर गाड़ियों की शंटिंग करना।

3.2 आवश्यकतानुसार गाड़ियों का पायलट करना तथा पेपर लाइन क्लियर टिकट और टी–369 (1) या 3–बी को हस्तांतरित करना।

3.3 जैसे और जब कार्यरत स्टेशन मास्टर आदेश दे कुहासा सिगनल को लगाना।

3.4 स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखने के लिए वुडेन स्प्रैग लगाना व सेफ्टी चेन बांधकर ताला लगाना।

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

3.6 पैसेन्जर गाड़ियों के लाइन क्लियर के समय एवं पैसेन्जर गाड़ियों को जाने हेतु स्टेशन की घंटी बजाना।

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

3.8 आवश्यकता पड़ने पर पार्सलों को लादना तथा उतारना।

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

3.10 गार्ड के पर्यवेक्षण मे स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार गाड़ियों की शंटिग करना ।

3.11 दिन मे टेल बोर्ड तथा रात मे टेल लैम्प देखकर यह सुनिश्चित करना कि पूरी गाड़ी आ गई/चली गई है ।

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

4. <u>फाटकवाला</u> :

फाटकवाला उसके चार्ज में दिये समपार फाटक के लिये 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 लिये सदैव सतर्क रहना है और फाटक को निर्धारित तरीके से परिचालित करके रेल यातायात एवं सड़क यातायात दोनो 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 :–

4.1 गाड़ी को गुजरने के लिए समपार फाटक को बंद करके ताला लगाना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर को समपार फाटक के बंद होने की सूचना सम्बन्धित परिशिष्ट 'ए' के अनुसार देना।

4.2 दिन में गेंट लाज की तरफ सतर्कता के साथ दाहिने हाथ में लाल व बायें हाथ में हरी झण्डी लेकर तथा रात में हाथ बत्ती को ट्रेक की तरफ सफेद रोशनी करके खड़े होना चाहिये जिससे कि आपात स्थिति में वह आवश्यकता पड़ने पर शीघ्र हाथ बत्ती दिखा सके।

4.3 खतरे की आशंका में उसे सतर्क और तुरन्त कार्यवाही हेतु तैयार रखना चाहिये।

4.4 उसे देखना चाहिये कि समपार फाटक छोड़ना पड़ जाये तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बंद कर ताला लगा देना आवश्यक है।

4.5 फाटक की बत्तियां निरंतर प्रज्जवलित रहना चाहिये, इसे सुनिश्चित कर लें।

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

4.7 इसे सुनिश्चित करना चाहिये कि पहियों के फलेन्ज के पैनल हमेशा साफ रहते हैं।

4.7 फाटक या उससे संबंधित यंत्रों में यदि कोई खराबी दिखायी देती है तो शीघ्र से शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित कर देना चाहिये।

4.8 यदि वह देखता है कि गाड़ी पार्ट हो गयी हो तो शोर मचाकर या हाव–भाव से ड्राइवर एवं गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकृष्ट करने का प्रयत्न करना चाहिये।

(उसे खतरे का सिगनल कतई नहीं दिखाना चाहिये)

4.10 उसे अपने कार्यभार के घंटों में फाटक पर प्रत्येक दशा में उपस्थित रहना चाहिये। उसे समपार फाटक को तब तक नहीं छोड़ना चाहिये जब तक कि वह कार्यमुक्त न हो गया हो।

4.11 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये सभी वैध निर्देशों का पालन करना चाहिये।

क. गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए फाटक को बंद करने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाटक बंद इंडीकेशन देगा ।

ख. फाटक होकर गाड़ियों के संरक्षित रूप के पास करने का ध्यान रखना और गाडियों के चालन (रन) के दौरान पायी गयी किसी खराबी के संबंध में चिल्लाकर अथवा अंग संचालन द्वारा चालक एवं गार्ड का ध्यान आकृष्ट करेगा।

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

....

परिशिष्ट –''ई''

स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची

कम सं0	उपकरण	संख्या
1	फायर बाल्टिया	6
2	अग्निशामक यंत्र	2
3	हैण्ड सिगनल लैम्प (ट्राई कलर बैट्री आपरेटेड)	3
4	फाग सिगनल	50
5	प्राथमिक चिकित्सा बाक्स	1
6	सेफ्टी चेन	8
7	क्लैम्प	16
8	पैड लाक चाभी सहित	28
9	वूडेन स्प्रैग	32
10	वी.एच.एफ. सेट	1
11	हैण्ड सिगनल फ्लैग	
	लाल	4
	हरा	4
12	स्ट्रेचर	2
13	व्हील चेयर	1

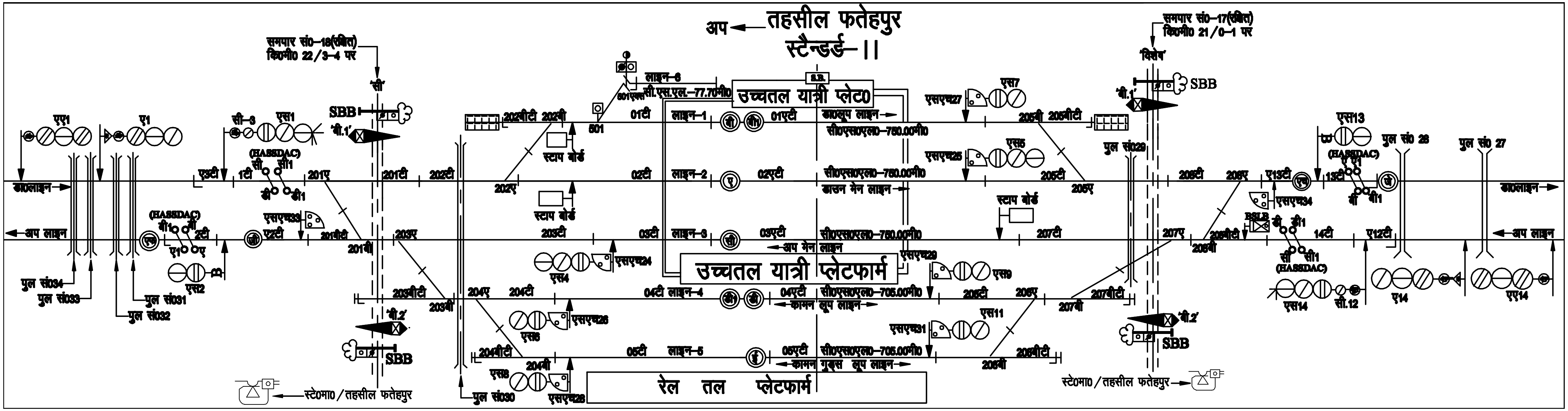
परिशिष्ट ''एफ''

''डी.के'' स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिगों के संचालन नियम

.... कुछ नहीं ....

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ



अप
तहसील फतेहपुर
स्टैन्डर्ड–।।
समपार सं0–18(रक्षित)
कि0मी0 22/3–4 पर
समपार सं0–17(रक्षित)
कि0मी0 21/0–1 पर
उच्चतल यात्री प्लेट0
उच्चतल यात्री प्लेटफार्म
रेल तल प्लेटफार्म
लाइन–1
लाइन–2
लाइन–3
लाइन–4
लाइन–5
लाइन–6
डाउन लूप लाइन
डाउन मेन लाइन
अप मेन लाइन
कामन लूप लाइन
कामन गुड्स लूप लाइन
डा0लाइन
अप लाइन
स्टाप बोर्ड
SBB
स्टे0मा0/तहसील फतेहपुर
पुल सं0 26
पुल सं0 27
पुल सं029
पुल सं030
पुल सं031
पुल सं032
पुल सं033
पुल सं034
(HASSDAC)