

पूर्वोत्तर रेलवेलखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली संख्या-एल०जे०एन०/281

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि: 09.02.22

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि: 17.02.22

नौतनवां के स्टेशन संचालन नियमबी०जी०

टिप्पणी : i) दिनांक 17.02.22 से लागू स्टेशन संचालन नियम संख्या एल.जे.एन./281 में शुद्धि पर्ची सं० 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 रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख

प्रमुसिदूङ्ग/गोरखपुर/पूर्वोत्तर रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं० एनईआर/एल.जे.एन./एन.टी.वी./एस.आई.पी./2020/वी.ई.आर.-जीरो/18 संशोधन "ई" पर आधारित नियमारेख सं० वमंसिदूङ्ग/ल.जं./2023 (आर०डी०)/40 दि. 17.05.23 तथा कर्षण आरेख सं० एल./टी.आर.डी./एल.जे.एन./टी.एस.डब्ल्यू.आर./एन.टी.वी./आर.ई.वी.-1 दि 01.12.21 संलग्न है। जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है। दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण2.1 सामान्य स्थिति

नौतनवां स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के गोरखपुर जं०-आनन्दनगर जं०-नौतनवां विद्युतीकृत खण्ड पर इकहरी लाइन का "बी" श्रेणी का एक टर्मिनल स्टेशन है। यह स्टेशन मानक-II (R) अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डबल विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह आनन्दनगर जं० स्टेशन से 40.53 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर आई.बी.एच., आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंगें2.2.1 ब्लाक स्टेशन

नौतनवां स्टेशन के दक्षिण में लक्ष्मीपुर स्टेशन 19.64 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

- (i) बरवाकलां हाल्ट इस स्टेशन से 5.68 कि.मी. की दूरी पर स्थित है।
- (ii) नईकोट हाल्ट इस स्टेशन से 9.71 कि.मी. की दूरी पर स्थित है।
- (iii) भागीरथपुर हाल्ट इस स्टेशन से 14.55 कि.मी. की दूरी पर स्थित है।

कमशः पृष्ठ 2 पर

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

वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है ।	वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है ।
नौतनवां — लक्ष्मीपुर	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 से ।	लक्ष्मीपुर स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो —
—समतल—

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट 12 लाइनों का है, जिसमें लाइन संख्या 1, 2, 3, 4 एवं 5 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइनें हैं। शेष सभी लाइनें नान रनिंग लाइनें हैं।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	744.30 मी०	33	31	लूप लाइन एवं मध्यतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	744.30 मी०	33	31	मेन लाइन है ।	
3	686.00 मी०	30	28	लूप लाइन एवं रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
4	686.00 मी०	—	—	लूप लाइन एवं रेलतल रैक हैंडलिंग प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	आंशिक विद्युतीकृत
5	730.00 मी०	—	—	लूप लाइन एवं रेलतल रैक हैंडलिंग प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	

(ख) रनिंग लाइन संख्या 2 मेन लाइन है।

(ग) गाड़ियां किसी भी रनिंग लाइन से/पर से ली/भेजी जा सकती है।

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी.एस.आर. में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1ए	52 मी०	—	—	इन्जन स्केप लाइन है।	विद्युतीकृत
2ए	76 मी०	—	—	इन्जन स्केप लाइन है।	
3ए	51.50 मी०	—	—	इन्जन स्केप लाइन है।	
4ए	62 मी०	—	—	इन्जन स्केप लाइन है।	अविद्युतीकृत
5ए	50.60 मी०	—	—	इन्जन स्केप लाइन है।	
6	710.00 मी०	31	29	रनिंग लाइन सं० 3 से निकली शटिंग नेक लाइन है।	विद्युतीकृत
7	120.00 मी०	5	5	हाट एक्सिल साइडिंग रनिंग लाइन सं० 1 से निकली है।	विद्युतीकृत

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : — यह एक टर्मिनल स्टेशन है।

2.6 समपार —

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

फाटक संख्या	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्तर्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी०ए०डब्ल्यू०डी०) उपलब्ध है
कोई 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 संख्या	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्तर्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी.ए.डब्ल्यू.डी.) उपलब्ध है
35 इन्जी०	सी	नौतनवां व लक्ष्मीपुर के मध्य कि.मी. 30/9—31/0 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टे.मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
38 इन्जी०	सी	नौतनवां व लक्ष्मीपुर के मध्य कि.मी. 35/3—4 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टे.मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट “ए” भाग 1 व 2 देखें।

3 संचालन की प्रणाली और साधन

अगल-बगल के स्टेशनों के मध्य “पूर्ण ब्लाक पद्धति” लागू है। इस स्टेशन पर लगाये गये ब्लाक उपकरणों का प्रकार निम्नवत् है —

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी/असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर लक्ष्मीपुर के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी 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 सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यंत्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियंत्रित करता है।

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

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. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली -

4.1 स्टेशन पर रूट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग(EI) और बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलों की व्यवस्था है, जो मानक IIR 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 क्रियाशील 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 रहेंगे। स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट-‘बी’ का अनुलग्नक-II देखें।

- (1) अप 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।
- (2) गाड़ी अप एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाता है। 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 गाड़ियों के आगमन, प्रस्थान एवं शंटिंग कार्य हेतु VDU (पी.सी.) से संचालित प्वाइंटों, 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) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि -
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) एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान -
नौतनवां - लक्ष्मीपुर खंड में एक्सिल काउन्टर (HASSDAC) तथा रनिंग लाइन सं० 4 के दोनों छोरों पर एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड है।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. -

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-16	यह अप होम सिगनल सं० एस-14 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3/4/5 में आने के लिए है।

(iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड -

स्टेशन पर फिक्सड वार्नर एवं स्टाप बोर्ड की व्यवस्था नहीं है।

(v) आपात क्रास ओवर -

इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(vi) स्थाई रूप से लाक किये गये कांटे -

काँटा सं०	विवरण	इंडीकेटर लगे हैं या नहीं	सेटिंग की सामान्य स्थिति	नियंत्रण चाभी का नाम	मोटर/यांत्रिक संचालित	रेल परिपथ है या नहीं	पृथक्की -करण के साधन	आइसोलेशन जिन लाइन के बीच	टिप्पणी
- कोई नहीं -									

(vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे -

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियाँ और उनकी अभिरक्षा -

आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(ix) कांटे/ट्रेप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत (इलेक्ट्रिक/बैनर किस्म के) -(अ) कांटा और सिगनल:-

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 जाएंगे। 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 कैंक हैण्डल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा कैंक हैण्डलिंग 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' देखें।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

(ब) ट्रेप कांटा संकेत:-
—कोई नहीं—

(स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-

रनिंग लाइन सं० 4 के दोनो छोरों पर एक्सल काउन्टर तथा नौतनवां-लक्ष्मीपुर प्रखण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स/ब्लॉक उपकरण का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक- IV देखें।

(द) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

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 सर्किट 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 हैं। 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 हैं, जब रूट सेट व लॉक हो जाता है तो ओवर लैप सहित उस विशेष रूट के सभी सेक्शनों की 'पीली' लाइट जल जाती है 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) कांटो का संकेत :

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) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्विचों का उपयोग करते हुए रूट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट -
स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(xi) कांटों का पृथक परिचालन -
स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन -
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(xiii) कैंक हैंडिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग -
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 कैंक हैंडिल द्वारा सेट किया जाएगा। इस कार्य के लिए ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. स्क्रीन पर कांटा मीनू पर 'कैंक हैंडिल रिलीज' विकल्प सेलेक्ट करेगा।

कमशः पृष्ठ 7 पर

वी.डी.यू. पर क्रेन्क हैंडिल लाक संकेतक फलैशिंग पीला जल जाएगा। स्टे.मा कार्यालय में लगे क्रेन्क हैंडिल बाक्स में सम्बन्धित के.एल.सी.आर. लाक पर एक एल.ई.डी. संकेतक जल जायेगा। सम्बन्धित के.एल.सी.आर. के क्रेन्क 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 क्रेन्क हैंडिल रिलीज संकेतक जल जायेगा।

स्टेशन स्टाफ द्वारा जिस काँटे को परिचालित करना है उस पर पहुँचेगा क्रेन्क हैंडिल चाभी के फ्लैप ढक्कन तथा क्रेन्क हैंडिल छेद को काँटा मशीन फ्लैप कवर चाभी से खोलेगा। इसके बाद के.एल.सी.आर. चाभी को मशीन में डालेगा, क्रेन्क हैंडिलिंग ढक्कन खोलने के लिए क्लाक वाइज घुमाएगा और काँटा को क्रेक हैंडिलिंग द्वारा अपेक्षित दशा में लाक होने तक परिचालित किया जाएगा। क्रेन्क हैंडिलिंग के बाद स्टेशन स्टाफ क्रेन्क हैंडिल, चाभी व सम्बन्धित के.एल.सी.आर. चाभी के साथ स्टे.मा. कक्ष में वापस आयेगा। क्रेन्क हैंडिल को क्रेन्क हैंडिल बाक्स में रख देगा और चाभी को स्टे मा कक्ष के क्रेन्क हैंडिल बाक्स में इसके के.एल.सी.आर. में वापस रख दिया जायेगा। स्टेशन स्टाफ चाभी को के.एल.सी.आर. में डालेगा तथा एन्टी क्लाक वाइज घुमाएगा। वी.डी.यू. पर फलैशिंग पीला क्रेन्क हैंडिल लाक संकेतक जल जायेगा। उसके बाद कार्यरत स्टे.मा. वी.डी.यू. स्क्रीन पर प्वाइंट मीनू के सम्बन्धित काँटे के 'क्रेन्क हैंडिल लाक' विकल्प पर क्लिक करेगा। इससे क्रेन्क हैंडिल लाक हो जायेगा और क्रेन्क हैंडिल लाक संकेतक (स्थायी पीला) वी.डी.यू. पर प्रदर्शित होगा।

कांटो की क्रेन्क हैंडिलिंग के बाद नीचे दिए अनुसार दो स्थितियां उत्पन्न होंगी –

- (i) काँटा 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 नहीं दिखाई पड सकता। यदि सिगनल आफ न हो रहा हो तो सम्बन्धित कांटो को स्विच क्लैप और पैडलाकड किया जाएगा और गाडी को टी/369-(3बी) के प्राधिकार पर पायलट किया जाएगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद वी.डी.यू. आपरेशन द्वारा यदि कांटो नार्मलाइज न किया जा सकता हो तो क्रेक हैंडिल द्वारा नार्मल पोजीशन में सेट किया जाएगा।

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत काँटा 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 काँटे का वियोजन निर्धारित प्रारूप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये।
- (iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रिकनेक्शन में के साथ क्रेन्क हैंडिल प्राप्त होने पर सामान्य कार्य प्रणाली अपनायी जाये।

कमशः पृष्ठ 8 पर

- (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 में उपलब्ध दोनों वीडियू के फेल/नो-लाइट हो जाने की दशा में 'ए'/'बी' वीडियू फेल चाभी' को काउण्टर बाक्स पर उपलब्ध स्लाट में लगाकर घुमा देने पर आपातकालीन क्रैन्क हैण्डिल चाभी प्रयोग हेतु मुक्त हो जाएगी। काउण्टर बाक्स पर लगे आपातकालीन क्रैन्क हैण्डिल चाभी हेतु लगे सील को तोड़कर इस चाभी को घुमा देने पर 120 सेकेण्ड के बाद सभी काउण्टर उपयोग हेतु मुक्त हो जाएंगे एवं सम्बन्धित काउण्टर पर एक नम्बर बढ़ेगा इसकी प्रविष्टि परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा काउण्टर रजिस्टर में की जायेगी।

(xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :

1. सुपर इमरजेन्सी रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
2. नार्मल रुट कैंसिलेशन काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर (सीओ-सीएनटी)।
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. टोकेनलेस ब्लाक पैनल हेतु वीडर काउन्टर
9. एक्सल काउन्टरों का वीडर काउन्टर (रिसेट बाक्सों में)।
10. लाइन सं० 4 हेतु एक्सल काउण्टर रीसेट वीडर गणक।

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

- (xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्ल्यू.एस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि -
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति -
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (xvii) कांटो का आपात संचालन -
स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।
- (xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण -
स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।
- (xix) ब्लाक की क्लियरिंग -
बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरसेफ (यू.एफ.एस.बी. आई) ब्लाक पैनल द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। सम्बन्धित इण्डिकेशनों के विफलता की स्थिति में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे।
(सा० एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-

(क) अप डिस्टेंट सिगनल सं० ए-14 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो अप होम सिगनल सं० एस-14 के स्थिति पर निर्भर है।

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-14 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-

लाइन सं० 1 के लिए बांयी ओर जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

लाइन सं० 2 के लिए जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

लाइन सं० 3 के लिए पहला दांयाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

लाइन सं० 4 के लिए दूसरा दांयाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

लाइन सं० 5 के लिए अन्तिम दांयाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

यह एक टर्मिनल स्टेशन है।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

यह एक टर्मिनल स्टेशन है।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :-

(क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 लाइन सं० 2 (मेन लाइन) से।

(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 लाइन सं० 1 (लूप लाइन) से।

(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 लाइन सं० 3 (लूप लाइन) से।

(iv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 लाइन सं० 4 (लूप लाइन) से।

(v) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 लाइन सं० 5 (लूप लाइन) से।

(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 **लक्ष्मीपुर** बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लॉक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लॉक पैनल द्वारा नियंत्रित है।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :**4.1.5.1 स्टाप सिगनल:**

(i) अप स्टाप सिगनल सं० एस-6 लाइन सं० 1 पर।

(ii) अप स्टाप सिगनल सं० एस-4 लाइन सं० 2 पर।

(iii) अप स्टाप सिगनल सं० एस-8 लाइन सं० 3 पर।

(iv) अप स्टाप सिगनल सं० एस-10 लाइन सं० 4 पर।

(v) अप स्टाप सिगनल सं० एस-12 लाइन सं० 5 पर।

नोट: (अ) अग्रिम प्रस्थान सिगनल का "आफ" आस्पेक्ट सम्बन्धित ब्लॉक यंत्र व एक्सल काउन्टर (HASSDAC) से नियंत्रित है।

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

कमश: पृष्ठ 10 पर

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.5.1 शंट सिगनल

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच.-24	अप स्टाप सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 2 से टर्मिनल छोर पर लाइन सं० 1ए/2ए/3ए में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 2 से लक्ष्मीपुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक व लाइन सं० 6 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-26	अप स्टाप सिगनल सं० एस-6	लाइन सं० 1 से टर्मिनल छोर पर लाइन सं० 1ए में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 1 से लक्ष्मीपुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक व लाइन सं० 6 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-28	अप स्टाप सिगनल सं० एस-8	लाइन सं० 3 से टर्मिनल छोर पर लाइन सं० 3ए में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9	लाइन सं० 3 से लक्ष्मीपुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक व लाइन सं० 6 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-30	अप स्टाप सिगनल सं० एस-10	लाइन सं० 4 से टर्मिनल छोर पर लाइन सं० 3ए/4ए/5ए में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-31	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-11	लाइन सं० 4 से लक्ष्मीपुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक व लाइन सं० 6 में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-32	अप स्टाप सिगनल सं० एस-12	लाइन सं० 5 से टर्मिनल छोर पर लाइन सं० 5ए में शंटिंग हेतु ।
एस.एच.-33	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-13	लाइन सं० 5 से लक्ष्मीपुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक व लाइन सं० 6 में शंटिंग हेतु ।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	विवरण	
एस.एच.-34	लक्ष्मीपुर छोर से लाइन सं० 1/2/3/4/5 में शंटिंग हेतु ।	
एस.एच.-35	टर्मिनल छोर लाइन सं० 5ए से लाइन सं० 4/5 में शंटिंग हेतु ।	
एस.एच.-36	लक्ष्मीपुर छोर लाइन सं० 6 से लाइन सं० 1/2/3/4/5 में शंटिंग हेतु ।	
एस.एच.-37	टर्मिनल छोर लाइन सं० 4ए से लाइन सं० 4 में शंटिंग हेतु ।	
एस.एच.-38	टर्मिनल छोर लाइन सं० 1 से लाइन सं० 7 व शंट सिगनल सं० एस.एच.-26 तक शंटिंग हेतु ।	
एस.एच.-39	टर्मिनल छोर लाइन सं० 3ए से लाइन सं० 2/3/4 में शंटिंग हेतु ।	
एस.एच.-41	टर्मिनल छोर लाइन सं० 2ए से लाइन सं० 2 में शंटिंग हेतु ।	
एस.एच.-43	टर्मिनल छोर लाइन सं० 1ए से लाइन सं० 2 व लाइन सं० 1 में शंट सिगनल सं० एस.एच.-47 तक शंटिंग हेतु ।	
एस.एच.-45	टर्मिनल छोर लाइन सं० 7 से लाइन सं० 1 में शंटिंग हेतु ।	
एस.एच.-47	टर्मिनल छोर एस.एच.-47 से लाइन सं० 1 में शंटिंग हेतु ।	

कमशः पृष्ठ 11 पर

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

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाड़ियाँ 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 पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा। इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है। प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल ‘आन’ स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

(देखें स० नियम 14.13 (3)(ii))

(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 में 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 रूप 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 रिले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हें लेने देने की कार्य पद्धति –

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 तथा 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 12 पर

4.3 पावर सप्लाई –

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु, ए.टी., कामर्शियल(लोकल) सप्लाई के अतिरिक्त डीजल जनरेटर का प्रावधान है। ए.टी., कामर्शियल(लोकल) सप्लाई कमशः फेल हो जाने की स्थिति में सिगनल के लिए सप्लाई आई.पी.एस. (इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई) से स्वतः ही चालू हो जाएगी तथा आवश्यकता पड़ने पर आई.पी.एस. को चार्ज करने के लिए स्टेशन मास्टर डीजल जनरेटर को तत्काल चालू करवाने की व्यवस्था परिशिष्ट 'बी' के अनुलग्नक-11 के अनुसार करेगा, जिनके द्वारा आई.पी.एस. को चार्ज किया जाता है।

(विस्तृत विवरण के लिये स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "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 कंट्रोल टेलीफोन जुड़ा है ।

5.2 आटो/डी०ओ०टी० टेलीफोन :-

स्टेशन पर आटो एवं डी०ओ०टी० टेलीफोन की व्यवस्था है ।

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :-

समपार सं. 35 व 38 के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े है।

5.4 आई०बी०एस० का आई०बी०एस० 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 वी०एच०एफ० 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 सं० एन.ई.आर./एल.जे.एन./एन.टी.वी./वी०डी०यू०/2021/वीईआर-जेडईआरओ/18 दि० 06.12.21** संलग्न है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर, व कांटावाला 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 करेंगे।

कमशः पृष्ठ 13 पर

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी –

- (अ) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर
(ब) कांटावाला

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेंस सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तरदायित्व 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 नं० 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 पहुँच 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 :-
अप गाड़ियों के लिए :
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक।
- (घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले से समपार संचालन अनुदेशों के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:-
अप गाड़ियों के लिए :
समपार सं० 35 व 38

टिप्पणी: उपरोक्त के अतिरिक्त साधारण नियम 8.03(1) व (2) एवं सहायक नियम 8.03 (i)(ii)(iii) व (iv) में निहित निर्देशों का कड़ाई से पालन किया जाय।

क्रमशः पृष्ठ 14 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 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन -

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन -

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना -

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना -

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

-कोई नहीं-

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त -

किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक "आफ" नहीं किये जायेंगे जब तक कि :-

(क) सभी फेंसिंग 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 ट्रेलिंग 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 जिस पर गाड़ी को गुजरना है, यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ पर्याप्त दूरी तक साफ न हो ।

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

-कोई नहीं-

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 देखें)

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 स्टे०मा० 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।

कमशः पृष्ठ 15 पर

- 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 बत्तियाँ प्रकाशित हो जायेंगी।
- ड. प्वाइंट्स 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 जायेंगे।
- छ गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियाँ बुझकर लाल बत्तियाँ जल जाती है और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियाँ बुझ जाती हैं तथा सफेद बत्तियाँ फिर जल जाती हैं।
- ज. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि0 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।

6.3.2 सिगनल को पुनः "आन" करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व –
सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार स्टेशन मास्टर सिगनल का पुनः आन करना सुनिश्चित करे।

6.4 एक साथ दो गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान, गाड़ियों की क्रासिंग तथा गाड़ियों को प्राथमिकता देना –
यह एक टर्मिनल स्टेशन है।

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस(यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगे।

(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

- (क) स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो।
- (ख) V.D.U.(पी.सी.) पर सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेन्सी बत्ती न प्रकाशित हो।

कमशः पृष्ठ 16 पर

- (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 जायेंगे। 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।
- (ङ.) 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 गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :
सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें।

6.6.3 काशन आर्डर (सतर्कता आदेश) का जारी किया जाना :

यह स्टेशन नोटिस स्टेशन है अतः सभी डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश दिया जायेगा। लाइन की मरम्मत होने के या अन्य किसी घटना की, जिससे गाड़ियों की संरक्षा के लिये खतरा हो तथा जिसके लिये सतर्कता की आवश्यकता हो, ऐसी सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर सूचना मिलने की प्राप्ति स्वीकृति भेजेगा तथा प्रभावित ब्लाक सेक्शन में जाने के लिये कोई गाड़ी अपने यहाँ से भेजने के लिये तबतक आज्ञा नहीं देगा जबतक कि सतर्कता आदेश के माध्यम से खतरे के तथा खतरे के स्थल के विषय में ड्राइवर एवं गार्ड को चेतावनी न दे दे। वह प्रतिबन्ध स्थल के पिछले स्टेशन को, उस प्रथम गाड़ी को जिसके लिये सतर्कता आदेश दिया गया है, विवरण देगा।

इस स्टेशन से गाड़ी की दिशा में अगले नोटिस स्टेशन तक किसी स्टेशन के बीच विशेष सतर्कता की आवश्यकता की सूचना नहीं है तो कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने यहाँ से चलने वाली प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर एवं गार्ड को "कोई नहीं" सतर्कता आदेश जारी करेगा।

नोट :-इस स्टेशन से ड्राइवर तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा और गार्ड तब तक गाड़ी चलाने का संकेत नहीं देगा तबतक कि उन्हें सतर्कता आदेश न मिल गया हो।

(सा० एवं सहा० नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :
यह एक टर्मिनल स्टेशन है।

कमशः पृष्ठ 17 पर

6.8 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :**6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**

ट्रैक सर्किट विफलता की स्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सम्बन्धित ट्रैक क्लियरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। प्वाइन्ट जोन के ट्रैक सर्किट की विफलता होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लियरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। कार्यरत स्टे.मा. भौतिक सत्यापन के जरिए व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करने के बाद कि प्वाइन्ट जोन किसी भी प्रकार के वाहनों/अवरोधों से मुक्त है, और चलाये जाने वाला कॉटा रूट में लाकड नहीं 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 प्वाइन्ट मीनू पर आवश्यकतानुसार '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 क्रेन्क 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 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, क्रेन्क हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। क्रेन्क 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 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

ब्लाक यंत्रों की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का परिचालन सामान्य एवं सहायक नियम 14.13 के अनुसार किया जायेगा ।

6.8.5 एक्सल काउन्टर/एक्सल 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 ।

कमश: पृष्ठ 18 पर

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 पद्धति:-

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 शन्टिंग संचालन की अनुमति दे सकता है। यदि वी.डी.यू. पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रही है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटो को खराब समझा जाएगा। शन्टिंग 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 शन्टिंग कराएगा। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचालन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये-इन दोनों 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 परि० "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 नं० का आदान प्रदान अवश्य करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से प्राइवेट नं० का आदान प्रदान अवश्य करें। सम्बन्धित लाइन के कॉटे व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" व अनुलग्नक-V में देखें।

8. शंटिंग :**8.1 सामान्य सावधानियाँ :**

सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।

8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

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

(II) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल "आफ" किये जा चुके हैं 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]

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

8.3 (I) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :

(क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं 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 शंटिंग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं हैं ।

(II) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

—कुछ नहीं—

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग: स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० “बी” के अनुलग्नक—III देखें ।

8.4.1 ब्लॉक खण्ड साफ होने पर शंटिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)
सामान्यतया इस स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल तक लिखित शंटिंग मेमो देकर शंटिंग किये जाने की अनुमति है परन्तु विशेष परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल के बाहर शंटिंग हेतु, लाइन को ब्लॉक बैक कर शंटिंग चाभी/शंटिंग आदेश देकर शंटिंग की जा सकती है ।

(सा० नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)

8.4.2 आती हुई गाड़ी की दिशा में शंटिंग :—

इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल ‘आन’ रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शंटिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर एडवांस्ड स्टार्टर तक शंटिंग, सा०नि० 8.09 में दिये गये शर्तों का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है ।

यदि गाड़ी के आने के लिये सिगनल ‘आफ’ कर दिये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नहीं है उस पर शंटिंग करने की अनुमति नहीं है ।

8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग :—

इस स्टेशन पर जाती हुई गाड़ी के पीछे प्रथम रोक सिगनल तक शंटिंग की अनुमति है बशर्ते जाने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल को पार कर गई हो और इसकी यात्रा चालू है ।

8.4.4 शंटिंग पर प्रतिबन्ध :—

साधारण एवं सहायक नियम सं० 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिगनल आफ कर दिया गया है तो शंटिंग संचालन नहीं किया जायेगा, जब तक कि लाइन जिस पर शंटिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट नहीं है ।

टिप्पणी:—शंटिंग के दौरान रास्ते में पड़ने वाले समपार फाटक सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लाक कर दिये जायेंगे ।

8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लॉक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :—

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

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

कमशः पृष्ठ 20 पर

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रदत्त साइडिंग नियंत्रण द्वारा विद्युत नियंत्रण रिलीज करने के उपरान्त ही साइडिंग कॉटा सं० 211-211एक्स का संचालन किया जायेगा। कॉटा सं० 211-211एक्स के विद्युतीय नियंत्रण हेतु वी.डी.यू. पर लाक अथवा रिलीज का प्रावधान है। साइडिंग कांटा के संचालन एवं कार्य विधि हेतु स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखे।

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

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

9. असामान्य परिस्थितियों :

(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 सावधानी बरतनी आवश्यक है क्योंकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की आशंका रहती है।

कमशः पृष्ठ 21 पर

- (ब) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्ध होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दें और कारण जानने की कोशिश करें तथा आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचें और दुर्घटना मैनुअल एवं साधारण एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।
- (स) बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। 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 गाड़ियों :
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 पहुँच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए।
(सामान्य नियम 6.04 देखें ।)
- (iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (v) एक्सल 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) क्रेक हैण्डिल एवं केएलसीआर द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :
- (i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को क्रेक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-। में दिया गया है ।
- (ii) ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रूट रिलीज कराने हेतु सामान्य नियम 3.39 एवं 3.77 देखें ।

कमशः पृष्ठ 22 पर

- (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 ।
- (घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना
जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल 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 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं जैसे :-

- (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 नहीं किया जायेगा।
- (ख) वी०एच०एफ०सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय वी०एच०एफ०सेट 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 इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में

ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन को गाड़ियों को भेजने हेतु स्टेशन मास्टर लाइट इंजन/ट्रेन इंजन/मोटर ट्राली/ट्राली साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली के चलाने के पहले संचार साधन चालू करने के लिये भेजे जाने वाले चालक/गार्ड/स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म टी/बी 602 पर सम्पूर्ण संचार साधन विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार को सुपुर्द करेगा जिसमें निम्न समावेशित होगा :-

- (अ) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार।
- (ब) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।
- (स) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को "आन" स्थिति में पार करने का प्राधिकार।
- (द) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिए भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर के लिए कहा जाय।

कमशः पृष्ठ 23 पर

(य) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लीयर संदेश जिसमें निम्नलिखित के लिए अनुमति दी गयी हो :-

- (i) खाली इंजन/गाड़ी इंजन खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिए ,
अथवा
- (ii) टावर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रैक के वापस आने के लिए, अथवा
- (iii) मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिए ।

नोट: सामान्य एवं सहायक नियम की परिशिष्ट "ख" भाग- II देखें ।

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड पर :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

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

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :
लक्ष्मीपुर छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल सं० एस-5 की बत्ती ।

(सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

- (ii) स्टेशन में निर्धारित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है। जिसमें कार्यरत फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टाक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का ब्योरा देना होगा।
- (iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनल मैन और या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनल मैन प्रतिनियुक्ति किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है। जिससे ज्ञात होगा कि वे गाड़ी के लिए फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं।
- (दृश्यता परीक्षण स्थल, पटाखा लगाने का स्थान, स्टेशन पटाखा रजिस्टर एवं फाग सिगनल मैन हेतु विस्तृत निर्देशों हेतु सा. एवं सहा.नियम 3.61 एवं परिशिष्ट 'क' देखें)

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 हैण्डल द्वारा संचालन।
 अनुलग्नक—II कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था।
 अनुलग्नक—III इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लॉक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लॉक इन्टरसेफ (यू.एफ.एस.बी.आई) की कार्य विधि।
 अनुलग्नक—IV ब्लॉक प्रूविंग बाई डिजिटल एक्सल काउन्टर की कार्यविधि।
 अनुलग्नक—V विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधि।
- 3 परिशिष्ट 'सी' टक्कर रोधी उपकरण।
- 4 परिशिष्ट 'डी' कर्मचारियों के कर्तव्य।
- 5 परिशिष्ट 'ई..।' स्टेशन पर आवश्यक उपकरण।
- 6 परिशिष्ट 'एफ' डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम।
- 7 परिशिष्ट 'जी' विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों 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

नौतनवां स्टेशन

कार्यालय
मंडल रेल प्रबन्धक/परिचालन
लखनऊ

दिनांक 17.02.22 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन./281 में शुद्धि पर्ची सं०-2 दिनांक 17.05.23

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

नौतनवां स्टेशन यार्ड में नान-रनिंग लाइन सं० 1ए, 3ए एवं 5ए का सी.एस.एल. स्थल के अनुसार संशोधित किये जाने हेतु दिनांक 17.02.22 से लागू नौतनवां के स्टेशन संचालन नियम सं० एल०जे०एन०/281 में संशोधन हेतु शुद्धि पर्ची सं०-2 दि. 17.05.23 द्वारा निम्नलिखित परिवर्तन किए गए:-

मुख्य भाग : पृष्ठ सं० 1, 2, 8 व 13 बदले गये।

परिशिष्ट 'बी' : पृष्ठ सं० 1 बदले गये।

नियम आरेख : वमंसिदूङ्ग/ल.जं./2021(आर०डी०)/62 दिनांक 02.12.21 मय संशोधन 'ए' दिनांक 25.01.22 को वमंसिदूङ्ग/ल.जं./2023 (आर०डी०)/40 दिनांक 17.05.23 से बदला गया।

परिशिष्ट 'ए'

भाग - 1

नौतनवां तथा लक्ष्मीपुर स्टेशनो के मध्य स्थित "सी" श्रेणी के इन्जी० समपार फाटक सं० 35 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.1 सामान्य :-

1	समपार फाटक सं०	35 "सी"
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी०/रेलपथ निरीक्षक	सेक्शन इन्जी०/रेलपथ/आनन्दनगर
4	किलोमीटर पर स्थित	30/9-31/0
5	स्टेशन पर	नौतनवां
6	स्टेशनों के मध्य	नौतनवां - लक्ष्मीपुर
7	बी०जी०/एम०जी०/एन०जी०	बी०जी०
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाकड/नान-इण्टरलाकड	नान-इण्टरलाकड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	-
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि०मी०	
	अप दिशा-	-
	डाउन दिशा-	-
13	संकेतन व्यवस्था	-
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन०एच०/एस०एच०/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	सम्पतिहा-अड्डा बाजार
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	पक्का
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की कासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	90°
	पूर्व/उत्तर की तरफ	90°
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	90°
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	-
	पूर्व/उत्तर की तरफ	1:20
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	1:20
23	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	सीधा
	पूर्व/उत्तर की तरफ	50 मीटर
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	40 मीटर
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	हैक्सगोनल ब्लॉक
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	07.50 मीटर
29	रोड साइन	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31	टी0वी0यू0	9936 अक्टूबर/2019
32	अगली गणना की तिथि	अक्टूबर/2022
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	02
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	आनन्दनगर
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	नौतनवां
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हों / नहीं	उपलब्ध

1.2 उपकरण :-

क्रम सं0	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च/पलैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर पलैंग लाल	03
5	लाल बैनर पलैंग 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/बेलचा	01
12	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
13	पिक एक्स	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
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 हैं (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

1.4	समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-
	<p>(क) संचालन पद्धति :-</p> <p>इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियरों की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियरों को चलाने के लिए एक विन्च की व्यवस्था है जिसमें एक 'ई' प्रकार का ताला लगा है इस ताले में "पी-1" चाभी लगी है। लिफ्टिंग बैरियरों के बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो 'ई' प्रकार के ताले लगे हैं। एक ताले में 'पी' चाभी लगी है तथा दूसरे में 'पी-1' चाभी लगाने के लिये जगह है। इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत गेटमैन विन्च को तब तक संचालित करेगा जब तक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी</p>

	<p>सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर के बीच में कोई सड़क वाहन न फँस जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये इसके 'ई' प्रकार के ताले से चाभी 'पी-1' को निकाल लेगा। बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो 'ई' प्रकार के ताले लगे हैं जिसके एक ताले में चाभी 'पी' लगी है तथा दूसरे ताले में चाभी 'पी-1' लगाने की जगह है। विन्च से निकली चाभी 'पी-1' को इसके अपने ताले में लगाकर घुमायेगा तथा बूम लाकिंग लीवर को विपरीत दिशा में खींचेगा जिससे बूम ताला बन्द हो जायेंगे तथा रोड सिगनलों में स्थिर पीला संकेत के स्थान पर स्थिर लाल संकेत प्रकाशित होगा, तब गेटमैन चाभी 'पी' को निकालकर अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा।</p> <p>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 उर्ध्वाधर न हो जाये।</p>								
	<p>(ख) प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान :-</p> <p>(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर अप गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा डाउन गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले मैगनेटो टेलीफोन द्वारा गेटमैन को गाड़ी का नम्बर, विवरण, दिशा एवं गेट से पास होने का सम्भावित समय देते हुये प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान द्वारा सूचित करेगा।</p> <p>(ii) कार्यरत गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना प्राप्त होने पर समपार फाटक को समय से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करके तथा चाभी "पी" को अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में होना सुनिश्चित करके कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर पुष्टि करेगा।</p> <p>(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 क्लियर अथवा प्रस्थान प्राधिकार देगा।</p> <p>(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्नलिखित प्रारूप में एक लाग रजिस्टर का आवश्यकतानुसार अनुरक्षण करेंगे :-</p>								
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
	<p>(v) कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित गाड़ी का समपार फाटक से टेल लैम्प अथवा टेल बोर्ड देखकर पूर्णरूप से पास होना सुनिश्चित करके समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलने हेतु अधिकृत होगा।</p>								
	<p>(ग) टेलीफोन संचार की विफलता :-</p> <p>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 :-</p> <p>(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली सभी गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।</p>								
	<p>(ii) जारी किये गये सतर्कता आदेश में ड्राइवर को समपार फाटक की तरफ लगातार सीटी बजाते हुये सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने हेतु निर्देश दिया जायेगा।</p> <p>(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 नहीं 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 नहीं है तो सहायक ड्राइवर समपार फाटक को बन्द करके 'सभी ठीक है' सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर, गार्ड की सहायता लेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(v) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।</p> <p>(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत गेटमैन को भी गैंगमैन/पेट्रोलमैन या प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने की सूचना देगा।</p> <p>(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।</p> <p>(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक संयोजन/फिट मेमो देगा।</p>								
	<p>(घ) लिफ्टिंग बैरियर की विफलता :-</p> <p>(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</p>								

	<p>को बाधित न करता हो।</p> <p>(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।</p> <p>(iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(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।</p> <p>(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।</p> <p>(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।</p> <p>(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।</p>
	<p>(ड.) समपार फाटक पर अवरोध :-</p> <p>(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनों छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।</p>

	<p>(ii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये अवरोध के बारे में सूचित करेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नहीं प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।</p> <p>(v) गेटमैन पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है। गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।</p> <p>(vi) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।</p> <p>(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 नहीं चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नहीं कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नहीं कर रहा है।</p> <p>(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 जब तक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।</p> <p>(ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान से सूचित करेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(xi) गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद यदि समपार फाटक पर कोई बाधा नहीं है तो गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।</p> <p>(xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।</p> <p>(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।</p>
	<p>(च) समपार फाटक के समीप रेल पथ पर अवरोध :-</p> <p>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 प्रक्रिया के अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि अवरोध समपार फाटक को बाधित कर रहा है तो गेटमैन को सड़क यातायात के लिये फाटक को उस समय तक बन्द रखेगा जब तक रेलपथ से अवरोध हटा न लिया जाये।</p>
1.5	गेटमैन के कर्तव्य :-
	<p>(1) सावधानी :-</p> <p>गेटमैन सदैव किसी भी अप्रत्याशित घटना के लिये की जाने वाली त्वरित कार्यवाही के प्रति सावधान</p>

	रहेगा। समपार फाटक की चाभी गेटमैन के व्यक्तिगत कब्जे में रहेगी।
	<p>(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:-</p> <p>(i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुँह करके खड़ा रहेगा।</p> <p>(ii) दिन में गेटमैन दौंये हाथ में लाल झण्डी तथा बाँये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।</p> <p>(iii) रात्रि समय में गेटमैन जलती हुई सफेद हाथ बत्ती लाइन की तरफ दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।</p> <p>(iv) गेटमैन गले में धागे में बाँधकर सीटी लटकाये रहेगा।</p>
	<p>(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-</p> <p>(i) गेटमैन जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हुआ हो तो रेलपथ पर समपार के दोनों तरफ दिन में लाल बैनर फलेग तथा रात्रि में लालबत्ती लगायेगा।</p> <p>(ii) गेटमैन गेट लैम्प को सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।</p> <p>(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 नहीं 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।</p> <p>(iv) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।</p> <p>(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, सेपटी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।</p> <p>(vi) गेटमैन गार्ड द्वारा ड्राइवर को वाकी-टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(viii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंग मेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।</p> <p>(ix) गेटमैन अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।</p> <p>(x) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण-पत्र उपलब्ध है।</p> <p>(xi) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।</p> <p>(xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में हैं एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार हैं।</p> <p>(xiii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।</p> <p>(xiv) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(xvi) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनों तरफ लगाये गये "हाइट लोडिंग गेज" के नीचे से गुजरे।</p> <p>(xvii) जहाँ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।</p>
	<p>(4). ट्रेन की असामान्य स्थिति में किया जाने वाला कार्य :- यदि गेटमैन किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्न कार्य करेगा:-</p> <p>(i) वह तत्काल ही ड्राइवर/गार्ड को दिन में लाल झण्डी तथा रात में लाल बत्ती दिखाकर सचेत करेगा।</p> <p>(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 फेंकेगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।</p>
	<p>(iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यों के उपरान्त भी ध्यान नहीं देते हैं तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।</p> <p>(iv) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन रोक हैण्ड सिगनल (लाल) नहीं दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर-नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।</p> <p>(v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करते हुये दोनों हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनों हाथों को अलग करके पुनः दोनों हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।</p>

	(vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नहीं रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के द्वारा इसकी सूचना देगा।
	(5) आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :-
	(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनों तरफ दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 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 नहीं देते हैं 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) इकहरी लाइन पर :-
	(i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।
	(ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।
	(iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।
	(iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है 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 जहाँ पटाखे लगाये जाते हैं, पहुँचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहाँ तक पहुँच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।
	(viii) उसके उपरान्त 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 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 पश्चात् किसी भी अपरिहार्य परिस्थिति में बिना गाड़ी पास हुये समपार को सड़क यातायात हेतु तब तक नहीं खोलेगा जब तक 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।

	<p>(7). 25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँ:-</p> <p>(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।</p> <p>(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।</p> <p>(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।</p> <p>(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।</p> <p>(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुएँ जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।</p> <p>(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।</p> <p>(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. गेट को तुरन्त बंद करें। 2. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे- <ul style="list-style-type: none"> (क) ओ.एच.ई. की तारों से आग लगने पर। (ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना। (ग) इंजन के पेंटो में 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 में टूटी तारों एवं बांड को न छुएँ। 4. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर-प्लैग 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 में पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।
	<p>(viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।</p> <p>(ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।</p> <p>(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।</p> <p>(xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तो तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।</p> <p>(xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।</p> <p>(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़ें।</p> <p>(xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुएँ तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।</p> <p style="text-align: center;">-----</p>

नौतनवां –लक्ष्मीपुर स्टेशनो के मध्य स्थित “सी” श्रेणी के इन्जी० समपार फाटक सं० 38 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.3 सामान्य :-

1	समपार फाटक सं०	38 श्रेणी ‘सी’
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इंजीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी०/रेलपथ निरीक्षक	सी.से.ई./पीवे/आनन्दनगर
4	किलोमीटर पर स्थित	35/3-4
5	स्टेशन पर	नौतनवां
6	स्टेशनो के मध्य	नौतनवां –लक्ष्मीपुर
7	बी०जी०/एम०जी०/एन०जी०	बीजी
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला है
10	इण्टरलाकड/नान-इण्टरलाकड	नान-इण्टरलाकड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	कुछ नहीं
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि०मी०	
(i)	अप दिशा-	-
(ii)	डाउन दिशा-	-
13	संकेतन व्यवस्था	-
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन०एच०/एस०एच०/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	मुडीला
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	पक्का
20	सड़क की चौड़ाई	7.00 मीटर
21	सड़क की क्रॉसिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	-
(i)	उत्तर की तरफ	-
(ii)	दक्षिण की तरफ	-
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	1:20
(i)	उत्तर की तरफ	1:20
(ii)	दक्षिण की तरफ	-
23	सड़क की सीधार्ई (सीधा/गोलाई)	-
(i)	उत्तर की तरफ	सीधा
(ii)	दक्षिण की तरफ	गोलाई
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेल की लम्बाई	9.50 मीटर
27	समपार के मध्य सड़क की सतह	इण्टरलाकड पेवर ब्लाक
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	7.00 मीटर
29	रोड साइन बोर्ड	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध

31	टी०वी०यू०	2568/अक्टूबर-2019
32	अगली गणना की तिथि	अक्टूबर-2022
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	है
34	गेटमैनों की संख्या	02
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	आनन्दनगर
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	नौतनवां
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ/नहीं	हॉ

1.2 उपकरण :-

क्रम सं०	विवरण	मात्रा
1	हाथ सिगनल बत्ती (ट्राईकलर टार्च)	3 अदद
2	हरी हाथ झण्डी	1 अदद डण्डे में लगा हुआ है
3	लाल हाथ झण्डी	3 अदद डण्डे में लगा हुआ है
4	बैनर फ्लैग लाल	3 अदद
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	2 अदद
6	तालों के साथ चेन (जंजीर)	4 अदद "स्टाप चिन्ह" के साथ
7	पटाखा सिगनल	10 अदद
8	गेट लैम्प	—
9	टामी बार	01 अदद
10	मोर्टार पैन (तसला)	01 अदद
11	फावड़ा / बेल्टा	01 अदद
12	दुरमुट	01 अदद
13	पिक एक्स	01 अदद
14	टिन केस झण्डी के लिये	01 अदद
15	कैन मिटटी के तेल हेतु	01 अदद
16	बाल्टी / पानी पीने का बर्तन	01 अदद
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते हैं (दृष्टि वाला)	01 अदद
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम	01 अदद
19	टोकरी	01 अदद
20	सीटी	01 अदद
21	दीवार घड़ी	01 अदद
22	छोटी चेन मय ताला चाभी (बूम लाकिंग हेतु)	—

1.3	गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-
	<ol style="list-style-type: none"> गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में। गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में। पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची। डियूटी रोस्टर। गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण-पत्र। गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि। दुर्घटना रजिस्टर। समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख। निरीक्षण एवं आश्वासन पुस्तिका। जन परिवाद पुस्तिका।

1.4	समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-
	<p>(क) संचालन पद्धति :-</p> <p>इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियरों की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियरों को चलाने के लिए एक विन्च की व्यवस्था है जिसमें एक 'ई' प्रकार का ताला लगा है इस ताले में "टी-1" चाभी लगी है। लिफ्टिंग बैरियरों के बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो 'ई' प्रकार के ताले लगे हैं। एक ताले में 'टी' चाभी लगी है तथा दूसरे में 'टी-1' चाभी लगाने के लिये जगह है। इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत गेटमैन विन्च को तब तक संचालित करेगा जब तक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर के बीच में कोई सड़क वाहन न फँस जाये। विन्च को इस स्थिति</p>

	<p>में लाक करने के लिये इसके 'ई' प्रकार के ताले से चाभी 'टी-1' को निकाल लेगा। बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो 'ई' प्रकार के ताले लगे हैं जिसके एक ताले में चाभी 'टी' लगी है तथा दूसरे ताले में चाभी 'टी-1' लगाने की जगह है। विन्च से निकली चाभी 'टी-1' को इसके अपने ताले में लगाकर घुमायेगा तथा बूम लाकिंग लीवर को विपरीत दिशा में खींचेगा जिससे बूम ताला बन्द हो जायेंगे तथा रोड सिगनलों में स्थिर पीला संकेत के स्थान पर स्थिर लाल संकेत प्रकाशित होगा, तब गेटमैन चाभी 'टी' को निकालकर अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा।</p> <p>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 उर्ध्वाधर न हो जाये।</p>									
	<p>(ख) प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान :-</p> <p>(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर अप गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा डाउन गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले मैगनेटो टेलीफोन द्वारा गेटमैन को गाड़ी का नम्बर, विवरण, दिशा एवं गेट से पास होने का सम्भावित समय देते हुये प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान द्वारा सूचित करेगा।</p> <p>(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 "टी" को अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में होना सुनिश्चित करके कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर पुष्टि करेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्नलिखित प्रारूप में एक लागू रजिस्टर का आवश्यकतानुसार अनुरक्षण करेंगे :-</p>									
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	
	<p>(v) कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित गाड़ी का समपार फाटक से टेल लैम्प अथवा टेल बोर्ड देखकर पूर्णरूप से पास होना सुनिश्चित करके समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलने हेतु अधिकृत होगा।</p>									
	<p>(ग) टेलीफोन संचार की विफलता :-</p> <p>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 :-</p> <p>(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली सभी गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।</p>									
	<p>(ii) जारी किये गये सतर्कता आदेश में ड्राइवर को समपार फाटक की तरफ लगातार सीटी बजाते हुये सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने हेतु निर्देश दिया जायेगा।</p> <p>(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 नहीं 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 नहीं है तो सहायक ड्राइवर समपार फाटक को बन्द करके 'सभी ठीक है' सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर, गार्ड की सहायता लेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(v) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।</p> <p>(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत गेटमैन को भी गैंगमैन/पेट्रोलमैन या प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने की सूचना देगा।</p> <p>(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।</p> <p>(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक संयोजन/फिट मेमो देगा।</p>									
	<p>(घ) लिफ्टिंग बैरियर की विफलता :-</p> <p>(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।</p>									

	<p>(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।</p> <p>(iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(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।</p> <p>(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।</p> <p>(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।</p> <p>(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।</p>
	<p>(ड.) समपार फाटक पर अवरोध :-</p> <p>(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनों छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।</p>
	<p>(ii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये अवरोध के बारे में सूचित करेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नहीं प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।</p> <p>(v) गेटमैन पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है। गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।</p> <p>(vi) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।</p> <p>(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 नहीं चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नहीं कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नहीं कर रहा है।</p> <p>(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 जब तक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।</p> <p>(ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान से सूचित करेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(xi) गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद यदि समपार फाटक पर कोई बाधा नहीं है तो गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।</p> <p>(xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।</p> <p>(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।</p>
	<p>(च) समपार फाटक के समीप रेल पथ पर अवरोध :-</p> <p>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 प्रक्रिया के अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि अवरोध समपार फाटक को बाधित कर रहा है तो गेटमैन को सड़क यातायात के लिये फाटक को उस समय तक बन्द रखेगा जब तक रेलपथ से अवरोध हटा न लिया जाये।</p>
1.5	<p>गेटमैन के कर्तव्य :-</p>
	<p>(1) सावधानी :-</p> <p>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।</p>

	<p>(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:-</p> <p>(i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुँह करके खड़ा रहेगा।</p> <p>(ii) दिन में गेटमैन दाँये हाथ में लाल झण्डी तथा बाँये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।</p> <p>(iii) रात्रि समय में गेटमैन जलती हुई सफेद हाथ बत्ती लाइन की तरफ दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।</p> <p>(iv) गेटमैन गले में धागे में बाँधकर सीटी लटकाये रहेगा।</p>
	<p>(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-</p> <p>(i) गेटमैन जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हुआ हो तो रेलपथ पर समपार के दोनों तरफ दिन में लाल बैनर फलैंग तथा रात्रि में लालबत्ती लगायेगा।</p> <p>(ii) गेटमैन गेट लैम्प को सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।</p> <p>(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 नहीं 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।</p> <p>(iv) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।</p> <p>(v) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चैन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/ बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेपटी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।</p> <p>(vi) गेटमैन गार्ड द्वारा ड्राइवर को वाकी-टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।</p> <p>(vii) समपार का बैरियर गेट क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चैन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।</p> <p>(viii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंग मेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।</p> <p>(ix) गेटमैन अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।</p> <p>(x) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण-पत्र उपलब्ध है।</p> <p>(xi) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।</p> <p>(xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में हैं एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार हैं।</p> <p>(xiii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।</p> <p>(xiv) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(xvi) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनों तरफ लगाये गये "हाइट लोडिंग गेज" के नीचे से गुजरे।</p> <p>(xvii) जहाँ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।</p>
	<p>(4). ट्रेन की असामान्य स्थिति में किया जाने वाला कार्य :- यदि गेटमैन किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्न कार्य करेगा:-</p> <p>(i) वह तत्काल ही ड्राइवर/गार्ड को दिन में लाल झण्डी तथा रात में लाल बत्ती दिखाकर सचेत करेगा।</p> <p>(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 फेकेगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।</p>
	<p>(iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यों के उपरान्त भी ध्यान नहीं देते हैं तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।</p> <p>(iv) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन रोक हैण्ड सिग्नल (लाल) नहीं दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर-नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।</p> <p>(v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करते हुये दोनों हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनों हाथों को अलग करके पुनः दोनों हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।</p> <p>(vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नहीं रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के द्वारा इसकी सूचना देगा।</p>

	<p>(5) आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :-</p> <p>(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनों तरफ दिन में लाल बैनर फलैंग तथा रात्रि में लालबत्ती लगायेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।</p>
	<p>(6) गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा :-</p>
	<p>(अ) इकहरी लाइन पर :-</p> <p>(i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फलैंग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।</p> <p>(ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर फलैंग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।</p> <p>(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।</p> <p>(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 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।</p> <p>(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।</p> <p>(vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।</p> <p>(vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहाँ पटाखे लगाये जाते हैं, पहुँचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहाँ तक पहुँच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।</p> <p>(viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।</p>
	<p>(ब) गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही :-</p> <p>(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।</p> <p>(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।</p> <p>(iii) गाड़ी के आवागमन हेतु समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात् किसी भी अपरिहार्य परिस्थिति में बिना गाड़ी पास हुये समपार को सड़क यातायात हेतु तब तक नहीं खोलेगा जब तक 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।</p>

	<p>(7). 25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँ:-</p> <p>(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।</p> <p>(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।</p> <p>(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।</p> <p>(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।</p> <p>(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुएँ जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।</p> <p>(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।</p> <p>(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:-</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. गेट को तुरन्त बंद करें। 4. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे- <ul style="list-style-type: none"> (क) ओ.एच.ई. की तारों से आग लगने पर। (ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना। (ग) इंजन के पेंटो में 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 में टूटी तारों एवं बांड को न छुएँ। 7. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर-प्लैग 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 में पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें। <p>(viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।</p> <p>(ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।</p> <p>(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।</p> <p>(xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तो तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।</p> <p>(xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।</p> <p>(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़ें।</p> <p>(xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुएँ तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।</p> <p style="text-align: center;">-----</p>
--	---

परिशिष्ट – सी

टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)

.....कुछ नहीं

परिशिष्ट – “डी”

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

1. स्टेशन अधीक्षक / स्टेशन मास्टर :

स्टेशन अधीक्षक स्टेशन का सर्वोपरि पर्यवेक्षकीय प्रभारी है। संचालन एवं कुशलता के उच्च मानक की उपलब्धि एवं निर्वाह करने के लिए सुरक्षित संचालन के लिए सामान्यतया उत्तरदायी है। अतः उनका कर्तव्य है कि व सभी श्रेणियों के कर्मचारी को अपनी उपस्थिति का एहसास कराये। 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 हैं।
- 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. स्टेशन मास्टर :

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 हैं :-

- 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 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।
- 2.5 सिगनलों को "आफ" स्थिति में करने से पहले लाइन का साफ होना सुनिश्चित करना।
- 2.6 शंटिंग संचालन हेतु आवश्यक निर्देश देना।
- 2.7 आवश्यकता पड़ने पर लोको पायलट 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 पैनल, कैंक हैण्डिल के ताले की चाभियों का अपने अभिरक्षण में रखना।
- 2.10 शिफ्ट कर्मचारियों के कार्य का पर्यवेक्षण।
- 2.11 किसी सामान्य या विशेष आदेश द्वारा आवन्तित अन्य कर्तव्यों का सही पालन करना।
- 2.12 स्टेशन मास्टर की ड्यूटी समाप्त हो जानें के पश्चात् स्टेशन का सामान्य पर्यवेक्षण करना।
- 2.13 गाड़ियों के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना।
- 2.14 मोटर चालित कांटों को संचालित करना।

टिप्पणी : उपयुक्त संचालन कर्तव्यों के अतिरिक्त स्टेशन मास्टर प्रशासन द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेंगे।

3. कांटावाला :

स्टेशन पर गाड़ियों के रिसेप्शन एवं डिस्पैच तथा शंटिंग 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 में नीचे लिखे कार्य भी शामिल हैं :-

- 3.1 पैनल से जो कांटे संचालित न हो उनकी तथा आवश्यकता पड़ने पर 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 वूडेन स्प्रेग लगाना व सेफटी चेन बांधकर ताला लगाना।
- 3.5 सभी डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश देना।
- 3.6 पैसेन्जर गाड़ियों के लाइन क्लियर एवं पैसेन्जर गाड़ियों को जाने हेतु स्टेशन की घंटी बजाना।
- 3.7 आवश्यकता पड़ने पर 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 में स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार गाड़ियों की शंटिंग करना।

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

परिशिष्ट – “ई”

स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची

क्रम सं०	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	12
7	क्लैम्प	12
8	पैड लाक चाभी सहित	30
9	वूडेन स्प्रेग	24
10	वी.एच.एफ. सेट	1
11	हैण्ड सिगनल पलैंग	
	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 साइडिंगों के
संचालन नियम

..... कुछ नहीं

