# पूर्वोत्तर रेलवे

## लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं0–एल0जे0एन0/**249**

स्टे0सं0नियम जारी करने की तिथिः **23.10.2019**
स्टे0सं0नियम लागू करने की तिथिः **03.01.2020**

## बांकेगंज स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
## बी0जी0

**टिप्पणी :** (i) दि0 **03.01.2020** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन/**249** में शुद्धि पर्ची सं0 **3** 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 नियमावली किसी भी रुप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. **स्टेशन संचालन नियमारेख :**

**मुसिदूइं/गोरखपुर/पू.उ.रेलवे** के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं0 **एन.ई.आर./एल.जे.एन/बी.एन.के.जे./एस.आई.पी/2016/वी.ई.आर.–जीरो/59 संशोधन ''एफ''** पर आधारित नियमारेख सं0: **वमंसिदूइं/ल.जं./2022(आर.डी.)/42 दि0 05.04.22** एवं कर्षण आरेख सं0 **BNKJ/RVNL/SWR/13 दिनांक 12.07.22** संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें ।

2. **स्टेशन का विवरण :**

2.1 **सामान्य स्थिति :**

**बांकेगंज** स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के **सीतापुर जं0–मैलानी जं0** विद्युतीकृत खण्ड पर इकहरी लाइन **''बी''** श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन **मानक–IIR** अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित पुश बटन टाइप डोमिनो पैनल तथा विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह **लखनऊ जं0** स्टेशन से **179.623** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

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

2.2.1 **ब्लाक स्टेशनः**

**बांकेगंज** स्टेशन के **पश्चिम** में **मैलानी जं0** स्टेशन **15.213** कि0मी0 तथा **पूरब** में **गोला गोकरननाथ** स्टेशन **10.702** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 **नान ब्लाक स्टेशन** :

2.2.2.1 **गोला गोकरननाथ छोर** :
–कोई नहीं–

2.2.2.2 **लखीमपुर छोर** :
–कोई नहीं–

**क्रमशः पृष्ठ 2 पर**

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

| वह स्थान जहां से ''ब्लाक खंड'' शुरु होता है । | वह स्थान जहां ''ब्लाक खंड'' समाप्त होता है। |
|---|---|
| **बांकेगंज – गोला गोकरननाथ** | |
| इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 से । | **गोला गोकरननाथ** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक। |
| **बांकेगंज – मैलानी जं0** | |
| इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 से । | **मैलानी जं0** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक। |

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन की मध्य रेखा से **गोला गोकरननाथ** स्टेशन की ओर 1109.99 चैनेज तक समतल व उसके आगे 1590.93 चैनेज तक 1120 में 1 की चढ़ाई व उसके आगे 800 में 1 की चढ़ाई है। इस स्टेशन की मध्य रेखा से **मैलानी जं0** की ओर 233.85 चैनेज तक समतल व उसके आगे 809.11 चैनेज तक 506 में 1 की चढ़ाई व उसके आगे 927.29 चैनेज तक समतल व उसके आगे 1550.26 चैनेज तक 636 में 1 की ढलान व उसके आगे समतल है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट तीन लाइनों का है। लाइन सं0 1, 2 एवं 3 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइने है।

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

| लाइन संख्या | स्पष्ट स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी0एस0आर0) | वाहन क्षमता (कोच ) | | अभ्युक्तियॉ | विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ICF | LHB | | |
| 1 | 766.00 मीटर | **34** | **31** | लूप लाइन एवं मध्यम तल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है । | विद्युतीकृत |
| 2 | 720.00 मीटर | **32** | **30** | मेन लाइन है। | |
| 3 | 766.00 मीटर | **34** | **31** | लूप लाइन एवं मध्यम तल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है । | |

(ख) रनिंग लाइन संख्या 2 मेन लाइन है।

(ग) गाड़ियॉ किसी भी रनिंग लाइन पर/से किसी भी दिशा से/में ली/भेंजी जा सकती है।

2.5.2 गैर चालू लाइनें और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता :–

| लाइन संख्या | स्पष्ट स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी0एस0आर0) | वाहन क्षमता (कोच ) | अभ्युक्तियॉ | विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत |
|---|---|---|---|---|
| –कोई नहीं– | | | | |

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : –

1. ट्रेलिंग प्वाइन्ट सं0 204ए से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं. एस–11 की दूरी 56 मी0 है।
2. डाउन गाड़ियों का मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय **मैलानी जं0** स्टेशन को **अप** गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर नही दिया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

2.6 समपार :

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

| फाटक सं0 | श्रेणी | स्थिति | सामान्य स्थिति | परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी | अन्त–र्पाशित है या नहीं | संचार साधन | क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **166 इन्जी0** | **सी** | डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 ए–1 एवं डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के मध्य कि.मी. **178/9–179/0** पर स्थित है। | सड़क यातायात के लिए खुला। | कार्यरत फाटक वाला | नहीं | स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है। | नहीं |

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

| फाटक सं0 | श्रेणी | स्थिति | सामान्य स्थिति | परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी | अन्त–र्पाशित है या नहीं | संचार साधन | क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **163 इन्जी0** | **सी** | **बांकेगंज–गोला गोकरननाथ** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **175/3–4** पर स्थित है। | सड़क यातायात के लिए खुला। | कार्यरत फाटक वाला | नहीं | स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है। | नहीं |

**टिप्पणी**: समपारो के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट''ए' भाग 1 एवं 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 **गोला गोकरननाथ** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं। | असहकारी | कार्यरत स्टेशन मास्टर | कार्यरत स्टेशन मास्टर | – |
| इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **मैलानी जं0** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं। | असहकारी | कार्यरत स्टेशन मास्टर | कार्यरत स्टेशन मास्टर | – |

**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 सा0 एवं सहा0 नियम पुस्तक का अध्याय 14 तथा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट–'**बी**' का अनुलग्नक–III देखें।

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

4.1 स्टेशन पर रुट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग (EI) और बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलो की व्यवस्था है, जो मानक IIR अन्तर्पाशित है, जो कि डोमिनो पैनल अथवा स्टैन्ड बाई के रुप में कम्प्यूटरीकृत विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) से संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में गाड़ियों के संचालन एवं शंटिंग कार्य हेतु V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल (डोमिनो टाइप) उपकरण लगा है। इसमें स्टेशन के सम्पूर्ण ट्रैक की बनावट को विभिन्न ट्रैक सर्किट सेक्शनों द्वारा विभिन्न रंगो में योजनाबद्ध रूप से चित्रित किया गया है जिसके द्वारा सिगनलों व प्वाइन्टों का ऑपरेशन किया जाता है, विस्तृत विवरण परिशिष्ट 'बी' में दिया गया है।

स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजिशन लाइट सिगनल अनवरत दिन–रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेगें। स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट –'**बी**' का अनुलग्नक–II देखें।

(1) अप एवं डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के साथ इंटरलॉकिंग व्यवस्था इस प्रकार की है कि इन सिगनलों 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/डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाते हैं। इन सिगनलों 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 V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऑपरेट किया जाता है जो गाडियों के आगमन, प्रस्थान एवं शंटिंग कार्य हेतु V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल से संचालित प्वाइन्टों, सिगनलों और शंट सिगनलों के सही संचालन के लिये व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है। जब कभी स्टेशन मास्टर उसके कार्यालय से बाहर जाता है तो उसके द्वारा V.D.U.(पी.सी.) एवं कन्ट्रोल पैनल को लॉक किया जायेगा। V.D.U.(पी.सी.) को लॉक करने के लिये V.D.U.(पी.सी.) पर दर्शाई गई एस.एम. 'की' पर क्लिक करें तथा प्राप्त ऑप्शन में 'की आउट' पर क्लिक करें। अब V.D.U.(पी.सी.) से कोई संचालन संभव नहीं होगा। कन्ट्रोल पैनल को लॉक करने के लिये कन्ट्रोल पैनल पर लगी स्टेशन मास्टर के लॉक की 'एस.एम. चाबी' को घुमा कर निकाल कर इसे लॉक किया जाना चाहिए एवं 'एस.एम.–चाभी' कार्यरत स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।

**नोट :–** कन्ट्रोल पैनल पर ''दो पोजिशन स्वीच'' लगा है जो सामान्यतया पैनल कन्ट्रोल की तरफ रहेगा व **'पीला'** इन्डीकेशन जलता रहेगा इसके साथ ही पैनल सक्रिय होने का **'हरा'** इन्डीकेशन प्रकाशित रहेगा। जब V.D.U. से कार्य करना हो तो स्वीच पी.सी. कन्ट्रोल की ओर घुमाकर V.D.U. को उपयोग में लाया जायेगा, जिससे V.D.U. कन्ट्रोल का **'पीला'** इन्डीकेशन प्रकाशित होगा इसके साथ ही V.D.U.(पी.सी) सक्रिय होने का **'हरा'** इन्डीकेशन प्रकाशित हो जायेगा।

**क्रमशः पृष्ठ 5 पर**

V.D.U.(पी.सी.) एवं कन्ट्रोल पैनल दोनो सिस्टम में से एक समय में एक से ही कार्य किया जा सकेगा। पैनल एवं पी.सी. कमान्ड की विफलता पर एक **'लाल'** बत्ती स्विच के पास प्रकाशित होगी। पैनल या पी.सी. कमान्ड के विफल होने पर एक **'लाल'** बत्ती स्विच के पास प्रकाशित होगी।

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

सिगनल/प्वाइंटों का **कन्ट्रोल पैनल** से संचालन किये जाने हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** अथवा **V.D.U.(पी.सी.)** से संचालन किये जाने हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट **'बी'** का **अनुलग्नक–IV** को देखें ।

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

**बांकेगंज–गोला गोकरननाथ** तथा **बांकेगंज–मैलानी जं0** खण्ड में **एच.ए. एस.एस.डी.ए.सी.** एवं पुल सं0 212ए के दोनो तरफ ट्रैक सं0 12टी पर ड्यूल डिटेक्शन का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

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

| क0 सं0 | कालिंग आन सिगनल संख्या | विवरण |
|---|---|---|
| 1 | डाउन कालिंग आन सिगनल सं0. सी–3 | यह डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने हेतु। |
| 2 | अप कालिंग आन सिगनल स0 सी–10 | यह अप होम सिगनल सं0 एस–12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने हेतु। |

(iv) <u>फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड</u> :–

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

(v) <u>आपात क्रास ओवर :–</u>

इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

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

| कांटा सं0 | विवरण | इंडीकेटर लगे है या नहीं | सेटिग की सामान्य स्थिति | नियंत्रण चाभी का नाम | मोटर/ यांत्रिक संचालित | रेल परिपथ है या नही | पृथक्कीकरण के साधन | | टिप्पणी |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | साधन | लाइन के मध्य | |
| कोई नहीं | | | | | | | | | |

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

इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(viii) <u>आपात/क्रैंक हैण्डिल चाभियॉ और उनकी अभिरक्षा :</u>

आपात/क्रैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' में दिया गया है ।

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

<u>(अ)कांटा और सिगनलः–</u>

सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वचालित रूप से सेट हो जाते हैं, जब सम्बन्धित रूट बटन और सिगनल बटन को क्षणभर के लिए साथ–साथ दबाया जाता है जब सम्बन्धित सिगनल आफ हो जाएगा तो यह कांटा सेट और लाक हो जाएगा।

**क्रमशः पृष्ठ 6 पर**

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 क्रैन्क हैन्डिल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा क्रैन्क हैन्डलिंग द्वारा परिचालित करने पर भी अपेक्षित सिगनल आफ न होने पर सम्बन्धित सिगनल को खराब समझा जाएगा और खराब सिगनलों से गाड़ियों को पास कराने की कार्रवाई की जाएगी। विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** देखे।

(ब) **ट्रैप कांटा संकेतः–** **– कोई नहीं –**

(स) **एक्सल काउन्टर के संकेतः–**

**बांकेगंज–गोला गोकरननाथ** तथा **बांकेगंज–मैलानी जं0** खण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है एवं पुल सं0 212ए के दोनो तरफ ट्रैक सं0 12टी पर ड्यूल डिटेक्शन हेतु स्टेशन मास्टर री सेट यूनिट बाक्स का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टे0 संचा0 नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व **अनुलग्नक–V** देखे।

(द) **ट्रैक सर्किट इंडीकेशनः**

पैनल पर ट्रैक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है ट्रैक सर्किट स्टेशन संचालन नियम डायग्राम और पैनल पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है।

संचालन नियम डायग्राम के अनुसार ट्रैक सर्किटेड यार्ड को स्माल ट्रैक सर्किट् के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें V.D.U. (पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर डिमार्केट किया गया है।

सभी ट्रैक सर्किटों के लिए पैनल में इनके प्रदीप्त संकेत लगे है। सभी ट्रैक सर्किटों की स्थिति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर दिखाई गई है। ट्रैक सर्किटेड लाइनों को V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर ट्रैक सर्किटों को दर्शाते हुए विभिन्न रंगों द्वारा दर्शाया गया है। इनकों सफेद व लाल स्लीट बत्तियां लगे ट्रैक सर्किट इंडीकेशन के द्वारा दर्शाया गया है। सामान्यतः ये इन्डीकेशन बुझे रहते है, जब रूट सेट व लॉक हो जाता है तो ओवर लैप सहित उस विशेष रूट के सभी सेक्शनों की 'सफेद' लाइट जल जाती हैं और जब गाडी ट्रैक सैक्शन पर आ जाती है तो इसकी 'सफेद' लाइट के स्थान पर 'लाल' लाइट हो जाती है जो यह संकेत देती है कि ट्रैक पर गाडी है और ट्रैक सैक्शन से गाडी के निकल जाने पर लाल लाइट बुझ जाती है व सफेद लाइट पुनः दिखाई देगी और यह रूट रिलीज होने पर ही बुझेगी। यदि पावर फेल हो जाये या पैनल इंडीकेशन बल्ब फ्यूज हो जाये तो कोई भी संकेत नहीं रहेगा।

**क्रमशः पृष्ठ 7 पर**

(य) <u>कांटो का संकेत</u> :
परिशिष्ट ''बी'' में दिए विवरण के अनुसार कांटा के समीप प्रदीप्त संकेतों के माध्यम से कांटों की सामान्य एवं विपरीत स्थिति को दर्शाने के लिए पैनल पर लगाए गए हैं।

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

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

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

(xiii) <u>क्रैंक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग</u> :
जब कभी किसी प्वाइण्ट को आपेक्षित पोजीशन में रुट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइण्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइण्ट को V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है।

ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाक्ड रखे गये सम्बन्धित क्रैन्क हैण्डिल को रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन कि स्टेशन संचालन नियमों में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में वर्णित है के अनुसार प्वाइण्ट को सेट करायेगा।

**टिप्पणी :**

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

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

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

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

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

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूयूवाईएन)
2. आपातकालीन रुट कैन्सीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
3. आपातकालीन कॉटा आपरेशन वीडर काउन्टर(ईडब्लूएन)
4. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर
5. क्रैन्क हैण्डिल वीडर काउन्टर
6. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)
7. टोकेनलेस ब्लाक पैनलों हेतु वीडर काउन्टर
8. एक्सल काउन्टरों के लिए वीडर काउन्टर
9. एक्सल काउन्टर रिसेट यूनिट 12 टी वीडर काउन्टर

**क्रमशः पृष्ठ 8 पर**

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

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

(xvi) **बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सिल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति** :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(xvii) **कांटो का आपात संचालन :**
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट '**बी**' में दिया गया है।

(xviii) **आपात मार्ग रद्दीकरण :**
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट '**बी**' में दिया गया है।

(xix) **ब्लाक की क्लियरिंग** :
बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस. बी.आई) ब्लाक पैनल द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन के क्लीयर इण्डीकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगें। सम्बन्धित इण्डीकेशनों के विफलता की स्थिति में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगें।

**(सा0 एवं सहायक नियम 4.17 देंखें )**

4.1.1 **अप आगमन सिगनल :–**

**(क)** अप डिस्टेन्ट सिगनल सं0 ए–12 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो अप होम सिगनल सं0 एस–12 द्वारा नियंत्रित है।

**(ख)** अप होम सिगनल स0 एस–12 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :–
लाइन सं0 1 हेतु दांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं0 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं0 3 हेतु बांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 **अप प्रस्थान सिगनल :–**

**(क)** (i) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 लाइन सं0 1 से।
(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 लाइन स0 2 से।
(iii) अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–8 लाइन स0 3 से।

**(ख)** अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–2** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, इसका **आफ** आस्पेक्ट सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियन्त्रित है।

4.1.3 **डाउन आगमन सिगनल :**

**(क)** डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 ए–1 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 द्वारा नियंत्रित है।

**(ख)** डाउन होम सिगनल स0 एस–1 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :–
लाइन सं0 1 हेतु बांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं0 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं0 3 हेतु दांयॉ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

**क्रमशः पृष्ठ 9 पर**

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :–

(क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7 लाइन सं0 1 से।

(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 लाइन स0 2 से।

(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–9 लाइन स0 3 से।

(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–11** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, इसका **आफ** आस्पेक्ट सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।

**नोटः** (i) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का **'आफ'** आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है ।

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

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.5.1 शंट सिगनल

| (क) आश्रित शंट सिगनल | | |
|---|---|---|
| **शंट सिगनल सं0** | **किस सिगनल के नीचे स्थित है** | **विवरण** |
| एस.एच–24 | अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 | लाइन सं0 2 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु । |
| एस.एच–25 | डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 | लाइन सं0 2 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक शंटिग हेतु । |
| एस.एच–26 | अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–6 | लाइन सं0 1 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु । |
| एस.एच–27 | डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7 | लाइन सं0 1 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक शंटिग हेतु । |
| एस.एच–28 | अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–8 | लाइन सं0 3 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिग हेतु । |
| एस.एच–29 | डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–9 | लाइन सं0 3 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक शंटिग हेतु । |
| **(ख) अनाश्रित शंट सिगनल** | | |
| **शंट सिगनल सं0** | **विवरण** | |
| एस.एच–31 | **गोला गोकरननाथ** छोर से लाइन सं0 1/2/3 में आने के लिये। | |
| एस.एच–32 | **मैलानी जं0** छोर से लाइन सं0 1/2/3 में आने के लिये। | |

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

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाडियॉ साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 एवं 3.74 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर खराब सिगनल एडवाइस टी–369(3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका (एस ई–32) में अंकित की जायेगी।

(iii) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों 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। **(देखेंस0नियम 14.13 (3)(ii))**

**क्रमशः पृष्ठ 10 पर**

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

(vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे सम्बन्धित रख–रखाव/मरम्मत हेतु सम्बन्धित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) स्टे.सं.नियमावली में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' में दी गयी है।

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

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

**4.3 <u>पावर सप्लाई</u>:–**

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

**( स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 ''बी'' के अनुलग्नक–।। में देखें )**

**5. <u>दूर संचार</u>** :

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

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

सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर एवं कर्षण पावर कन्ट्रोलर से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़े है।

**5.2 <u>आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन</u> :–**

स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है ।

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

समपार सं0 **163** एवं **166** के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े है ।

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

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

स्टेशन पैनल से लाइन वैरिफिकेशन बाक्स (पुल सं0 212ए के पास) टेलीफोन द्वारा जुड़ा है। ।

**क्रमशः पृष्ठ 11 पर**

5.6 <u>यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन</u> :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

5.7 <u>वी.एच.एफ सेट</u> :–
स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 <u>सचल गाड़ी रेडियों संचार (एम.टी.आर.सी.)</u> :–
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

6. <u>गाड़ी संचालन :</u>

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01 व 8.03 एवं 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 V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल (डोमिनो टाइप) की व्यवस्था है, जिसका **पैनल डायग्राम संख्या– वमंसिदूइं/ल.जं./2022(पी.डी.)/43 दि0 05.04.22** संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' में दिया गया है।

6.1 <u>गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य</u> :
गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर 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 करेंगें।

6.1.1 <u>प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी</u> :
(अ) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर
(ब) कांटावाला

6.1.2 <u>लाइनों की क्लीयरेन्स सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र</u> :
कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा। प्राइवेट नं0 बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

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

6.1.3 <u>आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन</u> :
प्रत्येक गाड़ी पासिंग कर्मचारी जिसकी स्टेशन पर नयी तैनाती हुई है या स्टेशन पर 15 दिन या 15 दिनों से अधिक की नियमित अनुपस्थिति के उपरान्त ड्यूटी पर उपस्थित होने वाले कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ कर निर्धारित आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन दर्ज करना चाहिए। जब कभी कोई शुद्धि पर्ची स्टेशन संचालन नियम में जारी की जाती है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कर्मचारियों का पुनः आश्वासन अवश्य लिया जाए। **(सामान्य नियम 5.01(19) देंखें।)**

**क्रमशः पृष्ठ 12 पर**

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

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

**(क)** पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न 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 :–

<u>डाउन गाड़ियों के लिए</u> :

स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक ।

<u>अप गाड़ियों के लिए</u> :

स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक ।

**(ध)** <u>निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचना/ प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो</u>:–

<u>डाउन गाड़ियों के लिए</u> :

समपार सं0 **163** एवं **166**

<u>अप गाड़ियों के लिए</u> :

–कोई नहीं–

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

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

6.2.1.1 <u>ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना</u> :

सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 <u>अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन</u> :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 <u>बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन</u> :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 <u>बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना</u> :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 <u>कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना</u> :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

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

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

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

**(क)** सभी फेसिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है ,सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर दिखें।

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

**(ग)** लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है ,यार्ड के ट्रेलिग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :–

**क्रमशः पृष्ठ 13 पर**

अ) <u>अप गाड़ियों के लिए :</u>

1. लाइन स0 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।
2. लाइन सं0 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।
3. लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।

(ब) <u>डाउन गाड़ियों के लिएः</u>

1. लाइन स0 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।
2. लाइन स0 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।
3. लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।

(घ) <u>समपार फाटक बंद व लाक न कर दिया हो</u> :–

(अ) <u>अप गाड़ियों के लिए :–</u>
कोई नहीं

(ब) <u>डाउन गाड़ियों के लिए :–</u>
कोई नहीं

<u>नोट</u> : गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनलों के परिचालन के लिये स्टे.सं.नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।

**(साधारण एवं सहायक नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)**

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

गाड़ियों के आगमन के साथ स्टेशन संचालन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** अवश्य पढ़ा जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए स्टे0मास्टर को चाहिये किः

क. V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट के इंडीकेशनों को देखकर कार्यरत स्टेशन मास्टर 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 स्टेशन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** के अनुसार सिगनल का संचालन करें।

ग . सिगनल का संचालन करने पर सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।

घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियॉ जल 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 स्टेशन पैनल पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।

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

**क्रमशः पृष्ठ 14 पर**

छ गाड़ी जैसे–जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती–जाती है वैस–वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियां बुझकर लाल बत्तियां जल जाती है और जैसे–जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे–वैसे लाल बत्तियां बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियां फिर जल जाती हैं।

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

झ. कांटो का अलग–अलग संचालन केवल गाड़ियों को **कालिंग आन** सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा।

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

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

**(अ)** अप ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन स0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं0 2/3 से प्रस्थान ।

**(ब)** अप ट्रेन का लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं0 1/2 से प्रस्थान ।

**(स)** डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
या
डाउन ट्रेन का लाइन स0 2/3 से प्रस्थान ।

**(द)** डाउन ट्रेन का लाइन स0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन
या
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1/2 से प्रस्थान ।

**6.4.1** इस स्टेशन पर गाड़ियों के प्राथमिकता के आधार पर आगमन/प्रस्थान एवं क्रासिंग स्टेशन संचालन नियम में संलग्न **परिशिष्ट ''बी''** के अनुसार किया जायेगा ।

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

**6.5** <u>गाड़ियों का पूर्ण आगमन</u> :

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

**क्रमशः पृष्ठ 15 पर**

**ख.** स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों 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 इण्डीकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगें। **( देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b) )**

इण्डीकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों 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 <u>गाड़ियों का प्रस्थान</u> :**

**6.6.1 <u>चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान</u> :**

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

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

**(ग)** जाने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न **परिशिष्ट 'बी'** के अनुसार सिगनल का संचालन करें। रुट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेगें एवं सिगनल **'आफ'** हो जायेगा। सिगनल **'आफ'** होने पर पूरा रुट सफेद प्रकाशित हो जायेगा ।

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

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

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

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

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

**( सा0 एवं सहा0 नियम 4.09 देखें )**

**क्रमशः पृष्ठ 16 पर**

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

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन द्वारा निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का ''आफ'' आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है।

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

6.7.3 लूप लाइन पर स्थित वाहनो द्वारा स्टेशन की दृश्यता अवरुद्ध होने के कारण जब स्टेशन मास्टर के लिए स्थिर वाहनो को पार कर दूसरी तरफ सीधे जाने वाली गाड़ी से आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान करना सम्भव न हो तो स्टेशन मास्टर सीधे जाने वाली गाड़ी के दूसरी तरफ ड्राइवर व गार्ड से आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान करने के लिए एक सक्षम रेल कर्मचारी को वर्दी के साथ नियुक्त करेगा। ऐसी अवस्था में ड्राइवर तथा गार्ड भी इस प्रकार के सिगनल के लिए गाड़ी के दूसरी तरफ सतत दृष्टि रखेगें।

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

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

6.8.1 <u>ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति</u> :

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

**(सा.नि. 3.38(1), 3.40(2), 8.03,14.13 (1)(2) देखें )**

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

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

**क्रमशः पृष्ठ 17 पर**

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

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

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

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

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

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

6.8.9 <u>शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धतिः–</u>
जब शन्ट सिगनल के लिए रूट सेट हो और सिगनल आफ न हो रहा हो और यदि पैनल पर रूट लाइट प्रदर्शित हो चुकी हो तो स्टेशन मास्टर खराब सिगनल पर शन्टिंग को नियन्त्रण करने के उद्देश से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को नियुक्त कर देगा तथा निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनलों से शन्टिग संचलन की अनुमति दे सकता है। यदि पैनल पर रूट लाइटें नहीं दिखाई दे रहीं है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटो को खराब समझा जाएगा। शन्टिग प्रभारी व्यक्तिगत रूप से कांटो की सही सेटिंग की जांच करेगा और सभी कांटों को क्लैम्प एवं पैडलाक किए जाने के बाद ही निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनल द्वारा शन्टिग कराएगा। ऐसे मामले में स्टे0मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचलन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये–इन दोनो में जो पहले हो–तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा। **(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii) )**

6.9 <u>ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध</u> : सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 देंखें।

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

8. <u>शंटिंग</u> :

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

**क्रमशः पृष्ठ 18 पर**

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

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

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

8.3 (i) <u>शंटिग पर प्रतिबन्ध</u> :

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

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

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

8.4 <u>इकहरी लाइन पर शंटिंग</u>: स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 ''बी'' के अनुलग्नक–III देखें।

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

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

**(सा0 नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें )**

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

इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शन्टिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर एडवांस्ड स्टार्टर तक शन्टिंग, सा0नि0 8.09 में दिये गये शर्तो का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है ।

यदि गाड़ी के आने के लिये सिगनल 'आफ' कर दिये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नही है उस पर शन्टिंग करने की अनुमति नही है ।

8.4.3 <u>जाती हुई गाड़ी के पीछे शन्टिंग :–</u>

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

8.4.4 <u>शन्टिंग पर प्रतिबन्ध</u> :–

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

**क्रमशः पृष्ठ 19 पर**

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

8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :– ब्लाक विफलता नियमों का पालन करते हुये शंटिंग की जायेगी।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

8.6 स्टेशन यार्ड/माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शंटिंग :
स्टेशन पर साइडिंग नहीं है ।

9. असामान्य परिस्थितियॉ :

(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :

(i) स्टेशन पर दिये हुए स्थावर सिगनलों में से किसी के विफल होने की दशा में साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71 व 3.74 में निहित निर्देशों के अनुसार गाड़ियों का संचालन किया जायेगा। ब्लाक उपकरणों के विफल हो जाने पर लाइन क्लियर संदेश स्टेशन पर उपलब्ध संचार माध्यम पर अधिमानता के क्रम में भेजा जाना चाहिये।
**(साधा0 एवं सहायक नियम का अध्याय–14 एवं परिशिष्ट ''घ '' देखें )**

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

(ब) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्व होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और दुघर्टना मैनुअल एवं सा0 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 में चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टे.मा. यह सुनिश्चित कर लें कि कॉटे का सामान्य एवं विपरीत संकेत सही मिल रहा है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इस जांच को रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।

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

**(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें ।)**

**क्रमशः पृष्ठ 20 पर**

(iii) <u>ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियॉ</u> :
यदि कोई सवारी गाड़ी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न 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) <u>मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग</u> :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**क्रमशः पृष्ठ 21 पर**

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

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

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

**9.1.1 <u>इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में</u>**

ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन को गाड़ियों को भेजने हेतु 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।

**(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 ।

**नोटः सामान्य एवं सहायक नियम की परिशिष्ट ''ख''भाग–।। देखें ।**

**9.1.2 <u>दोहरी लाइन खण्ड पर</u>** :

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

**9.2 <u>दोहरी लाइन पर अस्थायी रुप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति</u>** :

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

**9.3 <u>बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त/क्रिपिल्ड गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान</u>** :

सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

**क्रमशः पृष्ठ 22 पर**

10. **दृश्यता परीक्षण लक्ष्य** :

क. **मैलानी जं0 छोर** : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 की बत्ती ।

ख. **गोला गोकरननाथ छोर**: प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस–4 की बत्ती ।

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

11. **स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :**

स्टेशन संचालन नियम **परिशिष्ट** 'ई.' देखें।

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

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

(ii) कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो , वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो डयूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित 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 ।

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

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

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

13. **परिशिष्ट की सूची :**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | परिशिष्ट 'ए' | समपार फाटकों की कार्यप्रणाली । |
| 2 | परिशिष्ट 'बी' | सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था। |
| | अनुलग्नक–I | मोटर प्वाइंट मशीन का क्रैंक हैण्डिल द्वारा संचालन। |
| | अनुलग्नक–II | कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था । |
| | अनुलग्नक–III | इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) की कार्य विधिं। |
| | अनुलग्नक–IV | विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधिं। |

**क्रमशः पृष्ठ 23 पर**

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

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

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

———————

पूर्वोत्तर रेलवे

**लखनऊ मण्डल**

## टाप शीट

*बांकेगंज स्टेशन*

कार्यालय
मंडल रेल प्रबन्धक/परिचालन
लखनऊ

**दिनांक 03.01.2020 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन./249 में शुद्धि पर्ची सं0–3 दिनांक 12.07.22**

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

**बांकेगंज–मैलानी जं0 प्रखण्ड** में रेल विद्युतीकरण कार्य के अन्तर्गत **बांकेगंज** स्टेशन के एस0डब्ल्यू0आर0 में आव

| | | |
|---|---|---|
| **मुख्य भाग** | : | पृष्ठ सं0 1 व 3 बदले गये। |
| **परिशिष्ट 'ए' भाग–1** | : | पृष्ठ सं0 8 व 10 बदले गये। |
| **परिशिष्ट 'ए' भाग–2** | : | पृष्ठ सं0 8 व 10 बदले गये। |
| **परिशिष्ट 'डी'** | : | पृष्ठ सं0 2 बदला गया। |
| **परिशिष्ट 'जी'** | : | 5 पृष्ठों को हटाकर 6 पृष्ठों से बदला गया । |
| **कर्षण आरेख** | : | **BNKJ/RVNL/SWR/13 दिनांक 02.09.21** को **BNKJ/RVNL/SWR/13 दिनांक 12.07.22** से बदला गया। |

| | | |
|---|---|---|
| **मुपरिप्र(रे.वि)** | **मंसिदूइं** | **वमंपरिप्र/को0** |
| **आर.वी.एन.एल/एल.के.ओ** | **पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ** | **पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ** |

# परिशिष्ट 'ए'

## भाग – 1

बांकेगंज –गोला गोकरननाथ स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 163 के संचालन हेतु अनुदेश

1. **विवरण**

1.1 **सामान्य** :–

| | | |
|---|---|---|
| 1 | समपार फाटक सं0 | **163 ''सी''** |
| 2 | इंजीनियरिंग / यातायात फाटक | **इन्जीनियरिंग** |
| 3 | किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक | **सीसेइं / रेलपथ / मैलानी** |
| 4 | किलोमीटर पर स्थित | **175 / 3–4** |
| 5 | स्टेशन पर | **बांकेगंज** |
| 6 | स्टेशनों के मध्य | **बांकेगंज–गोला गोकरननाथ** |
| 7 | बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0 | **बी0जी0** |
| 8 | इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन | **इकहरी लाइन** |
| 9 | सामान्य स्थिति | **सड़क यातायात के लिये खुला** |
| 10 | इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड | **नान–इण्टरलाक्ड** |
| 11 | इण्टरलाकिंग का प्रकार | – |
| 12 | गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0 | |
| | अप दिशा– | – |
| | डाउन दिशा– | – |
| 13 | संकेतन व्यवस्था | – |
| 14 | संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि | **टेलीफोन** |
| 15 | समपार फाटक की चौड़ाई | **7.50 मीटर** |
| 16 | सड़क का प्रकार(एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य) | **अन्य** |
| 17 | सड़क का नाम | – |
| 18 | पक्का / कच्चा | **पक्का** |
| 19 | पहुँच मार्ग | – |
| 20 | सड़क की चौड़ाई | **7.50 मीटर** |
| 21 | सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये) | – |
| | पूर्व / उत्तर की तरफ | **108°** |
| | पश्चिम / दक्षिण की तरफ | – |
| 22 | सड़क की ढाल यदि कोई हो | – |
| | पूर्व / उत्तर की तरफ | **1 : 30** |
| | पश्चिम / दक्षिण की तरफ | **1 : 30** |
| 23 | सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई) | – |
| | पूर्व / उत्तर की तरफ | **सीधा** |
| | पश्चिम / दक्षिण की तरफ | **सीधा** |
| 24 | हाईट गेज का प्रावधान | **है** |
| 25 | बैरियर का प्रकार | **लिफ्टिंग बैरियर** |
| 26 | चेक रेलो की लम्बाई | **09.50 मीटर** |

| | | |
|---|---|---|
| 27 | समपार के मध्य सड़क की सतह | **समतल** |
| 28 | रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई | **7.50 मीटर** |
| 29 | रोड साइन | **उपलब्ध** |
| 30 | गति अवरोधक बोर्ड | **उपलब्ध** |
| 31 | टी0वी0यू0 | **3120 फरवरी 2020** |
| 32 | अगली गणना की तिथि | **फरवरी 2023** |
| 33 | पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान | **उपलब्ध** |
| 34 | गेटमैनों की संख्या | **02** |
| 35 | निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र | **रेलवे अस्पताल मैलानी** |
| 36 | निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो। | **बांकेगंज** |
| 37 | उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही | **उपलब्ध** |

1.2 **उपकरण** :–

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

1.3 **गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख** :–

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

**1.4.** **समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश** :–

(क) <u>संचालन पद्धति</u> :–

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 जिसमे दो 'ई' प्रकार के ताले लगे है। एक ताले मे **'टी'** चाभी लगी है तथा दूसरे मे **'टी–1'** चाभी लगाने के लिये जगह है। इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत गेटमैन विंच को तब तक संचालित करेगा जब तक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर के बीच में कोई सड़क वाहन न फॅस जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये इसके 'ई' प्रकार के ताले से चाभी **'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। विंन्च 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 जायेंगें 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।

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।

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

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर **डाउन** गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा **अप** गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले 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।

(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।

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

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

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

(v) कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित गाड़ी का समपार फाटक से टेल लैम्प अथवा टेल बोर्ड देखकर पूर्णरुप से पास होना सुनिश्चित करके समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलने हेतु अधिकृत होगा।

(ग) <u>टेलीफोन संचार की विफलता</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ड.) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**1.5 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–**

(1) **<u>सावधानी</u> :–**

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

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

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

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

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

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

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

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

(i) गेटमैन जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हुआ हो तो रेलपथ पर समपार के दोनो तरफ बैनर फ्लैग लगायेगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

निम्न कार्य करेगा :–

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

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

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

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

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

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

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

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर समपार के दोनो तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में बैनर फ्लैग व रात में लाल बत्ती लगायेगा।

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

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

**(6) गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा** :–

**(अ) इकहरी लाइन पर** :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**1.** गेट को तुरन्त बंद करें।

**2.** स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–

**(क)** ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।

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

**(ग)** इंजन के पेंटो मे खराबी।

**(घ)** किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।

**(ङ)** तारों पर पेड़ का गिरना।

**(च)** टूटे या खुले बांड इत्यादि।

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

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

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

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

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

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

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

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

**(xiii)** मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

————————

## परिशिष्ट 'ए'

**भाग – 2**

बांकेगंज –गोला गोकरननाथ स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 166 के संचालन हेतु अनुदेश

1. <u>विवरण</u>

1.4 <u>सामान्य</u> :–

| | | |
|---|---|---|
| 1 | समपार फाटक सं0 | **166 "सी"** |
| 2 | इंजीनियरिंग / यातायात फाटक | **इन्जीनियरिंग** |
| 3 | किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक | **सीसेइं / रेलपथ / मैलानी** |
| 4 | किलोमीटर पर स्थित | **178 / 9–179 / 0** |
| 5 | स्टेशन पर | **बांकेगंज** |
| 6 | स्टेशनों के मध्य | **बांकेगंज–गोला गोकरननाथ** |
| 7 | बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0 | **बी0जी0** |
| 8 | इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन | **इकहरी लाइन** |
| 9 | सामान्य स्थिति | **सड़क यातायात के लिये खुला** |
| 10 | इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड | **नान–इण्टरलाक्ड** |
| 11 | इण्टरलाकिंग का प्रकार | **–** |
| 12 | गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0 | |
| | अप दिशा– | **–** |
| | डाउन दिशा– | **–** |
| 13 | संकेतन व्यवस्था | **–** |
| 14 | संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि | **टेलीफोन** |
| 15 | समपार फाटक की चौड़ाई | **7.50 मीटर** |
| 16 | सड़क का प्रकार(एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य) | **अन्य** |
| 17 | सड़क का नाम | **–** |
| 18 | पक्का / कच्चा | **पक्का** |
| 19 | पहुॅच मार्ग | **–** |
| 20 | सड़क की चौड़ाई | **7.50 मीटर** |
| 21 | सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये) | **–** |
| | पूर्व / उत्तर की तरफ | **90°** |
| | पश्चिम / दक्षिण की तरफ | **–** |
| 22 | सड़क की ढाल यदि कोई हो | **–** |
| | पूर्व / उत्तर की तरफ | **1 : 30** |
| | पश्चिम / दक्षिण की तरफ | **1 : 30** |
| 23 | सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई) | **–** |
| | पूर्व / उत्तर की तरफ | **सीधा** |
| | पश्चिम / दक्षिण की तरफ | **सीधा** |
| 24 | हाईट गेज का प्रावधान | **है** |
| 25 | बैरियर का प्रकार | **लिफ्टिंग बैरियर** |
| 26 | चेक रेलो की लम्बाई | **09.50 मीटर** |
| 27 | समपार के मध्य सड़क की सतह | **समतल** |
| 28 | रम्बल स्ट्रिप / गति अवरोध की लम्बाई | **7.50 मीटर** |
| 29 | रोड साइन | **उपलब्ध** |
| 30 | गति अवरोधक बोर्ड | **उपलब्ध** |
| 31 | टी0वी0यू0 | **7800 फरवरी 2020** |
| 32 | अगली गणना की तिथि | **फरवरी 2023** |
| 33 | पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान | **उपलब्ध** |
| 34 | गेटमैनों की संख्या | **02** |
| 35 | निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र | **रेलवे अस्पताल मैलानी** |
| 36 | निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो। | **बांकेगंज** |
| 37 | उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही | **उपलब्ध** |

1.5 **<u>उपकरण</u>** :–

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

**मुपरिप्र(रे.वि)**
**आर.वी.एन.एल / एल.के.ओ**

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

**वमंपरिप्र / को0**
**पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ**

| | | |
|---|---|---|
| 7 | पटाखा सिगनल | 10 |
| 8 | गेट लैम्प | 02 |
| 9 | टामी बार | 01 |
| 10 | मोर्टार पैन ( तसला ) | 01 |
| 11 | फावड़ा / बेल्चा | 01 |
| 12 | दुरमुट | 01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही ) |
| 13 | पिक एक्स | 01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही ) |
| 14 | टिन केस झण्डी के लिये | 01 |
| 15 | कैन मिटटी के तेल हेतु | 01 |
| 16 | बाल्टी / पानी पीने का बर्तन | 01 |
| 17 | टिन केस मस्टर शीट के लिये | 01 |
| 18 | चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते है ( दृष्टि वाला ) | 01 |
| 19 | गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम | 01 |
| 20 | टोकरी | 01 |
| 21 | सीटी | 01 |
| 22 | दीवार घड़ी | 01 |
| 23 | छोटी चेन ताला चाभीयुक्त | 02 |

1.6 **गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख** :–

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

**1.4. समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश** :–

**(क) संचालन पद्वति :–**

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 जिसमे दो 'ई' प्रकार के ताले लगे है। एक ताले मे **'पी'** चाभी लगी है तथा दूसरे मे **'पी–1'** चाभी लगाने के लिये जगह है। इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत गेटमैन विंच को तब तक संचालित करेगा जब तक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर के बीच में कोई सड़क वाहन न फॅस जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये इसके 'ई' प्रकार के ताले से चाभी **'पी–1'** को निकाल लेगा। बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो 'ई' प्रकार के ताले लगे हैं जिसके एक ताले में चाभी **'पी'** लगी है तथा दूसरे ताले में चाभी **'पी–1'** लगाने की जगह है। 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 जायेंगें 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।

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।

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

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर **डाउन** गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा **अप** गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले 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।

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

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

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

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

(v) कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित गाड़ी का समपार फाटक से टेल लैम्प अथवा टेल बोर्ड देखकर पूर्णरुप से पास होना सुनिश्चित करके समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलने हेतु अधिकृत होगा।

(ग) <u>टेलीफोन संचार की विफलता</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ड.) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**1.6** **<u>गेटमैन के कर्तव्य</u>** :–

(1) **<u>सावधानी</u>** :–

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) गेटमैन जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हुआ हो तो रेलपथ पर समपार के दोनो तरफ बैनर फ्लैग लगायेगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

निम्न कार्य करेगा :–

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

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

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

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

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

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

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

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर समपार के दोनो तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में बैनर फ्लैग व रात में लाल बत्ती लगायेगा।

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

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

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

(अ) <u>इकहरी लाइन पर</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

(ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे – वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम तथा स्टेशन मास्टर

अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

**(vii)** रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:–

**3.** गेट को तुरन्त बंद करें।

**4.** स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–

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

**क्रमशः पृष्ठ 10 पर**

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

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

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

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

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

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

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

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

**(xiii)** मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

---

# परिशिष्ट – 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 करायें। उसके कर्तव्यों में अन्य बातों के साथ–साथ यह भी शामिल है :

1.1 स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों का सामान्य पर्यवेक्षण।

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

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

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

1.5 यार्ड व यार्ड के साधनों का आवधिक निरीक्षण।

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

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

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

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

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

## 2. स्टेशन मास्टर :

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

2.1 यार्ड, प्वाइन्ट, सिगनल तथा सुरक्षा उपकरणों, निजी नम्बर पुस्तिका और गाड़ी के सामान्य, असामान्य संचालन की सभी पुस्तकों की स्थिति, कार्यमुक्त होन वाले स्टेशन मास्टर से समझ लेना है और निश्चित करना है कि अपूर्ण या खराब मदों को स्टेशन डायरी में विनिर्दिष्ट कर लिया गया है।

2.2 अपनी ड्यूटी के दौरान गुजरने वाली सभी गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर देना या प्राप्त करना तथा आगे जानें का प्राधिकार देना।

2.3 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 सचालन हेतु आवश्यक निर्देश देना ।

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

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

2.9 ब्लाक नियन्त्रण की चाभियों, प्राइवेट नम्बर पुस्तिका, स्टेशन पैनल, क्रैंक 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 आवन्टित अन्य कर्तव्यों का सही पालन करना ।

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

2.13 गड़ियों के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना ।

2.14 मोटर चालित कांटों को संचालित करना ।

2.15 ट्रॉफिक/पावर ब्लॉक के दौरान पैनल पर नार्मल बटन कॉलर/पावर बटन कॉलर का प्रयोग करेगा।

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

3. कांटावाला :

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

3.1 पैनल से जो कांटे संचालित नहीं होते 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 वुडेन स्प्रैग लगाना व सेफ्टी चेन बांधकर ताला लगाना।

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

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

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

3.8 आवश्यकता पड़ने पर पार्सलों को लादना तथा उतारना।

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

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

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

———————

## परिशिष्ट "ई"

## स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची :–

| क्रम सं0 | उपकरण | संख्या |
|---|---|---|
| 1 | बटन कालर्स | 6 |
| 2 | फायर बाल्टिया | 6 |
| 3 | अग्निशामक यंत्र | 2 |
| 4 | हैण्ड सिगनल लैम्प (ट्राई कलर बैट्री आपरेटेड) | 3 |
| 5 | फाग सिगनल | 50 |
| 6 | प्राथमिक चिकित्सा बाक्स | 1 |
| 7 | सेफ्टी चेन | 4 |
| 8 | क्लैम्प | 8 |
| 9 | पैड लाक चाभी सहित | 16 |
| 10 | वूडेन स्प्रैग | 8 |

| | | |
|---|---|---|
| 11 | वी.एच.एफ. सेट | 1 |
| 12 | हैण्ड सिगनल फ्लैग | |
| | लाल | 4 |
| | हरा | 4 |
| 13 | स्ट्रेचर | 2 |
| 14 | व्हील चेयर | 1 |

## परिशिष्ट ''एफ''

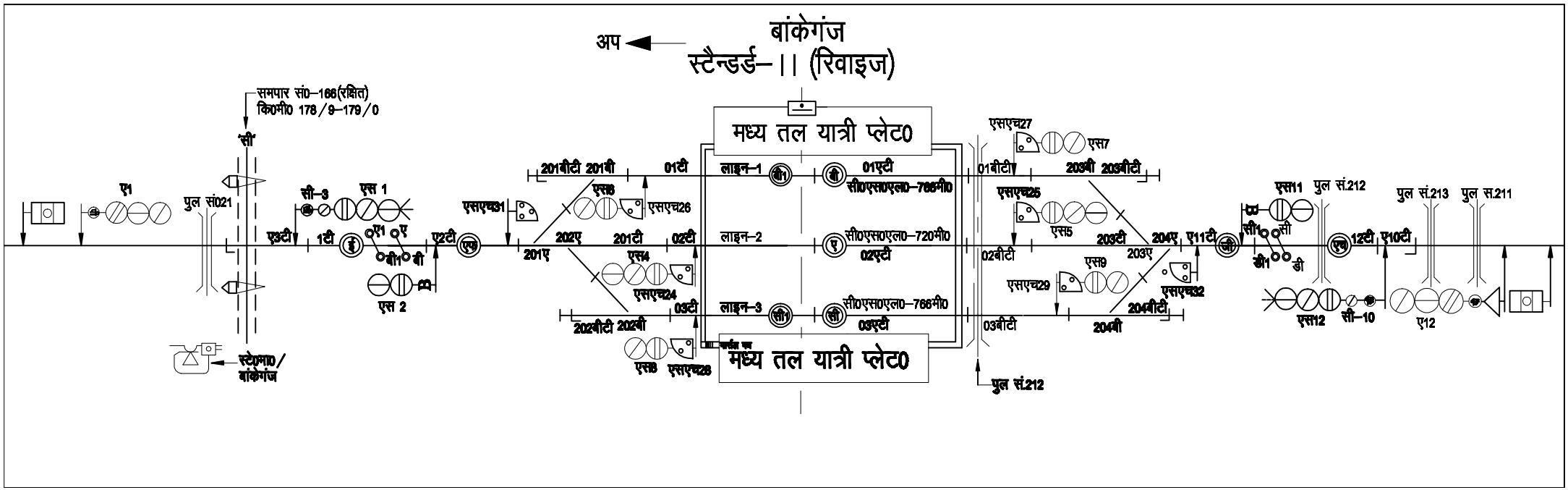
## डी.के स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच, आई.बी.एस और बाहरी साइडिंगो के संचालन नियम

——— कोई नहीं ———

## परिशिष्ट ''जी''

## विद्युतीकृत खण्डो पर गाड़ियो के परिचालन के लिये नियम

——— कोई नहीं ———


बांकेगंज
स्टैन्डर्ड–।। (रिवाइज)
अप
समपार सं0–166(रक्षित)
कि0मी0 178/9–179/0
'सी'
ए1
पुल सं021
सी–3
एस 1
ए3टी
1टी
ए1
ए
बी1
बी
ए2टी
एस 2
एसएच31
201बीटी 201बी
01टी
एस8
एसएच26
201ए
202ए
201टी
02टी
एस4
एसएच24
202बीटी 202बी
03टी
एस8
एसएच28
मध्य तल यात्री प्लेट0
लाइन–1
लाइन–2
लाइन–3
01एटी
सी0एस0एल0–766मी0
02एटी
सी0एस0एल0–720मी0
03एटी
सी0एस0एल0–766मी0
मध्य तल यात्री प्लेट0
पुल सं.212
एसएच27
एस7
01बीटी
203बी 203बीटी
एसएच25
एस5
203टी
204ए
ए11टी
02बीटी
एस9
एसएच29
203ए
एसएच32
204बीटी
204बी
03बीटी
एस11
पुल सं.212
पुल सं.213
पुल स.211
सी1
सी
डी1
डी
ए12टी
ए10टी
एस12
सी–10
ए12