

पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं०—एल०जे०एन०/237

स्टे०सं०नियम जारी करने की तिथि: 20.11.18

स्टे०सं०नियम लागू करने की तिथि: 07.01.19

खैराबाद (अवध) स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम

बी०जी०

टिप्पणी:(i) दि० 07.01.19 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन./237 में शुद्धि पर्ची सं० 4 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 रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मुसिदूँ/गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं० एन.ई.आर./एल.जे.एन./के.बी./एस.आई.पी./2015/वी.ई.आर.—जीरो/2 संशोधन “डी” पर आधारित नियमारेख सं०: वमंसिदूँ/ल०जं०/2021(आर.डी.)/32 दि० 19.02.21 एवं **Traction Diagram. No. DyCEE/Con/LJN/KB/TSWR/22** दि० 10.10.22 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 :

खैराबाद(अवध) स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के डालीगंज जं०—सीतापुर जं० 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 जं० स्टेशन से 82.66 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2 ब्लाक स्टेशन, किसी भी ओर आई.बी.एच., आई.बी.एस. तथा उनकी दूरी और बाहरी साइडिंगें :2.2.1 ब्लाक स्टेशन:

खैराबाद(अवध) स्टेशन के दक्षिण में कमलापुर स्टेशन 17.893 कि०मी० तथा उत्तर में सीतापुर जं० स्टेशन 6.026 कि०मी० दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :2.2.2.1 कमलापुर छोर :

बरईजलालपुर हाल्ट स्टेशन इस स्टेशन से 9.65 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.2 सीतापुर छोर :

—कोई नहीं—

कमश: पृष्ठ 2 पर

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

वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है ।	वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है ।
खैराबाद(अवध) – कमलापुर	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से ।	कमलापुर स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
खैराबाद(अवध) – सीतापुर जं०	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 से ।	सीतापुर जं० स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन की मध्य रेखा से कमलापुर स्टेशन की ओर 1000.00 चेनेज तक 2889 में 1 की ढलान व उसके आगे 1700 में 1 की ढलान है। इस स्टेशन की मध्य रेखा से सीतापुर जं० स्टेशन की ओर 757.00 चेनेज तक 2889 में 1 की चढ़ाई व उसके आगे 1570 में 1 की चढ़ाई है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट चार लाइनों का है। लाइन सं० 1, 2, 3 एवं 4 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइने हैं।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	720.00 मीटर	32	30	लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	720.00 मीटर	32	30	मेन लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
3	731.00 मीटर	32	30	लूप लाइन एवं एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
4	854.90 मीटर	—	—	लूप लाइन एवं रैक हैंडलिंग गुड्स प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	

(ख) रनिंग लाइन सं० 2 मेन लाइन है।

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

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
—कोई नहीं—				

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : —

—कोई नहीं—

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 :

कमशः पृष्ठ 3 पर

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-प्राप्ति है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
71 ट्राफिक	विशेष	डाउन प्रस्थान सिगनलों एवं कांटा सं० 206 बी के मध्य कि.मी. 83/0-1 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

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

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-प्राप्ति है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
67 इन्जी०	सी	खैराबाद(अवध) तथा कमलापुर स्टेशनो के मध्य कि०मी० 79/9-80/0 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 व 2 देखें।

3 संचालन की प्रणाली और साधन :

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

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी/असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर कमलापुर के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी. ए.सी ब्लाक पैनल मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर सीतापुर जं० के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लाक यन्त्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।

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

कमश: पृष्ठ 4 पर

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 स्टेशन पर रूट 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 रूप 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 रंगों 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 रहेंगे। 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 एवं 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 गाड़ियों 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.-चाबी' 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' इन्डिकेशन जलता रहेगा इसके साथ ही पैनल सक्रिय होने का 'हरा' इन्डिकेशन 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' इन्डिकेशन प्रकाशित होगा इसके साथ ही V.D.U.(पी.सी.) सक्रिय होने का 'हरा' इन्डिकेशन प्रकाशित हो जायेगा। V.D.U.(पी.सी.) एवं कन्ट्रोल पैनल दोनों सिस्टम में से एक समय में एक से ही कार्य किया जा सकेगा। पैनल एवं पी.सी. कमान्ड की विफलता पर एक 'लाल' बत्ती स्वीच के पास प्रकाशित होगी। पैनल या पी.सी. कमान्ड के विफल होने पर एक 'लाल' बत्ती स्वीच के पास प्रकाशित होगी।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

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

सिगनल/प्वाइंटों का कंट्रोल 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) एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :-

इस स्टेशन पर खैराबाद(अवध)-कमलापुर तथा खैराबाद(अवध) - सीतापुर जं० खण्ड में एक्सल काउन्टर का प्रावधान है तथा सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड हैं।

- (iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं०. सी-3	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3/4 में आने हेतु।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-12	यह अप होम सिगनल सं० एस-14 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3/4 में आने हेतु।

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

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

- (v) आपात कास ओवर :-

इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

- (vi) स्थाई रूप से लाक किये गये कांटे :-

कांटा सं०	विवरण	इंडिकेटर लगे है या नहीं	सेटिंग सामान्य स्थिति	नियंत्रण चाभी का नाम	मोटर/यांत्रिक संचालित	रेल परिपथ है या नहीं	पृथक्कीकरण के साधन	टिप्पणी
							साधन लाइन के मध्य	
कोई नहीं								

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

इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

- (viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियों और उनकी अभिरक्षा :

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

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

- (अ) कांटा और सिगनल:-

सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वचालित रूप से सेट हो जाते हैं, जब 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। सिगनल आफ न होने के मामले में लगे हुए संकेतक द्वारा कांटे की जांच की जाएगी। कांटे/कांटों के अपेक्षित रूट में स्वचालित रूप से सेट न होने के मामले में प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से परिचालित किया जाएगा। यदि कांटे व्यक्तिगत रूप से परिचालित करने पर भी सेट न हों तो कैंक हैण्डल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है।

कमशः पृष्ठ 6 पर

प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा कैंन्क हैन्डलिंग द्वारा परिचालित करने पर भी अपेक्षित सिगनल आफ न होने के मामले में 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) ट्रेप कांटा संकेत:-

—कोई नहीं—

(स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-

खैराबाद(अवध)—कमलापुर तथा खैराबाद(अवध) – सीतापुर जं०
खण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व **अनुलग्नक—V** देखे।

(द) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

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 सर्किट के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें V.D.U. (पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर डिमार्कट किया गया है। सभी ट्रैक सर्किटों के लिए पैनल में इनके प्रदीप्त संकेत लगे हैं। 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। इनको सफेद व लाल स्लीट बत्तियां लगे ट्रैक सर्किट इंडीकेशन के द्वारा दर्शाया गया है। सामान्यतः ये इन्डीकेशन बुझे रहते हैं, जब रूट सेट व लॉक हो जाता है तो ओवर लैप सहित उस विशेष रूट के सभी सेक्शनों की 'सफेद' लाइट जल जाती हैं और जब गाड़ी ट्रैक सेक्शन पर आ जाती है तो इसकी 'सफेद' लाइट के स्थान पर 'लाल' लाइट हो जाती है जो यह संकेत देती है कि ट्रैक पर गाड़ी है और ट्रैक सेक्शन से गाड़ी 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।

(य) कांटो का संकेत :

परिशिष्ट "बी" में दिए विवरण के अनुसार कांटा के समीप प्रदीप्त संकेतों के माध्यम से कांटों की सामान्य एवं विपरीत स्थिति को दर्शाने के लिए पैनल पर लगाए गए हैं।

(x) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रूट सेंटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

(xi) कांटों का पृथक परिचालन :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

कमश: पृष्ठ 7 पर

(xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "ए" में दिया गया है।

(xiii) कैंक हैण्डल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग :

जब कभी किसी प्वाइण्ट को अपेक्षित पोजीशन में रूट 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 लाकड रखे गये सम्बन्धित कैंक हैण्डल को रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों में संलग्न परिशिष्ट "बी" में वर्णित है, के अनुसार प्वाइण्ट को सेट करायेगा।

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो की टेस्टिंग हेतु अथवा हाथ द्वारा संचालन के लिए के.एल.सी.आर. चाभी निकाला जाये तो इस आशय की प्रविष्टि, कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-I में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार बनाये गये रजिस्टर में की जायेगी।
- (ii) जब भी के.एल.सी.आर. चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिंग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारूप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये।
- (iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रीकनेक्शन मेंमों के साथ कैंक हैण्डल 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) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :-

1. आपातकालीन रूट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूयूवाईएन)
2. आपातकालीन रूट कैंसीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
3. आपातकालीन कॉटा आपरेशन वीडर काउन्टर(ईडब्लूएन)
4. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर
5. कैंक हैण्डल वीडर काउन्टर
6. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)
7. टोकेनलेस ब्लाक पैनलों हेतु वीडर काउन्टर
8. आपातकालीन 'सी.एच.जी.-1 वीडर काउन्टर
9. एक्सल काउन्टरों के लिए वीडर काउन्टर

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

(xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्लू.एस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(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 इन्टरसेफ (यू.एफ.एस. बी.आई) ब्लाक पैनल द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। सम्बन्धित इण्डिकेशनों के विफलता की स्थिति में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे।

(सा० एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-

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

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-14 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 1 हेतु दायां जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु प्रथम बायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 4 हेतु अन्तिम बायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

(क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 लाइन सं० 1 से।

(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 लाइन सं० 2 से।

(iii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 लाइन सं० 3 से।

(iv) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 लाइन सं० 4 से।

(ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

(क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं० ए-1 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो अप होम सिगनल सं० एस-1 की स्थिति पर निर्भर है।

(ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है, जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 1 हेतु बायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु प्रथम दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 4 हेतु अन्तिम दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :-

(क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 लाइन सं० 1 से।

(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 लाइन सं० 2 से।

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

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

(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

- नोट: (i) अप होम सिगनल सं० एस-14 समपार सं० 71 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (ii) सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं० 71 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (iii) डाउन गाड़ियों का लाइन सं० 1/3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन करने के अतिरिक्त डाउन होम सिगनल सं० एस-1 समपार सं० 71 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (iv) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का 'आफ' आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकनलेस ब्लाक यंत्र द्वारा नियन्त्रित है।
- (v) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का प्रस्थान सिगनलों के आफ आस्पेक्ट पर नियंत्रण है।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.5.1 शंट सिगनल

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच-24	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 2 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 2 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-26	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6	लाइन सं० 1 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 1 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-28	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8	लाइन सं० 3 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9	लाइन सं० 3 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-30	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-10	लाइन सं० 4 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-31	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-11	लाइन सं० 4 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक शंटिंग हेतु।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	विवरण	
एस.एच-33	कमलापुर छोर से लाइन सं० 1/2/3/4 में आने के लिये।	
एस.एच-34	सीतापुर जं० छोर से लाइन सं० 1/2/3/4 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 गाड़ियों 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।

कमश: पृष्ठ 10 पर

- (iii) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा साथ में प्रस्थान सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा। इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है। प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा। (देखें नियम 14.13 (3)(ii))
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी-369(3बी) जारी करेगा।
- (v) ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के संबंध में सिगनल 'आफ' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरुद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।
- (vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे संबंधित रख-रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) स्टे.सं.नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दी गयी है।

4.2 रिले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हें लेने देने की कार्य पद्धति :

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

4.3 पावर सप्लाई:-

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु ए.टी. व कामर्शियल(लोकल) सप्लाई के अतिरिक्त डीजल जनरेटर का प्रावधान है। ए.टी. व कामर्शियल(लोकल) दोनों 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 परि० "बी" के अनुलग्नक-।। में देखें)

5. दूर संचार :

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

5.1 सेक्शन कंट्रोल/डिप्टी कंट्रोल/कर्षण पावर कंट्रोल :-

सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर व कर्षण पावर कंट्रोलर से कंट्रोल टेलीफोन जुड़े है।

क्रमशः पृष्ठ 11 पर

- 5.2 आटो/डीओटी० टेलीफोन :-
स्टेशन पर आटो एवं डीओटी० टेलीफोन की व्यवस्था है ।
- 5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :-
समपार सं० 67 व 71 के टेलीफोन इस स्टेशन से जुड़े हुये है ।
- 5.4 आई०बी०एस० का आई०बी०एस० टेलीफोन :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.5 एक्सिल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.7 वी एच एफ सेट :-
स्टेशन पर उपलब्ध है ।
- 5.8 सचल गाड़ी रेडियो संचार (एमटीआरसी) :-
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

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

6. गाड़ी संचालन :

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 व अध्याय 17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45 व 3.47 के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल(डोमिनो टाइप) की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम संख्या जी.एम.(एस.एण्ड टी)/आर.वी.एन. एल/एल.के.ओ/2017(पी०डी०)/29 दि० 04.01.17 संलग्न है। स्टेशन पैनल पर उपलब्ध उपकरणों का विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट “बी” में दिया गया है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर, कांटावाला व फाटकवाला के गाड़ी संचालन के कर्तव्यों का विस्तृत विवरण परिशिष्ट “डी” में दिया गया है। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने-अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगे।

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

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

6.1.2 लाइनों की क्लीयरेंस सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र :

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य V.D.U.(पी.सी.) 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 नं० बुक गाड़ी पार्सिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

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

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन :

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

(सामान्य नियम 5.01(16) देखें।)

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :

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

- (क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो ।
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से "आन" न कर दिये गये हो ।

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

डाउन गाड़ियों के लिए :

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

अप गाड़ियों के लिए :

स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस-13 तक ।

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

डाउन गाड़ियों के लिए:

समपार सं0 67

अप गाड़ियों के लिए:

—कोई नहीं—

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

6.2.1 गाड़ी के स्टेशन पर आगमन या प्रस्थान के समय पालन की जाने वाली अन्य विशेष शर्त :**6.2.1.1 ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना :**

सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

कमशः पृष्ठ 13 पर

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

यू.एफ.एस.बी.आई ब्लॉक पैनल के ब्लॉक सेक्शन क्लियर इण्डिकेशन की विफलता होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को बन्द कराते समय रुकने वाली अप गाड़ियों की सूचना सम्बन्धित ट्राफिक फाटकवाले को 'पूर्ण आगमन' सुनिश्चित करने हेतु देगा।

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :

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

- (क) सभी 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 ट्रेलिंग 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 ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :-

(अ) अप गाड़ियों के लिए :

1. लाइन सं० 1 पर आगमन हेतु स्नैग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
2. लाइन सं० 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
3. लाइन सं० 3 पर आगमन हेतु स्नैग डेड एण्ड तक अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
4. लाइन सं० 4 पर आगमन के लिये स्नैग डेड एण्ड तक।

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:

1. लाइन सं० 1 पर आगमन हेतु स्नैग डेड एण्ड तक अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक।
2. लाइन सं० 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक।
3. लाइन सं० 3 पर आगमन हेतु स्नैग डेड एण्ड तक अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-13 तक।
4. लाइन सं० 4 पर आगमन हेतु स्नैग डेड एण्ड तक।

(घ) समपार फाटक बंद व लाक न कर दिया हो :-**(अ) अप गाड़ियों के लिए :-**

समपार सं० 71

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए :-

लाइन सं० 1/3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन के अतिरिक्त समपार सं० 71

नोट : 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 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :

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 स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

क्रमशः पृष्ठ 14 पर

- 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 बत्तियाँ जल जायेंगी।
- ङ. 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 जायेंगे।
- छ. गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियाँ बुझकर लाल बत्तियाँ जल जाती है। और जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियाँ बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियाँ फिर जल जाती हैं।
- ज. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि० 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 सिगनल को पुनः "आन" करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व :
सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार स्टेशन मास्टर सिगनल का पुनः आन करना/होना सुनिश्चित करे।

6.4 एक साथ दो गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान, गाड़ियों की क्रासिंग तथा गाड़ियों को प्राथमिकता देना :-

- 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 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

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

कमशः 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 इन्टरसेफ(यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगे।

(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली डाउन 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।

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली अप गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं० 71 पर कार्यरत फाटकवाला गाड़ियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी का पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नं० देगा। समपार सं० 71 पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

- (क) स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो ।
- (ख) V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल पर सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेन्सी बत्ती न प्रकाशित हो ।
- (ग) जाने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल का संचालन करें। रूट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायें एवं सिगनल 'आफ' हो जायेगा। सिगनल 'आफ' होने पर पूरा रूट 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 ।
- (ङ.) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेन्सी प्रकाश 'लाल' गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा ।
- (च) गाड़ी के जाने के पश्चात कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें ।

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

कमश: पृष्ठ 16 पर

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

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 हैं और गाड़ी किस गति से चलाई जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या अन्य स्टेशनों पर और ऐसी पद्धति से दिया जायेगा जैसे विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

(सा० एवं सहा० नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

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 सं० 1/3 से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। किसी भी स्थिति में गाड़ी, गुडस लूप लाइन सं० 4 से बिना रुके नहीं जायेगी। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जब तक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है। सम्बंधित कॉटा व सिगनल पुश बटन को स्टे.सं.नि. में संलग्न परिशिष्ट बी' के अनुसार संचालित किया जायेगा।

6.7.2 बिना रुके जाने वाली गाड़ियों को दोनों तरफ से देखना चाहिये। स्टे.मा. 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 कू व गार्ड के बीच दिन में हरी झण्डी तथा रात में हरी बत्ती द्वारा किया जायेगा। (सहा.नि. 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 रखेंगे। (देखें साधा० एवं सहा० नियम 5.01(5)(vii))

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

ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में स्टे.मा. द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता में अगर कॉटे का संचालन करना हो तो कॉटे का अवरोधरहित होना सुनिश्चित करने के पश्चात आपातकालीन स्टे.मा. चाभी पैनल पर लगाकर घुमाने के बाद ही स्टे.मा. पैनल पर दिये गये आपातकालीन कॉटा संचालन बटन (EWN) के साथ NWWN/RWWN बटन दबायेगें। तत्पश्चात EWN बटन को छोड़ते 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 कैंक 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)

कमशः पृष्ठ 17 पर

6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.8.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.8.5 एक्सल काउन्टर/एक्सल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक-V में दिया गया है ।

6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :

सामान्य नियम 3.77(1)(2) एवं सहायक नियम 3.77(i) देखें ।

6.8.7 अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :

सामान्य नियम 5.09(1)(2)(3) एवं सहायक नियम 5.09(i) देखें ।

6.8.8 बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :

सामान्य नियम 5.10(1)(2) एवं सहायक नियम 5.10(i)(ii)(iii) देखें ।

6.8.9 शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धति:-

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 शन्टिंग संचालन की अनुमति दे सकता है। यदि पैनल पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रही है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटो को खराब समझा जाएगा। शन्टिंग प्रभारी व्यक्तिगत रूप से कांटो की सही सेटिंग की जांच करेगा और सभी कांटों को क्लैम्प एवं पैडलाक किए जाने के बाद ही निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनल द्वारा शन्टिंग कराएगा। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचालन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये-इन दोनों में जो पहले हो-तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))

6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध :

सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 देखें ।

7. लाइन अवरुद्ध होना :

सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है। परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर साधारण एवं सहायक नियम 5.19 का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से प्राइवेट नं० का आदान प्रदान अवश्य करें। सम्बन्धित लाइन के कांटे व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" व अनुलग्नक-IV में देखें।

कमशः पृष्ठ 18 पर

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

सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।

8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

- (i) जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल आन रखे जाये।
- (ii) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल "आफ" किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है।

8.3 (i) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :

- (क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- (ख) धुन्ध या कोहरा या किसी भी कारण यदि दृश्यता बाधित हो तो किसी भी गाड़ी का लाइन क्लीयर देने के पश्चात उसके सामने उन लाइनों पर शंटिंग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है।

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :—कुछ नहीं—

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

8.4.1 ब्लॉक खण्ड साफ होने पर शंटिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)
सामान्यतया इस स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल तक लिखित शंटिंग मेमो देकर शंटिंग किये जाने की अनुमति है परन्तु विशेष परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल के बाहर शंटिंग हेतु, लाइन को ब्लॉक बैक कर शंटिंग चाभी/शंटिंग आदेश देकर शंटिंग की जा सकती है।
(सा० नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)

8.4.2 आती हुई गाड़ी की दिशा में शंटिंग :—

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

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

8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग :—

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

8.4.4 शंटिंग पर प्रतिबन्ध :—

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

कमश: पृष्ठ 19 पर

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

8.4.5 इकहरी लाइन पर 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 परिस्थितियाँ :

(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।
(साधा० एवं सहायक नियम का अध्याय-14 एवं परिशिष्ट "घ " देखें)

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

(ब) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्ध होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और दुर्घटना मैनुअल एवं सा० 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 कांटे 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 :

दुर्घटना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लियर 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) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियाँ :

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) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(v) एक्सल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक-V में दिया गया है।

(vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

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

(i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को क्रेक 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) कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन :

ट्रैक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधारहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है।

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

(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 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

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

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

कमश: पृष्ठ 21 पर

- (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा।
- (ख) वी०एच०एफ० सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय वी०एच०एफ० सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

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

9.1.1 इकहरी लाइन खण्ड में संचार साधनों की विफलता की स्थिति में

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

- (अ) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार।
- (ब) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।
- (स) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को "आन" स्थिति में पार करने का प्राधिकार।
- (द) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लियर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिए भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के लिए लाइन क्लियर के लिए कहा जाय।
- (य) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लियर संदेश जिसमें निम्नलिखित के लिए अनुमति दी गयी हो :-
- 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**
 - टारर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रैक के वापस आने के लिए, **अथवा**
 - मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिए।

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

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड पर :

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :

स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है।

9.3 बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त/क्रिपिल्ड गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान :

सामान्य एवं सहायक नियम 6.02 के अनुसार कार्य किया जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

क. सीतापुर जं० छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल सं० एस-5 की बत्ती ।

ख. कमलापुर छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल सं० 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 स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खंम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात् बाहर की ओर गड़े है। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो , वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो ड्यूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैंग मैनों को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनल मैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी ।

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

(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनल मैन और या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनल मैन प्रतिनियुक्त 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.एस. ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरसेफ (यू.एफ.एस.बी.आई) की कार्य विधि । |
| | अनुलग्नक-IV | विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधि । |
| | अनुलग्नक-V | ब्लाक प्रूविंग बाई डिजिटल एक्सल काउन्टर की कार्यविधि । |

क्रमशः पृष्ठ 23 पर

- 3 परिशिष्ट 'सी' टक्कर रोधी उपकरण ।
- 4 परिशिष्ट 'डी' कर्मचारियों के कर्तव्य ।
- 5 परिशिष्ट 'ई.' स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।
- 6 परिशिष्ट 'एफ' डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम ।
- 7 परिशिष्ट 'जी' विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के लिये नियम ।

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

ख. उर्पयुक्त 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 जाय ।

पूर्वोत्तर रेलवे
लखनऊ मण्डल
टाप शीट

खैराबाद(अवध) स्टेशन

कार्यालय
मंडल रेल प्रबन्धक/परिचालन
लखनऊ

दिनांक 07.01.19 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन./237 में शुद्धि पर्ची सं०-4 दिनांक 10.10.22

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

सीतापुर जं० स्टेशन से सीतापुर सिटी स्टेशन के मध्य दोहरीकरण कार्य के अन्तर्गत खैराबाद (अवध) स्टेशन प

मुख्य भाग : पृष्ठ सं० 1, 3 व 12 बदला गया।

परिशिष्ट 'ए' भाग - 1 : पृष्ठ सं० 2, 9, 10, 15 व 16 बदला गया।

परिशिष्ट 'ए' भाग - 2 : पृष्ठ सं० 2 व 10 बदला गया।

परिशिष्ट 'डी' : पृष्ठ सं० 2 व 3 बदला गया।

परिशिष्ट 'जी' : 6 पृष्ठों को हटाकर 8 पृष्ठों से बदला गया।

कर्षण आरेख KB/RVNL/SWR/06 दि० 01.12.21 को DyCEE/Con/LJN/KB/
TSWR/22 दि० 10.10.22 से बदला गया।

परिशिष्ट 'ए'

भाग - 2

खैराबाद(अवध) -कमलापुर स्टेशनो के मध्य स्थित "सी" श्रेणी के इन्जी० समपार फाटक सं० 67 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.1 सामान्य :-

1	समपार फाटक सं०	67 "सी"
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इंजीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी०/रेलपथ निरीक्षक	सीसेइ/रेलपथ/सीतापुर
4	किलोमीटर पर स्थित	79/9-80/0
5	स्टेशन पर	खैराबाद(अवध)
6	स्टेशनो के मध्य	खैराबाद(अवध)-कमलापुर
7	बी०जी०/एम०जी०/एन०जी०	बी०जी०
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाकड/नान-इण्टरलाकड	नान-इण्टरलाकड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	-
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि०मी०	
	अप दिशा-	-
	डाउन दिशा-	-
13	संकेतन व्यवस्था	-
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन०एच०/एस०एच०/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	बिस्वां मार्ग
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	5.50 मीटर
21	सड़क की कासिंग 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 सीधआई (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	9.50 मीटर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	समतल
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	10.50 मीटर
29	रोड साइन	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31	टी0वी0यू0	7020 जुलाई 2022
32	अगली गणना की तिथि	जुलाई 2025
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	02
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	रेलवे अस्पताल सीतापुर
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	खैराबाद(अवध)
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हों / नही	उपलब्ध

1.2 उपकरण :-

क्रम सं०	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 चैन (जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	गेट लैम्प	02
9	टामी बार	01
10	मोर्टार पैन (तसला)	01
11	फावड़ा/बेलचा	01
12	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
13	पिक एक्स	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
14	टिन केस झण्डी के लिये	01
15	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
16	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	01
17	टिन केस मस्टर शीट के लिये	01
18	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते हैं (दृष्टि वाला)	01
19	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम	01
20	टोकरी	01
21	सीटी	01
22	दीवार घड़ी	01
23	छोटी चैन 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) संचालन पद्धति :-

इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियरों की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियरों को चलाने के लिए एक विन्च की व्यवस्था है जिसमें एक 'ई' प्रकार का ताला लगा है इस ताले में "टी-1" चाभी लगी है। लिफ्टिंग बैरियरों के बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो 'ई' प्रकार के ताले लगे हैं। एक ताले में 'टी' चाभी लगी है तथा दूसरे में 'टी-1' चाभी लगाने के लिये जगह है। इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत गेटमैन विन्च को तबतक संचालित करेगा जबतक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर के बीच में कोई सड़क वाहन न फँस 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। विन्च से निकली चाभी 'टी-1' को इसके अपने ताले में लगाकर घुमायेगा तथा बूम लाकिंग लीवर को विपरीत दिशा में खींचेगा जिससे बूम ताला बन्द हो जायेंगे तथा रोड सिगनलों में स्थिर पीला संकेत के स्थान पर स्थिर लाल संकेत प्रकाशित होगा, तब गेटमैन चाभी 'टी' को निकालकर अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा।

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) प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान :-

- कार्यरत स्टेशन मास्टर डाउन गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा अप गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले 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।
- 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।
- कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन से समपार फाटक के बन्द व लाक होने का प्राइवेट नम्बर प्राप्त होने के उपरान्त ही सम्बन्धित गाड़ी का लाइन क्लियर अथवा प्रस्थान प्राधिकार देगा।
- कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्नलिखित प्रारूप में एक लाग रजिस्टर का आवश्यकतानुसार अनुसंधान करेंगे :-

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 पूर्णरूप से पास होना सुनिश्चित करके समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलने हेतु अधिकृत होगा।

(ग) टेलीफोन संचार की विफलता :-

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

- (i) कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली सभी गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (ii) जारी किये गये सतर्कता आदेश में ड्राइवर को समपार फाटक की तरफ लगातार सीटी बजाते हुये सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने हेतु निर्देश दिया जायेगा।
- (iii) ड्राइवर को कार्यरत गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल संकेत मिलने पर समपार फाटक को सतर्कतापूर्वक पास करने का निर्देश दिया जायेगा। यदि हाथ सिगनल संकेत नहीं दिखाई देता है तो ड्राइवर गाड़ी को समपार के पहले रोककर अपने सहायक ड्राइवर को समपार की स्थिति जानने के लिये भेजेगा। यदि समपार फाटक बन्द है तो सहायक ड्राइवर 'सभी ठीक है' सिगनल देगा और यदि समपार फाटक बन्द नहीं है तो सहायक ड्राइवर समपार फाटक को बन्द करके 'सभी ठीक है' सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर, गार्ड की सहायता लेगा।
- (iv) गाड़ी के आगमन के मामले में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।
- (v) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत गेटमैन को भी गैंगमैन/पेट्रोलमैन या प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने की सूचना देगा।
- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।
- (viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा।

(घ) लिफ्टिंग बैरियर की विफलता :-

- (i) जब लिफ्टिंग बैरियर के खराब हो जाने के कारण गेट को बन्द न किया जा सके तो गेटमैन तुरन्त प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।
- (ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की सम्भावना हो, दिन में लाल बैनर पलैंग 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.) समपार फाटक पर अवरोध :-

- (i) यदि कोई सड़क वाहन गेट तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनों छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फलैंग 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 नहीं 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 नहीं चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नहीं कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नहीं कर रहा है।
- (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 नहीं 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.) समपार फाटक के समीप रेल पथ पर अवरोध :-

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 गेटमैन के कर्तव्य :-

(1) सावधानी :-

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) ट्रेन के समपार फाटक से गुजरते समय फाटक वाले की स्थिति :-

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

- (i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुँह करके खड़ा रहेगा।
- (ii) दिन में गेटमैन दायें हाथ में लाल झण्डी तथा बाँयें 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 बाँधकर सीटी लटकाये रहेगा।

(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-

- (i) गेटमैन जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हुआ हो तो रेलपथ पर समपार के दोनों तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फलैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।
- (ii) गेटमैन गेट लैम्प को सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।
- (iii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नहीं जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।
- (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, सेपटी 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 हैं एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार हैं।
- (xiii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ हैं।
- (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 गुजरे।
- (xvii) जहाँ 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 फेंकेगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।
- (iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यों के उपरान्त भी ध्यान नहीं देते हैं तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।
- (iv) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन रोक हैण्ड सिगनल (लाल) नहीं दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर-नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।
- (v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करते हुये दोनों हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनों हाथों को अलग करके पुनः दोनों हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।
- (vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नहीं रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के द्वारा इसकी सूचना देगा।
- (5) आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :-
- (i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनों तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।
- (ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।
- (iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।
- (6) गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा :-
- (अ) इकहरी लाइन पर :-
- (i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर 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 पलैंग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।
- (iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।
- (iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10-10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।
- (v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर कमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।
- (vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।
- (vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहाँ पटाखे लगाये जाते हैं, पहुँचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहाँ तक पहुँच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।
- (viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।
- (ब) गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही :-
- (i) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।
- (ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे - वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम तथा स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।
- (iii) गाड़ी के आवागमन हेतु समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात् किसी भी अपरिहार्य परिस्थिति में बिना गाड़ी पास हुये समपार को सड़क यातायात हेतु तबतक नहीं खोलेगा जबतक कि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलने हेतु प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर उसे अधिकृत न कर दिया गया हो।

(7). 25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँ:-

- (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 कंधे पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
- (iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।
- (v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुयें जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।
- (vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।

- (vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:-
1. गेट को तुरन्त बंद करें।
 2. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे-
 (क) ओ.एच.ई. की तारों से आग लगने पर।
 (ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।
 (ग) इंजन के पेटों में खराबी।
 (घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
 (ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
 (च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।
3. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत में टूटी तारों एवं बांड को न छुयें।
 4. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर-प्लैग एवं पटाखें लगायें।
 5. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई. के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर अप एवं डाउन लाइन में पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।
- (viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
- (ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।
- (x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तों तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
- (xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़ें।
- (xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुयें तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

.....

परिशिष्ट 'ए'

भाग-1

**खैराबाद (अवध) स्टेशन पर स्थित 'विशेष' श्रेणी का ट्राफिक समपार फाटक
सं० 71 के संचालन हेतु अनुदेश**

1. विवरण

1.1 सामान्य :-

1	समपार फाटक सं०	71 "विशेष"
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	यातायात
3	किसके अधीन स्टेशन अधी०/रेलपथ निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक/खैराबाद(अवध)
4	किलोमीटर पर स्थित	83/0-1
5	स्टेशन पर	खैराबाद(अवध)
6	स्टेशनों के मध्य	खैराबाद(अवध) यार्ड
7	बी०जी०/एम०जी०/एन०जी०	बी०जी०
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाकड/नान-इण्टरलाकड	इण्टरलाकड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	स्टेशन के सिगनलो से अन्तर्पाशित है
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि०मी०	—
	अप दिशा—	—
	डाउन दिशा—	—
13	संकेतन व्यवस्था	कलर लाइट सिगनल
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	9.00 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन०एच०/एस०एच०/अन्य)	एस०एच०
17	सड़क का नाम	लहरपुर रोड
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.00 मीटर
21	सड़क की क्रॉसिंग 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	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	11.00 मीटर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	समतल
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	12.00 मीटर
29	रोड साइन	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31	टी0वी0यू0	73695 जुलाई 2022
32	अगली गणना की तिथि	जुलाई 2025
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	3
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	रेलवे अस्पताल सीतापुर
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	खैराबाद(अवध)
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हाँ / नहीं	उपलब्ध हैं

1.2 उपकरण :-

क्रम सं०	विवरण	मात्रा
1	ड्राई कलर टार्च/फ्लैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	03
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन(जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	टामी बार	01
9	मोटर पैन (तसला)	01
10	फावड़ा/बेल्टा	01
11	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
12	पिक एक्स	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
13	टिन केस झण्डी के लिये	01
14	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
15	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	01
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये	01
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते हैं (दृष्टि वाला)	01
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम	01
19	टोकरी	01
20	सीटी	01
21	दीवार घड़ी	01
22	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-

- गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
- गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
- पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
- ड्यूटी रोस्टर।
- गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण-पत्र।
- गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जाँच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
- दुर्घटना रजिस्टर।
- समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
- निरीक्षण पुस्तिका।
- जन परिवाद पुस्तिका।

1.4 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-

(ए) संचालन पद्धति :-

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं० बी-1 एवं बी-2 } है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनों बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर दो { बैरियर सं० बी-1 बी-2 } कुल दो लाल रंग का **बूम लाक प्रूविंग इन्डीकेशन** है। **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को पुश बटन, हैण्ड जनरेटर या मैकेनिकल रूप से संचालित किया जा सकता है। पुशबटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी-बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक कैंक हैण्डिल की व्यवस्था है।

(अ) पुश बटन द्वारा समपार का संचालन:

(क) समपार फाटक को बंद करना :

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को 'आन' स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के बैरियर-1 एवं बैरियर-2 के स्विच को 'आन' स्थिति में रखे।
- (iii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को आटो स्थिति में रखें।
- (iv) आपरेटिंग पैनल द्वारा क्लोज बटन दबाकर बूम को { बैरियर सं० बी-1 एवं बी-2 } बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हूटर बजने लगेगा और इन सम्बन्धित बूम आपरेट होगा। बूम के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।
- (v) आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन के **V.D.U.(पी.सी.) / कंट्रोल पैनल** पर भी गेट "बन्द" इन्डीकेशन मिल जायेगा।
- (vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का **सफेद** इन्डीकेशन बुझ जायेगा।

(ख) खोलने हेतु :

- (i) समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, गेट कंट्रोल को गेट में वापस कर देगा जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इन्डीकेशन मिल जायेगा।
- (ii) स्टेशन से लाक फ्री **सफेद** इन्डीकेशन प्राप्त होने के बाद बूम को खोलने के लिए आपरेटिंग पैनल पर उपलब्ध ओपेन बटन को तब तक दबाए जब तक कि पैनल पर बूम का ओपेन इन्डीकेशन न मिल जाए।

(ब) पुश बटन विफलता की स्थिति में हैण्ड जनरेटर से समपार का परिचालन:

(क) बन्द करने हेतु :-

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को "आन" स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के आटो/मैनुअल को मैनुअल स्थिति में रखें।

- (iii) सर्व प्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रेन्क को क्लक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम [बी1 व बी2] आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक पूर्विग का लाल इण्डिकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा। समपार फाटक का बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **V.D.U.(पी.सी.) / कन्ट्रोल पैनल** द्वारा समपार फाटक को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात् गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा

(ख) खोलने हेतु

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर गेट कन्ट्रोल को गेट पर वापस कर देगा। जिससे गेट लाज पर लाक फ्री का सफेद इण्डिकेशन मिल जायेगा। (i) पैनल के आन/आफ स्विच को "आन" स्थिति में रखे।

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

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

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

स्टेशन मास्टर **V.D.U.(पी.सी.) / कन्ट्रोल पैनल** द्वारा समपार आपात कालीन नियंत्रण का संचालन करेगा जिससे गेट लाज में लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी "पी" को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगा:-

(i) चाभी "पी" को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सी.एच.जी.-1" मुक्त होगी।

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

- (iii) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गेट कन्ट्रोल को लॉक स्थिति में कर देगा। जिससे गेट लाज में लाक फ्री इण्डिकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार आपात कालीन नियंत्रण का संचालन करेगा। जिससे गेट लाज में लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी 'पी' को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट खोलने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगा:-

- (i) चाभी "पी" को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सी.एच.जी.-1" मुक्त होगी।
- (ii) सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात क्रैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा। गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नाच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर एंटी क्लाक वाइज

दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी "सी. एच.जी.-1" को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी "पी" को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

(द) गेट पर लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से "पी" चाभी न निकलने की दशा में संचालन:-

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

- (i) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।
- (ii) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग ई.के.टी. में लगी पीकेई चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।
- (iii) पीकेई चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी पीकेई को गेट लाज में लगे सम्बन्धित 3वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी पीई मुक्त होगी। कार्यरत गेटमैन चाभी पीई को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सी.एच.जी.-1" मुक्त होगी।
- (iv) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नाच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी "सी.एच.जी.-1" को वापस 2 वे लाक

अप बाक्स में लगा देगा और चाभी 'पीई' को निकालकर सम्बन्धित 3वे लाक अप बाक्स में लगायेगा। 3वे लाक अप बाक्स से मुक्त चाभी 'पीकेई' को वापस भेजेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर 'पीकेई' चाभी को पुनः पार्किंग एच.के.टी. में लगाना सुनिश्चित करेगा।

- (v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गेट कन्ट्रोल को लॉक स्थिति में कर देगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डिकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

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

- (ii) 'पीकेई' चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी 'पीकेई' को गेट लाज में लगे सम्बन्धित 3वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी 'पीई' मुक्त होगी।

कार्यरत गेटमैन चाभी 'पीई' को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी 'सी. एच.जी.-1' मुक्त होगी।

कार्यरत गेटमैन "सी.एच.जी.-1" चाभी द्वारा गेट को खोल कर वापस 2वे लाक अप बाक्स में लगाकर 'पीई' चाभी को मुक्त कर 3वे लाक अप बाक्स में लगायेगा। 3वे लाक अप बाक्स से मुक्त चाभी 'पीकेई' को वापस हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा कार्यरत स्टेशन मास्टर 'पीकेई' चाभी को पुनः पार्किंग ई.के.टी. में लगाना सुनिश्चित करेगा।

(य) स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-

(क) समपार बन्द करने हेतु:-

- (i) जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से बन्द न किया जा सके तब समपार पर लगाए गए स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।
- (ii) स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
- (iii) स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी बी1-बी2 वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2 वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी बी1-बी2 को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी के1 एवं के2 रिलीज हो जायेगी।
- (iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी के1 एवं के2 को 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी 'के' रिलीज होगी। गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा जिससे समपार बन्द होने का इन्डिकेशन स्टेशन मास्टर को पैनल पर प्राप्त होगा।
- (v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन "551वाइ.एन" एवं GBRN बटन को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा। सिगनल 'आफ' हो जाने के

पश्चात गेटलाज में लगे के०एल०सी०आर० से चाभी 'के' को नहीं निकाला जा सकेगा ।

(ख) समपार खोलने हेतु :-

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण बटन "551 वाइ.एन" को GBN बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इण्डिकेशन मिल जायेगा। गेट रिलीज का इण्डिकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी 'के' के०एल०सी०आर० से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी 'के' सम्बन्धित 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी के१ एवं के२ मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी के१ एवं के२ को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी बी१ एवं बी२ को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

विद्युतीय नियंत्रण की विफलता होने की स्थिति में जब के०एल०सी०आर० से 'के' चाभी को निकाला न जा सके तो स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग एच.के.टी. में लगी पीकेई चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

पीकेई चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी पीकेई को गेट लाज में लगे सम्बन्धित 3वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी केई मुक्त होगी। कार्यरत गेटमैन द्वारा चाभी केई को 3 वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी के१ एवं के२ मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी के१ एवं के२ को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी बी१-बी२ को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र) समपार नियंत्रण बटन:

पैनल पर समपार के नियन्त्रण के लिये "551 वाइ एन" बटन पैनल पर लगाया गया है। गेट खोलने के लिये "551 वाइ एन" एवं GBN बटन दबाने से रिलीज के ऊपर लगी लाल बत्ती जल जायेगी एवं गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री इंडिकेशन प्रकाशित हो जायेगा। गेट को लाक करने के लिये "551 वाइ एन" एवं GBRN बटन दबाने पर लाक के ऊपर लगी सफेद बत्ती जल जायेगी एवं गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इंडिकेशन बुझ जायेगा।

(ल) आकस्मिक समपार नियंत्रण बटन:

बैरियर का संचालन गेट लाज से बटन तथा हैण्ड जनरेटर से न हो सके तो उस स्थिति में इस बटन को गुप बटन के साथ दबाकर आपात कालीन नियन्त्रण को रिलीज स्थिति में करते हैं। परिणाम स्वरूप गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कन्ट्रोलर में लाक फ्री प्रतीक जल जाता है और चाभी "पी" लीवर लाक से मुक्त हो जाती है। "पी" चाभी को गेट लाज में लगे लाक अप बाक्स में लगाकर घुमाने पर चाभी "सी.एच.जी-1" मुक्त हो जाती है।

नोट: I. आपात कालीन स्विच :

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

II. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर विद्युत नियंत्रण की विफलता होने पर जब के०एल०सी०आर० से सम्बन्धित पी/के चाभी को निकाला न जा सके तो स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) में विद्युत लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर के संचालन हेतु आपात कालीन चाभी 'पीकेई' का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) में लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी ई०के०टी० में लाकड रहती है।

पीकेई चाभी को गेट लाज में लगे सम्बन्धित 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर पीई/केई चाभी मुक्त होगी। आवश्यकतानुसार पीई/केई चाभी द्वारा गेट का संचालन किया जायेगा। विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में चाभी 'पीकेई' परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा गेट पर भेजी जाती है इस चाभी को निकालने से गेट रक्षित सिगनल 'आन' स्थिति में हो जाते/रहते हैं। विफलता ठीक होने पर पुनः ई०के०टी० में लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(बी) गेटमैन को सूचना :-

- (i) अप गाड़ियों का आगमन व डाउन गाड़ियों का लाइन सं० 1/3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन के अतिरिक्त एवं डाउन गाड़ियों के प्रस्थान के लिये इस समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :-

सामान्य स्थिति में :-

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	सूचना का समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके इंडीकेशन देने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं० का आदान प्रदान	गेटमैन का प्रा.नं.	स्टेमा का प्रा.नं०	समपार से गाड़ी पास होने का समय	गेटमैन द्वारा आवश्यकतानुसार गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

गेट विफल होने की स्थिति में :-

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

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

- (ii) इण्डीकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन सं० '551 वाइ.एन' एवं ग्रुप बटन (GBRN) के साथ दबाकर गेट कन्ट्रोल को लॉक कर लेगा। ऐसा करने पर समपार फाटक बन्द व लाक के ऊपर एक सफेद लधु बत्ती जल जायेगी। तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा।
- (iii) स्टेशन मास्टर का यह दायित्व है कि गेटमैन को सूचित करने से पूर्व सुनिश्चित कर ले कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार है सड़क यातायात अधिक देर तक समपार पर रुका न रहे।

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

(सी) टेलीफोन संचार की विफलता :-

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

- (i) कार्यरत स्टेशन मास्टर, कांटावाला द्वारा गेटमैन को लिखित रूप से पूर्ण विवरण, संख्या एवं गाड़ी की दिशा के बारे में सूचित करेगा।
(ii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने के उपरान्त गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करेगा।

गेट का बन्द एवं लाक इन्डीकेशन प्राप्त होने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा।

- (iii) ट्रेनों की अधिकता के कारण कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा कार्यरत गेटमैन को सूचित करना सम्भव न हो सके तो वह गाड़ी के ड्राइवर को सिगनल "आन" स्थिति में पार करने हेतु लिखित आदेश देगा।
(iv) इसके अतिरिक्त स्टेशन मास्टर ड्राइवर को लगातार सीटी बजाते हुए सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ने हेतु तथा गेटमैन के हाथ सिगनल के अनुसार समपार पार करने का सतर्कता आदेश जारी करेगा।
(v) आने वाली गाड़ी के केस में स्टेशन मास्टर भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।
(vi) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।
(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।
(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा।

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

- (i) जब इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के खराब हो जाने के कारण गेट को बन्द न किया जा सके तो गेटमैन तुरन्त प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।
(ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की सम्भावना हो, दिन में लाल बैनर पलैंग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा। तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा।
(iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा।
(iv) सड़क यातायात को सुरक्षित करने के उपरान्त गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती आने वाली ट्रेन के ड्राइवर को दिखायेगा।
(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से इस समपार की ओर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह

- ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।
- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जब इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग /स्लाइडिंग बूम बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।
- (viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

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

- (i) यदि गेट की बंद स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर गेट की चाभी के.एल.सी.आर. इत्यादि से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए टेलीफोन से सूचित करेगा।
- (ii) कार्यरत स्टेशन मास्टर आपातकालीन चाभी जो स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे सील्ड एवं ताला बंद केस में लगी ई0के0टी0 में लाक रहती है, की सील को तोड़कर कार्यरत कर्मचारी के द्वारा गेट पर भिजवायेगा तथा इसकी प्रविष्टि स्टेशन मास्टर अभिलेख में कारण सहित उल्लेख करते हुए हस्ताक्षर करेगा।
- (iii) इस परिस्थिति में गेट को नान इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान नान-इण्टरलाक गेट की कार्य प्रणाली के अनुसार किया जायेगा।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुए सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो के.एल.सी.आर. की मरम्मत करते हैं को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।
- (vii) सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।
- (viii) मरम्मत के बाद आपात कालीन चाभी दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा आपात कालीन बाक्स में रखकर पुनः सील कर दिया जायेगा।

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

- (i) समपार फाटक की खुली दशा में आवश्यकता पड़ने पर यदि के.एल.सी.आर. इत्यादि से गेट की चाभी निकाली न जा सके तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन द्वारा स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान के साथ सूचित करेगा।
- (ii) इस परिस्थिति में गेट को नान इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान नान-इण्टरलाक गेट की प्रक्रिया में निहित निर्देशों के अनुसार किया जायेगा।
- (iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा तथा गाड़ी को हाथ संकेत द्वारा पास करेगा।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (v) स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए गाड़ियों को ब्लाक खंड में प्रवेश कराने के पूर्व 'गेट खुली दशा में खराब है' के लिए सतर्कता आदेश जारी करने के लिए सूचित करेगा।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो के.एल.सी.आर. की मरम्मत करते हैं को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।
- (vii) सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।
- (viii) मरम्मत के बाद आपात कालीन चाभी दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा आपात कालीन बाक्स में रखकर पुनः सील कर दिया जायेगा।

(जी) समपार फाटक पर अवरोध :-

- (i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनों छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर पलैंग 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 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 नहीं प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।
- (v) गेटमैन तब पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है तथा गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।
- (vi) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।
- (vii) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नहीं कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नहीं कर रहा है।
- (viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जब तक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।
- (ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद इसकी सूचना गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान से सूचित करेगा।
- (x) कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई अवरोध न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ते हुये समपार को गेटमैन द्वारा हरा संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।
- (xi) यदि समपार फाटक बाधित नहीं है तब गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।
- (xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।
- (xiii) समपार फाटक पर सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय से प्रारम्भ की जायेगी जब लिफ्टिंग बैरियर को मरम्मत के उपरान्त संयोजन/फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

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

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 गेट को बाधित कर रहा है तो गेटमैन को सड़क यातायात के लिये गेट को उस समय तक बन्द रखेगा जब तक रेलपथ से अवरोध हटा न लिया जाये।

1.5 गेटमैन के कर्तव्य :-

- (1) सावधानी :-
गेटमैन सदैव किसी भी अप्रत्याशित घटना के लिये की जाने वाली त्वरित कार्यवाही के प्रति सावधान रहेगा।
- (2) ट्रेन के समपार फाटक से गुजरते समय फाटक वाले की स्थिति :-
ट्रेन के गुजरने की स्थिति में गेटमैन बतायी गयी निम्नलिखित स्थिति में खड़ा रहेगा:-

- (i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुंह करके खड़ा रहेगा।
 - (ii) दिन में गेटमैन दौरे हाथ में लाल झण्डी तथा बाँये 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 बाँधकर सीटी लटकाये रहेगा।
- (3) **गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-**
- (i) गेटमैन रोड यूजर सिगनल को लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।
 - (ii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नहीं जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।
 - (iii) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।
 - (iv) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चैन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।
 - (v) गेटमैन गार्ड द्वारा झाइवर को वाकी-टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।
 - (vi) समपार फाटक का बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चैन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।
 - (vii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंगमेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।
 - (viii) जब गेटमैन कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।
 - (ix) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण पत्र उपलब्ध है।
 - (x) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।
 - (xi) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में है एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार है।
 - (xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।
 - (xiii) 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।
 - (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) जहाँ 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 झाइवर/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 फेंकेगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।
- (iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यों के उपरान्त भी ध्यान नहीं देते हैं तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।
- (iv) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन रोक हैण्ड सिगनल (लाल) नहीं दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर-नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।
- (v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करते हुये दोनों हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनों हाथों को अलग करके पुनः दोनों हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।
- (vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नहीं रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा इसकी सूचना देगा।
- (5) **आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :-**
- (i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनों तरफ दिन में लाल बैनर फलैंग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।
- (ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।
- (iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।
- (6) **गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा :-**
- (अ) **इकहरी लाइन पर:-**
- (i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फलैंग तथा रात्रि में लाल बत्ती 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 फलैंग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन के दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।
- (iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।
- (iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तब **600 मीटर** पर एक पटाखा लगा देगा। उसके पश्चात् वह समपार से **1200 मीटर** की दूरी पर तीन पटाखे **10-10 मीटर** की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में **600 मीटर** पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।
- (v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर कर्मांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।
- (vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।
- (vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहाँ पटाखे लगाये जाते हैं, पहुँचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहाँ तक पहुँच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

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

(ब) गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही :-

- (i) यदि समपार फाटक किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।
- (ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे - वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम और स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।
- (iii) स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित करने पर स्टेशन पर रुकने वाली अप गाड़ियों के पूर्ण आगमन हेतु गेटमैन, टेल लैम्प/टेल बोर्ड के साथ गाड़ी का पास होना और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी के पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप स्टेशन मास्टर को सहायक नियम 4.17(vii) के अनुसार प्राइवेट नम्बर दे।

(7). 25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँ:-

- (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 कंधे पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
- (iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ाये।
- (v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुयें जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।
- (vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।
- (vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:-

3. गेट को तुरन्त बंद करें।

4. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे-

(क) ओ.एच.ई. की तारों से आग लगने पर।

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

(ग) इंजन के पेंटो में खराबी।

(घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।

(ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।

(च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।

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

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

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

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

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

- (x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तो तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
- (xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़ें।
- (xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुयें तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

.....

परिशिष्ट – सी

टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)

.....कुछ नहीं

परिशिष्ट – “डी”

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

1. स्टेशन अधीक्षक/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 वे 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 हैं।
- 1.4 दुर्घटना निवारण एवं संचालन को सही एवं संरक्षित विधि के प्रयोग सम्बन्धी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना।
- 1.5 यार्ड व यार्ड के साधनों का आवधिक निरीक्षण।
- 1.6 आश्वासन पुस्तिका, दुर्घटना पुस्तिका एवं स्टेशन संचालन नियमावली का रख-रखाव करना।

- 1.7 रात्रि में स्टेशन कार्यालय और गाड़ी संचालन के प्रयोजनार्थ निर्धारित नियम पुस्तिका, दैनिक गाड़ी सिगनल पुस्तिका, पेपर लाइन क्लियर पुस्तिकाओं, सतर्कता आदेश पुस्तिका टी/409 एवं टी/369(1)या(3बी) इत्यादि का आवधिक निरीक्षण करना।
- 1.8 सभी अनियमितताओं एवं नियम भंग के मामले का पता लगाना और रिपोर्ट करना।
- 1.9 सामान्य संचालन में सुधार लाने अथवा संरक्षित संचालन सुनिश्चित करने के लिए यार्ड में किसी आवश्यक संशोधन सम्बन्धित सुझाव सहित युक्ति भी सुझाना।
- 1.10 स्टेशन मास्टर निम्नलिखित पैरा(2) में वर्णित कर्तव्यों के मदों के लिए भी उत्तरदायी होंगे।

2. स्टेशन मास्टर :

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

- 2.1 यार्ड, प्वाइन्ट, सिगनल तथा सुरक्षा उपकरणों, निजी नम्बर पुस्तिका और गाड़ी के सामान्य, असामान्य संचालन की सभी पुस्तकों की स्थिति, कार्यमुक्त होन वाले स्टेशन मास्टर से समझ लेना है और निश्चित करना है कि अपूर्ण या खराब मदों को स्टेशन डायरी में विनिर्दिष्ट कर लिया गया है।
- 2.2 अपनी ड्यूटी के दौरान गुजरने वाली सभी गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर देना या प्राप्त करना तथा आगे जानें का प्राधिकार देना।
- 2.3 ब्लाक यन्त्रों का परिचालन और कन्ट्रोल फोन को स्वयं देखना है।
- 2.4 स्टेशन संचालन नियम और सा० एवं स० 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।

क्रमशः पृष्ठ 2

पर

- 2.6 शंटिंग संचालन 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, कैंक हैण्डिल के ताले की चाभियों को अपने अभिरक्षण में रखना।
- 2.10 शिफ्ट कर्मचारियों के कार्य का पर्यवेक्षण।
- 2.11 किसी सामान्य या विशेष आदेश द्वारा आवन्तित अन्य कर्तव्यों का सही पालन करना।
- 2.12 स्टेशन मास्टर की ड्यूटी समाप्त हो जाने के पश्चात् स्टेशन का सामान्य पर्यवेक्षण करना।
- 2.13 गाड़ियों 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 : उपयुक्त संचालन कर्तव्यों के अतिरिक्त स्टेशन मास्टर प्रशासन द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेंगे।

3. कांटावाला :

मंसिदूङ्ग
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा०
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

- 3.1 पैनल से जो कांटे संचालित नहीं होते उनकी तथा आवश्यकता पड़ने पर पैनल संचालित कांटों की सेटिंग तथा लाकिंग तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार गार्ड की देख-रेख में स्टेशन पर गाड़ियों की शंटिंग करना।
- 3.2 आवश्यकतानुसार गाड़ियों का पायलट करना 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 बुडेन स्प्रेग लगाना तथा सेफ्टी चेन बांधकर ताला लगाना।
- 3.5 अगर कोई सतर्कता आदेश हो तो सभी अप एवं डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश देना।
- 3.6 पैसेन्जर गाड़ियों के लाइन क्लियर एवं पैसेन्जर गाड़ियों को जाने हेतु स्टेशन की घंटी बजाना।
- 3.7 आवश्यकता पड़ने पर रुकने वाली गाड़ियों के गार्ड से पूर्ण आगमन रिपोर्ट लेना।
- 3.8 आवश्यकता पड़ने पर पार्सलों को लादना तथा उतारना।
- 3.9 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेशों का शीघ्रता एवं ईमानदारी से पालन करना।
- 3.10 गार्ड के पर्यवेक्षण में स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार गाड़ियों की शंटिंग करना।
- 3.11 दिन में टेल बोर्ड तथा रात में टेल लैम्प देखकर यह सुनिश्चित करना कि पूरी गाड़ी आ गई/चली गई है।

4. फाटकवाला :

फाटकवाला उसके चार्ज में दिये समपार फाटक के लिए उत्तरदायी है। प्रशासन द्वारा दिये गये उपकरणों को सुरक्षित रखना, उनके उचित प्रयोग और अनुरक्षण का उत्तरदायित्व उसी का है। उसे सड़क यातायात और रेलवे के लिए सदैव सतर्क रहना है और फाटक को निर्धारित तरीके से परिचालित करके रेल यातायात एवं सड़क यातायात दोनों को सुरक्षित करना है।

कमश: पृष्ठ 3

पर

उसे शंटिंग मूवमेंट और गाड़ी गुजरने पर फाटक को समय से बंद करना तथा संचलन पूरा होने पर समय से फाटक खोलना है ताकि सड़क यातायात डिटेंशन की घटना न घटे। इसके अतिरिक्त उसके निम्नलिखित कर्तव्य हैं :-

- 4.1 गाड़ी को गुजरने के लिये समपार फाटक को बन्द करके ताला लगाना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान व समपार फाटक के बन्द होने का इण्डिकेशन अथवा सम्बन्धित चाभी परिशिष्ट "ए" के अनुसार देना।
- 4.2 दिन में गेट लाज की तरफ सतर्कता के साथ दाहिने हाथ में लाल व बायें हाथ में हरी झण्डी लेकर तथा रात में हाथ बत्ती को ट्रैक की तरफ सफेद रोशनी करके खड़े होना चाहिये जिससे कि आपातस्थिति में वह आवश्यकता पड़ने पर शीघ्र से शीघ्र हाथ बत्ती दिखा सके।
- 4.3 खतरे की आशंका में उसे सतर्क और तुरन्त कार्यवाही हेतु तैयार रहना चाहिये।
- 4.4 उसे देखना चाहिये कि समपार फाटक पर उपलब्ध यन्त्र चालू हालत में है और तुरन्त उपयोग में लाये जा सकतें हैं।
- 4.5 फाटक की बत्तियां निरन्तर प्रज्वलित रहनी चाहिये, इसे सुनिश्चित कर ले।

- 4.6 यदि आपात्स्थिति में उसे फाटक छोड़ना पड़ जाये तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बन्द कर ताला लगा देना आवश्यक है ।
- 4.7 इसे सुनिश्चित करना चाहिये कि पहियों के फ्लेन्ज के पैनल हमेशा साफ रहें हों ।
- 4.8 फाटक या उससे सम्बन्धित यन्त्रों में यदि कोई खराबी दिखाई देती है तो शीघ्र से शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित कर देना चाहिये ।
- 4.9 यदि वह देखता है कि गाड़ी पार्ट हो गई है तो शोर मचाकर या हाव-भाव से ड्राइवर एवं गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकृष्ट करने का प्रयत्न करना चाहिये ।
(उसे खतरे का सिगनल कतई नहीं दिखाना चाहिये)
- 4.10 उसे अपने कार्यभार के घण्टों में फाटक पर प्रत्येक दशा में उपस्थित रहना चाहिये। उसे समपार फाटक को तब तक नहीं छोड़ना चाहिये जब तक कि वह कार्यमुक्त न हो गया हो ।
- 4.11 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये सभी वैध निर्देशों का पालन करना चाहिये ।

परिशिष्ट "ई"

स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची :-

क्रम सं०	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 चैन	4
8	क्लैम्प	8
9	पैड लाक चाभी सहित	16
10	वूडेन स्प्रेग	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 ————

