पूर्वोत्तर रेलवे

लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं0–एल0जे0एन0 / 233

स्टे0सं0नियम जारी करने की तिथिः **20.11.18**
स्टे0सं0नियम लागू करने की तिथिः **07.01.19**

अटरिया स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
बी0जी0

टिप्पणी : (i) दि0 **07.01.19** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन. / **233** में शुद्धि पर्ची सं0 **3** को समाहित किया जायेगा।

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

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मुसिदूइं / गोरखपुर / पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं0 **एन.ई.आर. / एल.जे.एन / ए.ए. / एस.आई.पी / 2015 / वी.ई.आर.–जीरो / 12 संशोधन ''ई''** पर आधारित नियमारेख सं0ः **वमंसिदूइं / ल.जं. / 2021(आर0डी0) / 25 दि0 03.02.21** एवं **Traction Diagram. No. AA/RVNL/SWR/03 दि0 21.10.19** 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 :

अटरिया स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के **डालीगंज जं0–सीतापुर जं0** विद्युतीकृत खण्ड पर इकहरी लाइन **''बी''** श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन **मानक–IIR** अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित पुश बटन टाइप डोमिनो पैनल तथा विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह **लखनऊ जं0** स्टेशन से **41.501** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

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

2.2.1 ब्लाक स्टेशनः

अटरिया स्टेशन **बक्शी का तालाब** स्टेशन के उत्तर में **21.449** कि0मी0 तथा **सिधौली** स्टेशन के **दक्षिण** में **12.389** कि0मी0 दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

2.2.2.1 **बक्शी का तालाब छोर** :

इटौंजा हाल्ट स्टेशन इस स्टेशन से **11.189** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

2.2.2.2 **सिधौली छोर** :

मनवा हाल्ट स्टेशन इस स्टेशन से **4.27** कि0मी0 की दूरी पर स्थित है।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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

वह स्थान जहां से ''ब्लाक खंड''शुरु होता है ।	वह स्थान जहां ''ब्लाक खंड'' समाप्त होता है।
अटरिया – बक्शी का तालाब	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 से ।	**बक्शी का तालाब** स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
अटरिया – सिधौली	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 से ।	**सिधौली** स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :
इस स्टेशन की मध्य रेखा से **बक्शी का तालाब** स्टेशन की ओर समतल है। तथा **सिधौली** की ओर 1047.20 चेनेज तक समतल व उसके आगे 1634.11 चेनेज तक 6250 में 1 की चढ़ाई व उसके आगे 4700 में 1 की चढ़ाई है।

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

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियॉ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	766.00 मीटर	34	31	लूप लाइन एवं मध्यमतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	720.00 मीटर	32	30	मेन लाइन है।	
3	766.00 मीटर	34	31	लूप लाइन एवं मध्यमतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	

(ख) रनिंग लाइन सं0 2 मेन लाइन है।

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

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता :–

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियॉ	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 :

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त–पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
39 ट्राफिक	सी	अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 एवं डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के मध्य कि.मी. 40/7–8 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टे0 मास्टर कार्यालय से टेलीफोन से सम्बद्ध है।	नहीं

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

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

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त–र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
30 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **32/2–3** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टे0 मास्टर कार्यालय से टेलीफोन से सम्बद्ध है।	नहीं
31 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **32/9–33/0** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टे0 मास्टर कार्यालय से टेलीफोन से सम्बद्ध है।	नहीं
32 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **34/9–35/0** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टे0 मास्टर कार्यालय से टेलीफोन से सम्बद्ध है।	नहीं
34 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **37/2–3** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टे0 मास्टर कार्यालय से टेलीफोन से सम्बद्ध है।	नहीं
37 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **38/8–9** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	हैं	स्टे0 मास्टर कार्यालय से टेलीफोन से सम्बद्ध है।	नहीं
41 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **सिधौली** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **44/1–2** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टे0 मास्टर कार्यालय से टेलीफोन से सम्बद्ध है।	नहीं
43 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **सिधौली** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **46/7–8** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टे0 मास्टर कार्यालय से टेलीफोन से सम्बद्ध है।	नहीं

टिप्पणीः समपारो के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट''ए' भाग 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 एवं 8 देखें ।

3 <u>संचालन की प्रणाली और साधन :</u>
अगल–बगल के स्टेशनों के मध्य ''**पूर्ण ब्लाक पद्धति**'' लागू है। इस स्टेशन पर लगाये गये ब्लाक उपकरणों का प्रकार निम्नवत् है :

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी/ असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्व हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **सिधौली** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्व हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—

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।

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

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

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

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

(2) गाड़ी अप 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।

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

(3) यह V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऑपरेट किया जाता है जो गाडियों के आगमन, प्रस्थान एवं शंटिंग कार्य हेतु V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल से संचालित प्वाइन्टों, सिगनलों और शंट सिगनलों के सही संचालन के लिये व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है। जब कभी स्टेशन मास्टर उसके कार्यालय से बाहर जाता है तो उसके द्वारा V.D.U.(पी.सी.) एवं कन्ट्रोल पैनल को लॉक किया जायेगा। V.D.U.(पी.सी.) को लॉक करने के लिये V.D.U.(पी.सी.) पर दर्शाई गई एस.एम. 'की' पर क्लिक करें तथा प्राप्त ऑप्शन में 'की आउट' पर क्लिक करें। अब V.D.U.(पी.सी.) से कोई संचालन संभव नहीं होगा। कन्ट्रोल पैनल को लॉक करने के लिये कन्ट्रोल पैनल पर लगी स्टेशन मास्टर के लॉक की 'एस.एम. चाबी' को घुमा कर निकाल कर इसे लॉक किया जाना चाहिए एवं 'एस.एम.–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'** इन्डीकेशन जलता रहेगा इसके साथ ही पैनल सक्रिय होने का **'हरा'** इन्डीकेशन प्रकाशित रहेगा। जब V.D.U. से कार्य करना हो तो स्वीच पी.सी. कन्ट्रोल की ओर घुमाकर V.D.U. को उपयोग में लाया जायेगा, जिससे V.D.U. कन्ट्रोल का **'पीला'** इन्डीकेशन प्रकाशित होगा इसके साथ ही V.D.U.(पी.सी) सक्रिय होने का **'हरा'** इन्डीकेशन प्रकाशित हो जायेगा। V.D.U.(पी.सी.) एवं कन्ट्रोल पैनल दोनो सिस्टम में से एक समय में एक से ही कार्य किया जा सकेगा। पैनल एवं पी.सी. कमान्ड की विफलता पर एक **'लाल'** बत्ती स्वीच के पास प्रकाशित होगी। पैनल या पी.सी. कमान्ड के विफल होने पर एक **'लाल'** बत्ती स्वीच के पास प्रकाशित होगी।

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

(ii) <u>एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :–</u>
इस स्टेशन पर **अटरिया–बक्शी का तालाब** तथा **अटरिया–सिधौली** खण्ड में एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है तथा सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

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

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

(iv) <u>फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड</u> :–
स्टेशन पर फिक्सड वार्नर एवं स्टाप बोर्ड की व्यवस्था नहीं है।

(v) <u>आपात क्रास ओवर</u> :–
स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

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

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

(vii) <u>यांत्रिक रुप सें संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :</u>
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(viii) <u>आपात/क्रैंक हैण्डिल चाभियॉ और उनकी अभिरक्षा :</u>
आपात/क्रैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट ''**बी**'' में दिया गया है ।

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

(अ) <u>कांटा और सिगनलः–</u>
सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वाचालित 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 स्वाचालित रूप से सेट न होने के मामले में प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से परिचालित किया जाएगा। यदि कांटे व्यक्तिगत रूप से परिचालित करने पर भी सेट न हों तो क्रैन्क हैन्डिल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा क्रैन्क हैन्डिलिंग 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) <u>ट्रैप कांटा संकेतः–</u>
–कोई नही–

(स) <u>एक्सल काउन्टर के संकेतः–</u>
अटरिया–बक्शी का तालाब तथा **अटरिया–सिधौली** 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) <u>ट्रैक सर्किट इंडीकेशनः</u>
पैनल पर ट्रैक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है ट्रैक सर्किट स्टेशन संचालन नियम डायग्राम और पैनल पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है। संचालन नियम डायग्राम के अनुसार ट्रैक सर्किटेड यार्ड को स्माल ट्रैक सर्किट् के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें V.D.U. (पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल पर डिमार्केटेड किया गया है।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

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

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

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

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

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

(xiii) <u>क्रैंक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग</u> :
जब कभी किसी प्वाइण्ट को आपेक्षित पोजीशन में रुट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइण्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइण्ट को V.D.U.(पी.सी.) अथवा कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है।
ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाक्ड रखे गये सम्बन्धित क्रैन्क हैण्डिल को रिलीज करके जैसा कि इस स्टेशन कि स्टेशन संचालन नियमों में संलग्न परिशिष्ट ''बी'' में वर्णित है के अनुसार प्वाइण्ट को सेट करायेगा।

टिप्पणी :

(i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो 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 टेस्टिग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारुप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये ।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

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

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

(xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर के रख रखाव हेतुः

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

टिप्पणीः स्टेशन मास्टर वीडर काउन्टर रजिस्टर को वीडर काउन्टर द्वारा दर्शायी गयी संख्या के अनुसार अद्यतन रखेगें ।

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

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

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

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

(xix) ब्लाक की क्लियरिंग :
बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस. बी.आई) ब्लाक पैनल द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन के क्लीयर इण्डीकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगें। सम्बन्धित इण्डीकेशनों के विफलता की स्थिति में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगें।
(सा0 एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल :–

(क) अप डिस्टेंट सिगनल स0 ए–12 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो अप होम सिगनल सं0 एस–12 की स्थिति पर निर्भर है।

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

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

4.1.2 <u>अप प्रस्थान सिगनल</u> :–

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

(ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र व समपार सं0 39 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

4.1.3 <u>डाउन आगमन सिगनल</u> :

(क) डाउन डिस्टेंट सिगनल स0 ए–1 का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है जो डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 की स्थिति पर निर्भर है।

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

4.1.4 <u>डाउन प्रस्थान सिगनल</u> :–

(क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–7 लाइन सं0 1 से।
(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–5 लाइन स0 2 से।
(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस–9 लाइन स0 3 से।

(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 इकहरी लाइन टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।

नोटः (अ) डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 समपार सं0 39 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
(ब) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का प्रस्थान सिगनलों के **आफ** आस्पेक्ट पर नियंत्रण है ।

4.1.5 <u>अतिरिक्त सिगनल</u> :

4.1.5.1 <u>शंट सिगनल</u>

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

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

(ख) अनाश्रित शंट सिगनल	
शंट सिगनल सं0	विवरण
एस.एच–31	**बक्शी का तालाब** छोर से लाइन सं0 1/2/3 में आने के लिये।
एस.एच–32	**सिधौली** छोर से लाइन सं0 1/2/3 में आने के लिये।

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

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

(iii) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा 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। **(देखेंस0नियम 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 अवरूद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।

(vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे 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 <u>रिले कक्ष की चाभियों की सुरक्षा और स्टेशन मास्टर तथा सिगनल एवं दूर संचार के अनुरक्षण कर्मचारियों के बीच इन्हे लेने देने की कार्य पद्धति</u> :

इस स्टेशन के रिले रूम पर दो ताले (एस.एम. लॉक एवं सिगनल लॉक) लगे होते हैं जिसकी अभिरक्षा क्रमशः कार्यरत स्टेशन मास्टर एवं सिगनल कर्मचारी {जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो} द्वारा की जाती है। रिले रूम की 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।

कमशः पृष्ठ 11 पर

4.3 पावर सप्लाईः–
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 परि0 ''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 कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़े है।

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

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :–
समपार सं0 **30, 31, 32, 34, 37, 39, 41** एवं **43** के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े है ।

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

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

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

5.7 वी एच एफ सेट :– स्टेशन पर उपलब्ध है।

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

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

6. गाड़ी संचालन :
गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 व अध्याय 17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45 व 3.47 के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में V.D.U.(पी.सी.) व कन्ट्रोल पैनल (डोमिनो टाइप) की व्यवस्था है, जिसका **पैनल डायग्राम सं. जी.एम.(एस.एण्ड टी)/आर.वी.एन.एल /एल.के.ओ/ 2017(पी0डी0)/19 दि0 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 करेंगें।

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :
(अ) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर
(ब) कांटावाला
(स) फाटकवाला

क्रमशः पृष्ठ 12 पर

6.1.2 <u>लाइनों की क्लीयरेन्स सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व तथा उत्तर दायित्व के क्षेत्र</u> :

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य 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 फयूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा तथा प्राइवेट नं0 बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

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

6.1.3 <u>आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन</u> :

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

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

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

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

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

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

<u>डाउन गाड़ियों के लिए</u> :

समपार सं0 39 के पहले तक ।

<u>अप गाड़ियों के लिए</u> :

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

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

<u>डाउन गाड़ियों के लिए</u> :

समपार सं0 30, 31, 32, 34 एवं 37

<u>अप गाड़ियों के लिए</u> :

समपार सं0 41 व 43

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

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

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

सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

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 :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :–
– कोई नहीं–

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्ते :
किसी भी गाड़ी के लिए आगमन सिगनल तब तक ''**आफ**'' नहीं किये जायेगे जब तक कि :–

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

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

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

अ) अप गाड़ियों के लिए :
1. लाइन स0 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।
2. लाइन सं0 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।
3. लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक।

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:
1. लाइन स0 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।
2. लाइन स0 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।
3. लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक।

(घ) समपार फाटक बंद व लाक न कर दिया हो :–
(अ) अप गाड़ियों के लिए :–
– कोई नहीं–
(ब) डाउन गाड़ियों के लिए :–
समपार सं0 39

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 हेतु 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 बत्तियॉ जल जायेंगी।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.5 <u>गाड़ियों का पूर्ण आगमन</u> :

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

ख. स्टेशन पर रूकने वाली गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डीकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगें। **(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))**

क्रमशः पृष्ठ 15 पर

इण्डीकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रूकने वाली गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी–1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा0 एवं स0नियम 4.17)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियो का प्रस्थान :

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

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

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

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

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

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

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

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

(सा0 एवं सहा0 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 रूके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का ''आफ'' आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी वर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है।

कमशः पृष्ठ 16 पर

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

6.7.3 लूप लाइन पर स्थित वाहनो द्वारा स्टेशन की दृश्यता अवरूद्ध होने के कारण जब स्टेशन मास्टर के लिए स्थिर वाहनो को पार कर दूसरी तरफ सीधे जाने वाली गाड़ी से आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान करना सम्भव न हो तो स्टेशन मास्टर सीधे जाने वाली गाड़ी के दूसरी तरफ ड्राइवर व गार्ड से आल राइट सिगनल का आदान–प्रदान करने के लिए एक सक्षम रेल कर्मचारी को वर्दी के साथ नियुक्त करेगा। ऐसी अवस्था में ड्राइवर तथा गार्ड भी इस प्रकार के सिगनल के लिए गाड़ी के दूसरी तरफ सत्त दृष्टि रखेगें।**(देखे साधा. एवं सहा. 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 फयूज 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 छोडते हुए **NWWN/RWWN** दबाये हुए ही सम्बन्धित कॉटा बटन **WN** दबाकर कॉटो को वॉछित दशा में सेट कर क्लैम्प व पैडलाक करने के उपरांत गाड़ी को टी/369(3बी) पर पास करेगा।उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटो के सेट न होने पाने की दशा में क्रैन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा। स्टे.मा. द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टे.मा. डायरी एवं सिगनल विफलता रजिस्टर व वीडर गणक रजिस्टर में की जायेगी एवं सिगनल अनुरक्षक को इस बटन को सील करने हेतु लिखित सूचना दी जायेगी। स्टे.मा. को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये। **(सा.नि. 3.38(1), 3.40(2), 8.03,14.13 (1)(2) देखें)**

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

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

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

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

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

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

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

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

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

8. शंटिंग :

8.1 सामान्य सावधानियॉ : 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 है तो शंटिगं कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है ।

8.3 (i) शंटिग पर प्रतिबन्ध :

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

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

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

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

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

8.4.1 <u>ब्लाक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)</u>
सामान्यतया इस स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल तक लिखित शन्टिंग मेमो देकर शन्टिंग किये जाने की अनुमति है परन्तु विशेष परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल के बाहर शन्टिंग हेतु, लाइन को ब्लाक बैक कर शन्टिंग चाभी/शन्टिंग आदेश देकर शन्टिंग की जा सकती है।
(सा0 नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)

8.4.2 <u>आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :–</u>
इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शन्टिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर एडवांस्ड स्टार्टर तक शन्टिंग, सा0नि0 8.09 में दिये गये शर्तो का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है ।

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

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

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

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

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

8.5 <u>दोहरी लाइन पर शंटिंग</u> :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

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

9. <u>असामान्य परिस्थितियॉ</u> :

(क) <u>असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम</u> :

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

क्रमशः पृष्ठ 19 पर

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

(ब) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्व होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और दुघर्टना मैनुअल एवं सा0 एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें ।

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

(ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :

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

(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें ।)

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियॉ :

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) एक्सिल 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) कैंक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :

(i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को कैंक 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 ।

कमशः पृष्ठ 20 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

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

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

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

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

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

(क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नही किया जायेगा।
(ख) वी0एच0एफ0सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान–प्रदान करते समय वी0एच0एफ0सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

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

(i) खाली इंजन/गाड़ी इंजन खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिए , **अथवा**

(ii) टावर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रैक के वापस आने के लिए, **अथवा**

(iii) मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिए ।

नोटः 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 रुप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :
स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

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

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

क. सिधौली छोर: प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल सं0 एस–5 की बत्ती ।

ख. बक्शी का तालाब छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल सं0 एस–4 की बत्ती ।

(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

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

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

(i) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वंय तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे है इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खंम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात बाहर की ओर गड़े है। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो , वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो डयूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैग 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 स्टाक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये , प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये , बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखो के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का व्योरा देना होगा ।

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

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

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

13. <u>परिशिष्ट की सूची :</u>

1	परिशिष्ट 'ए'	समपार फाटकों की कार्यप्रणाली ।
2	परिशिष्ट 'बी'	सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
	अनुलग्नक–I	मोटर प्वाइंट मशीन का क्रैंक हैण्डिल द्वारा संचालन।
	अनुलग्नक–II	कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था ।
	अनुलग्नक–III	इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरसेफ (यू.एफ.एस.बी.आई) की कार्य विधिं।
	अनुलग्नक–IV	विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधिं।
	अनुलग्नक–V	ब्लाक प्रूविंग बाई डिजिटल एक्सल काउन्टर की कार्यविधि।
3	परिशिष्ट 'सी'	टक्कर रोधी उपकरण ।
4	परिशिष्ट 'डी'	कर्मचारियों के कर्तव्य।
5	परिशिष्ट 'ई..'	स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।
6	परिशिष्ट 'एफ'	डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिगों के संचालन नियम ।
7	परिशिष्ट 'जी'	विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियो के परिचालन के लिये नियम।

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

अटरिया स्टेशन

कार्यालय
मंडल रेल प्रबन्धक/परिचालन
लखनऊ

दिनांक 07.01.19 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं0 एल.जे.एन./233 में शुद्धि पर्ची सं0–3 दिनांक 29.10.21

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

अटरिया स्टेशन से सम्बद्ध ट्राफिक समपार सं0 **39 सी श्रेणी** एवं इन्जी0 समपार सं0 **30, 31, 32, 3**
किए गए:–

मुख्य भाग	:	पृष्ठ सं0 1 बदला गया।
परिशिष्ट 'ए' भाग – 1	:	पृष्ठ सं0 9, 15 बदला गया व 16 बढ़ाया गया।
परिशिष्ट 'ए' भाग – 2	:	पृष्ठ सं0 3, 9 बदला गया व 10 बढ़ाया गया।
परिशिष्ट 'ए' भाग – 3	:	पृष्ठ सं0 3, 6, 7, 12 बदला गया व 13 बढ़ाया गया।
परिशिष्ट 'ए' भाग – 4	:	पृष्ठ सं0 3, 6, 7, 12 बदला गया व 13 बढ़ाया गया।
परिशिष्ट 'ए' भाग – 5	:	पृष्ठ सं0 3, 6, 7, 12 बदला गया व 13 बढ़ाया गया।
परिशिष्ट 'ए' भाग – 6	:	पृष्ठ सं0 3, 9 बदला गया व 10 बढ़ाया गया।
परिशिष्ट 'ए' भाग – 7	:	पृष्ठ सं0 3, 9 बदला गया व 10 बढ़ाया गया।
परिशिष्ट 'ए' भाग – 8	:	पृष्ठ सं0 3, 8, 9 बदला गया व 10 बढ़ाया गया।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 2

अटरिया –बक्शी का तालाब स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 30 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.1 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	30 ''सी''
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	सीसेइं / रेलपथ / ऐशबाग
4	किलोमीटर पर स्थित	32 / 2–3
5	स्टेशन पर	–
6	स्टेशनों के मध्य	अटरिया –बक्शी का तालाब
7	बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड	नान–इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	–
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	
	अप दिशा–	–
	डाउन दिशा–	–
13	संकेतन व्यवस्था	–
14	संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	नोगर मार्ग
18	पक्का / कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	80°
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	–
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	1 : 30
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	1 : 30
23	सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई)	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	सीधा
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	सीधा
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	10.00 मीटर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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	**2160 अप्रैल 2019**
32	अगली गणना की तिथि	**अप्रैल 2022**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**02**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**ऐशबाग**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**अटरिया**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध**

1.2 <u>उपकरण</u> :–

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

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

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

10. जन परिवाद पुस्तिका।

1.4. समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :–

(क) संचालन पद्वति :–

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

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

(ख) प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान :–

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

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

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

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

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

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

(ग) <u>टेलीफोन संचार की विफलता</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ड.) समपार फाटक पर अवरोध :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(xiii) समपार फाटक पर सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय से प्रारम्भ की जायेगी जब लिफिट्रंग 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 अवरूद्व होना, सड़क वाहन द्वारा अवरूद्व अथवा गाड़ी का अवपथन होना जो गेटमैन को दिखाई दे रहा है, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर 'समपार फाटक पर अवरोध' में ऊपर वर्णित प्रकिया के अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि अवरोध समपार फाटक को बाधित कर रहा है तो गेटमैन को सड़क यातायात के लिये फाटक को उस समय तक बन्द रखेगा जब तक रेलपथ से अवरोध हटा न लिया जाये।

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

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

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

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

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

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

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

निम्न कार्य करेगा :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(अ) <u>इकहरी लाइन पर</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या 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 छुएं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।

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

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

1. गेट को तुरन्त बंद करें।

2. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–

(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।

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

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

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

4. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार 600 मी. एवं 1200 मी. पर बैनर–फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

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

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 3

अटरिया –बक्शी का तालाब स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 31 के संचालन हेतु अनुदेश

टिप्पणीः– इन अनुदेशों को पढ़ते समय इस समपार का नियम आरेख सं0 वमंसिदूइं/ल.जं./2021(आर0डी0)/26 दि0 03.02.21 देखें।

1. विवरण

1.4 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	31 ''सी''
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0/रेलपथ निरीक्षक	सेक्शन इन्जी0/रेलपथ/ ऐशवाग
4	किलोमीटर पर स्थित	32/9–33/0
5	स्टेशन पर	अटरिया
6	स्टेशनों के मध्य	अटरिया –बक्शी का तालाब
7	बी0जी0/एम0जी0/एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड/नान–इण्टरलाक्ड	इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	गेंट सिगनलो से अन्तर्पाशित
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	है
	अप दिशा– गेट सिगनल	33/1–2
	डाउन दिशा– गेट सिगनल	32/7–8
13	संकेतन व्यवस्था	बहुसंकेतीय कलर लाइट सिगनल
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	लुधौली मार्ग
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुॅच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर पक्की
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	–
	पूर्व/उत्तर की तरफ	115^{o}
	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	सीधां
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	सीधा
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफिटंग बैरियर / स्लाडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	10.28 मीटर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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	**6507 अप्रैल 2019**
32	अगली गणना की तिथि	**अप्रैल 2022**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**दो**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**ऐशबाग**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**अटरिया**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध है**

1.5 <u>उपकरण</u> :–

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

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

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

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

(क) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला बैरियर तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2 } है।

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

पुशबटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी–बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक क्रैन्क हैण्डिल की व्यवस्था है।

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

(अ) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

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

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

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

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

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

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

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

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

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

(क) <u>बन्द करने हेतु</u> :–

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

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

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

(iv) आपरेटिगं पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिलने पर अप गेट सिगनल सं0 2 को आफ

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

(ख) <u>खोलने हेतु</u>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

जायेगा तत्पश्चात कैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा।

(द) <u>सी.एच.जी. के.एल.सी.आर. नियन्त्रण स्विच</u> :–

समपार के सी.एच.जी. के.एल.सी.आर. नियन्त्रण के लिये एक स्विच गेट लाज पर लगाया गया है। इस स्विच की दो स्थितियॉ लाक एवं रिलीज हैं।

सी.एच.जी. नियन्त्रण स्विच को रिलीज स्थिति में करने पर के.एल. सी.आर. पर रिलीज का लाल प्रकाश जलने लगता है। तब गेटमैन लाल इण्डीकेशन के पास लगे पुश बटन को दबाकर **सी.एच.जी.** कैन्क हैण्डिल को निकालेगा।

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

(अ) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

1. जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा ।
2. स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले स्टे. मास्टर / गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान किया जायेगा ।
3. स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ कमशः चाभी **बी1–बी2** वेल्ड है। 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी1–बी2** को लगाकर घुमाने से स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो जायेंगे तथा कमशः चाभी **के1** एवं **के2** रिलीज हो जायेगी।

   स्लाइडिंग बूमों को पूरी तरह से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के उपरान्त 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को गेटलाज में लगे 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **'के'** रिलीज होगी तथा कार्यरत गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा, जिससे गेटमैन के आपरेटिंग पैनल पर स्लाइडिंग बूम बैरियर के बन्द होने के बाद लाक होने का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो गये है इसके पश्चात् अप गेट सिगनल सं0 **2** को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं0 **2** को **'आर'** पोजीशन में या डाउन गेट सिगनल सं0 **1** को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं0 **1** को **'आर'** पोजीशन में घुमाते है।

(ब) <u>समपार खोलने हेतु</u> :–

गाड़ी के पूरी गुजर जाने के बाद गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल करेगा इसके उपरान्त गेटमैन चाभी **'के'** के.एल.सी.आर. से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी **'के'** 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **के1** एवं **के2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी1** एवं **बी2** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(बी) <u>गेटमैन को सूचना</u> :–

(**i**) कार्यरत स्टेशन मास्टर, **डाउन** गाड़ियों को लाइन क्लीयर देने से पहले एवं **अप** गाड़ियों को प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले टेलीफोन द्वारा कार्यरत गेटमेन को समपार बन्द व लाक करने हेत निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :–

सामान्य स्थिति में :–

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	समपार को बन्द करने हेतु सूचना देने का समय	गेट से गाड़ी पास होने का सम्भावित समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके सिगनल आफ करने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं0 का आदान प्रदान		समपार से गाड़ी के सम्पूर्ण पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
					स्टेमा का प्रा. नं0	गेटमैन का प्रा. नं.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

गेट विफल होने की स्थिति में :–

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

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने /देने का समय	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) गेटमैन का यह दायित्व है कि स्टेशन मास्टर से सूचना मिलने पर अत्यन्त सतर्क हो जायेगा । वह समय से समपार फाटक बन्द करे जिससे गाड़ियों का विलम्बन न हो तथा सड़क यातायात अधिक समय तक विलम्बित न हो ।

(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 स्टेशन मास्टर निम्न कार्यवाही करेगा :–

(i) समपार का टेलीफोन जो गाड़ी भेजने वाले स्टेशन से सम्बद्ध है, के खराब हो जाने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली **अप** गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सूचित करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(iii) यदि गेट सिगनल 'आन' स्थिति में है, तो ड्राइवर गेट सिगनल के पहले रोककर सामान्य नियम 3.73 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

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

(v) तब **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त ही **डाउन** गाड़ी भेजेगा।

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

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

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

(डी) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बुम 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 बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

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

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

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

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

(**vi**) **अटरिया** स्टेशन पर स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह **डाउन** 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 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 के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी ' खोलने के लिये न निकाली जा सके :–**

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

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

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

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

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

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

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

(i) गेट की चाभी' का गेट के खुली स्थिति में विफल हो जाना जब आवश्यकता पड़ने पर 'गेट की चाभी ' बन्द करने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत गेटमैन तुरन्त स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

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

(iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरूद्व संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा उसके बाद वह गाड़ी को हाथ संकेत पर पास करेगा।

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

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

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

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

(जी) गेट सिगनल की विफलता :–

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

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

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

या

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

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

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

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

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

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

(vii) **अटरिया** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को ब्लाक खण्ड में किसी **डाउन** गाड़ी को भेजने के पूर्व प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करके सतर्कता आदेश जारी करने हेतु सूचित करेगा।

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार के कर्मचारियों को जो गेट सिगनल के अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है, यथाशीघ्र ठीक करने के लिये सूचित करेगा।

(ix) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी विफल गेट सिगनलों को ठीक करने के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(एच) समपार फाटक पर अवरोध :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफिटंग बैरियर या गेट का कोई अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में कर देगा।

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

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

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

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

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

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

(viii) **अटरिया** पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित

करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी **डाउन** गाड़ी ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।

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

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

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

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

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

(आई) <u>समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध</u> :–

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ पर पेड़ गिरने से अवरोध, सड़क वाहन द्वारा बाधा अथवा कोई गाड़ी का अवपथन जो गेटमैन को दिखाई देता हो तो गेटमैन तथा स्टेशन मास्टर समपार फाटक पर अवरोध में वर्णित निर्देशों के अनुसार कार्यवाही करेगें। यदि कोई अवरोध समपार फाटक को बाधित करता है तो गेटमैन सड़क यातायात के लिये सड़क को उस समय तक बन्द रखेगा जबतक कि रेलपथ से बाधा हटा नही दिया जाये।

1.5 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) <u>सावधानी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(अ) <u>इकहरी लाइन खण्ड़ पर</u>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(iii) संरक्षा बढ़ाने हेतु इस गेट पर 60 सेकेण्ड का डेड एप्रोच लाकिंग का प्रावधान किया गया है। अतः गाड़ी पास होने के बाद या किसी आपात स्थिति में बन्द गेट को खोलने हेतु सिगनल स्वीच नार्मल करने के 60 सेकेण्ड के उपरान्त ही गेट को खोला जा सकेगा। इसके खराब होने पर कार्यरत गेटमैन स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(7). **<u>25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँः—</u>**

(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।
(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।
(iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।

(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुऐं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।
(vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।
(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तोः—

3. गेट को तुरन्त बंद करें।
4. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे—
(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।
(ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।
(ग) इंजन के पेंटो मे खराबी।
(घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
(ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
(च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।
6. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत मे टूटी तारों एवं बांड को न छुऐं।
7. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार 600 मी. एवं 1200 मी. पर बैनर—फ्लैग एवं पटाखें लगायें।
8. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर अप एवं डाउन लाइन मे पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।
(viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।
(ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।
(x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
(xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तों तुरन्त स्टेशन मास्टर को सुचित करें।
(xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।
(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।
(xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुऐं तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 4

अटरिया –बक्शी का तालाब स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 32 के संचालन हेतु अनुदेश

टिप्पणीः– इन अनुदेशों को पढ़ते समय इस समपार का नियम आरेख सं0 वमंसिदूइं/ल.जं./2021(आर0डी0)/27 दि0 03.02.21 देखें।

1. विवरण

1.6 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	32 ''सी''
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0/रेलपथ निरीक्षक	सेक्शन इन्जी0/रेलपथ/ऐशबाग
4	किलोमीटर पर स्थित	34/9–35/0
5	स्टेशन पर	अटरिया
6	स्टेशनों के मध्य	अटरिया –बक्शी का तालाब
7	बी0जी0/एम0जी0/एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड/नान–इण्टरलाक्ड	इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	गेंट सिगनलो से अन्तर्पाशित
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	है
	अप दिशा– गेट सिगनल	35/1–2
	डाउन दिशा– गेट सिगनल	34/7–8
13	संकेतन व्यवस्था	बहुसंकेतीय कलर लाइट सिगनल
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	बाहर गॉव मार्ग
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुॅच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	–
	पूर्व/उत्तर की तरफ	114^{o}
	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 लिफिटंग बैरियर/ स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	10.20 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	**4815 अप्रैल 2019**
32	अगली गणना की तिथि	**अप्रैल 2022**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**दो**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**ऐशबाग**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**अटरिया**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हाँ / नही	**उपलब्ध है**

1.7 उपकरण :–

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

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :–

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

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

(क) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला बैरियर तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2 } है।

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

पुशबटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी–बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक क्रैन्क हैण्डिल की व्यवस्था है।

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

(क) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

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

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

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

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

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

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

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

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

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

(क) <u>बन्द करने हेतु</u> :–

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

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

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

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

(ख) <u>खोलने हेतु</u>

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

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

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

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

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

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

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

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और कैन्क हैण्डिल लगाने के लिये ढक्कन को खोलेगा जिससे कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए "**नॉच**" दिखाई पड़ेगी। जिससे कैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रकिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। बैरियर को कैन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में "**नॉच**" दिखाई पड़ता है। "**नॉच**" में बूम लाक कैन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रकिया दोनो बैरियरो को बन्द करने के पश्चात दोनो बूम लाक पर की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभीं **सी.एच. जी.** को वापस के.एल.सी.आर. में लगा देगा और **सी. एच.जी.** स्विच को लाक स्थिति में कर देगा और सूचना स्टे.मा. को देगा।

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

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

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल को आन करने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमायेगा। सम्बन्धित सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमाने के बाद गेट

लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा। सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात कैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा।

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

(य) <u>स्लाडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति</u> :–
(अ) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

4. जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा ।
5. स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले स्टे. मास्टर / गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान किया जायेगा ।
6. स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ क्रमशः चाभी **बी1–बी2** वेल्ड है। 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी1–बी2** को लगाकर घुमाने से स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी **के1** एवं **के2** रिलीज हो जायेगी।

   स्लाइडिंग बूमों को पूरी तरह से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के उपरान्त 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को गेटलाज में लगे 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **'के'** रिलीज होगी तथा कार्यरत गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा, जिससे गेटमैन के आपरेटिंग पैनल पर स्लाइडिंग बूम बैरियर के बन्द होने के बाद लाक होने का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो गये है इसके पश्चात् अप गेट सिगनल सं0 **2** को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं0 **2** को **'आर'** पोजीशन में या डाउन गेट सिगनल सं0 **1** को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं0 **1** को **'आर'** पोजीशन में घुमाते है।

(ब) <u>समपार खोलने हेतु :–</u>
गाड़ी के पूरी गुजर जाने के बाद गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल करेगा इसके उपरान्त गेटमैन चाभी **'के'** के.एल.सी.आर. से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी **'के'** 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **के1** एवं **के2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी1** एवं **बी2** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(बी) <u>गेटमैन को सूचना</u> :–
(**i**) कार्यरत स्टेशन मास्टर, **डाउन** गाड़ियों को लाइन क्लीयर देने से पहले एवं **अप** गाड़ियों को प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले टेलीफोन द्वारा कार्यरत गेटमेन को समपार बन्द व लाक करने हेत निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :–

<u>सामान्य स्थिति में</u> :–

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	समपार को बन्द करने हेतु सूचना देने का समय	गेट से गाड़ी पास होने का सम्भावित समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके सिगनल आफ करने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं0 का आदान प्रदान		समपार से गाड़ी के सम्पूर्ण पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/ गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
					स्टेमा का प्रा. नं0	गेटमैन का प्रा. नं.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

<u>गेट विफल होने की स्थिति में</u> :–

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

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने /देने का समय	स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर	गेटमैन द्वारा सूचना प्राप्त होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गेटमैन द्वारा गेट को बन्द 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) गेटमैन का यह दायित्व है कि कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना मिलने पर अत्यन्त सतर्क हो जायेगा । वह समय से समपार फाटक बन्द करे जिससे गाड़ियों का विलम्बन न हो तथा सड़क यातायात अधिक समय तक विलम्बित न हो ।

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

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

(i) समपार का टेलीफोन जो गाड़ी भेजने वाले स्टेशन से सम्बद्ध है, के खराब हो जाने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली **अप** गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सूचित करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(iii) यदि गेट सिगनल 'आन' स्थिति में है, तो ड्राइवर गेट सिगनल के पहले रोककर सामान्य नियम 3.73 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

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

(v) तब **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त ही **डाउन** गाड़ी भेजेगा।

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

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

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

(डी) <u>इलेक्ट्रिक लिफि्टंग/स्लाइडिंग बुम बैरियर की विफलता</u> :–

(i) जब इलेक्ट्रिक लिफि्टंग/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 बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

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

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

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

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

(**vi**) **अटरिया** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह **डाउन** 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 बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) गेट की चाभी' का गेट के खुली स्थिति में विफल हो जाना जब आवश्यकता पड़ने पर 'गेट की चाभी ' बन्द करने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत गेटमैन तुरन्त स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

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

(iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरूद्व संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा उसके बाद वह गाड़ी को हाथ संकेत पर पास करेगा।

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

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

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

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

(जी) <u>गेट सिगनल की विफलता</u> :–

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

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

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

या

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

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

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

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

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

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

(vii) **अटरिया** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को ब्लाक खण्ड में किसी **डाउन** गाड़ी को भेजने के पूर्व प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करके सतर्कता आदेश जारी करने हेतु सूचित करेगा।

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार के कर्मचारियों को जो गेट सिगनल के अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है, यथाशीघ्र ठीक करने के लिये सूचित करेगा।

(ix) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी विफल गेट सिगनलों को ठीक करने के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(एच) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफिटंग बैरियर या गेट का कोई अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में कर देगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(आई) <u>समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध</u> :–

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ पर पेड़ गिरने से अवरोध, सड़क वाहन द्वारा बाधा अथवा कोई गाड़ी का अवपथन जो गेटमैन को दिखाई देता हो तो गेटमैन तथा स्टेशन मास्टर समपार फाटक पर अवरोध में वर्णित निर्देशों के अनुसार कार्यवाही करेगें। यदि कोई अवरोध समपार फाटक को बाधित करता है तो गेटमैन सड़क यातायात के लिये सड़क को उस समय तक बन्द रखेगा जबतक कि रेलपथ से बाधा हटा नही दिया जाये।

1.5 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) <u>सावधानी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

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

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

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

(**iv**) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चेन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर

आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(अ) <u>इकहरी लाइन खण्ड़ पर</u>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(iii) संरक्षा बढ़ाने हेतु इस गेट पर 60 सेकेण्ड का डेड एप्रोच लाकिंग का प्रावधान किया गया है। अतः गाड़ी पास होने के बाद या किसी आपात स्थिति में बन्द गेट को खोलने हेतु सिगनल स्वीच नार्मल करने के 60 सेकेण्ड के उपरान्त ही गेट

को खोला जा सकेगा। इसके खराब होने पर कार्यरत गेटमैन स्टे.मा. अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(7). <u>25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँः—</u>

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

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

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

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

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

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

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

5. गेट को तुरन्त बंद करें।

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

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

10. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार 600 मी. एवं 1200 मी. पर बैनर—फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

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

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 6

अटरिया –बक्शी का तालाब स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 34 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.8 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	34 ''सी''
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	सीसेइं / रेलपथ / ऐशबाग
4	किलोमीटर पर स्थित	37 / 2–3
5	स्टेशन पर	–
6	स्टेशनों के मध्य	अटरिया –बक्शी का तालाब
7	बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड	नान–इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	–
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	
	अप दिशा–	–
	डाउन दिशा–	–
13	संकेतन व्यवस्था	–
14	संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	जयापालपुर मार्ग
18	पक्का / कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	90°
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	–
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	1 : 30
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	1 : 30
23	सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई)	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	सीधा
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	सीधा
24	हाइट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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	**1764 अप्रैल 2019**
32	अगली गणना की तिथि	**अप्रैल 2022**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**02**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**ऐशबाग**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**अटरिया**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध**

1.9 <u>उपकरण</u> :–

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

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

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

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

41. निरीक्षण एवं आश्वासन पुस्तिका।
42. जन परिवाद पुस्तिका।

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

(क) <u>संचालन पद्वति</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने /देने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत गेटमैन द्वारा सूचना प्राप्त होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट को बन्द व लाक कर दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार के बन्द व लाक होने की स्वीकृति हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गाड़ी पास होने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर/ गेटमैन का हस्ताक्षर

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

(ग) <u>टेलीफोन संचार की विफलता</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ड.) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.6 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) <u>सावधानी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

(3) **गेटमैन की नियमित ड्यूटी** :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

निम्न कार्य करेगा :–

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

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

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

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

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

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

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

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ बैनर फ्लैग लगायेगा।

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

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

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

(अ) <u>इकहरी लाइन पर</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।
(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।
(iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।
(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुऐं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।
(vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।
(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तोः–

7. गेट को तुरन्त बंद करें।
8. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–
(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।
(ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।

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

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

13. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार 600 मी. एवं 1200 मी. पर बैनर–फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

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

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 5

अटरिया –बक्शी का तालाब स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 37 के संचालन हेतु अनुदेश

टिप्पणीः– इन अनुदेशों को पढ़ते समय इस समपार का नियम आरेख सं0 वमंसिदूइं/ल.जं./2021(आर0डी0)/28 दि0 03.02.21 देखें।

1. विवरण

1.11 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	37 ''सी''
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0/रेलपथ निरीक्षक	सेक्शन इन्जी0/रेलपथ/ ऐशबाग
4	किलोमीटर पर स्थित	38/8–9
5	स्टेशन पर	अटरिया
6	स्टेशनों के मध्य	अटरिया –बक्शी का तालाब
7	बी0जी0/एम0जी0/एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड/नान–इण्टरलाक्ड	इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	गेंट सिगनलो से अन्तर्पाशित
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	है
	अप दिशा– गेट सिगनल	39/0–1
	डाउन दिशा– गेट सिगनल	38/6–7
13	संकेतन व्यवस्था	बहुसंकेतीय कलर लाइट सिगनल
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	खदरिया मार्ग
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर पक्की
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	–
	पूर्व/उत्तर की तरफ	90^o
	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	हाइट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफिटंग बैरियर/ स्लाडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	पक्का
28	रम्बल स्ट्रिप / गति अवरोध की लम्बाई	10.50 मीटर
29	रोड साइन	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31	टी0वी0यू0	3804 अप्रैल 2019
32	अगली गणना की तिथि	अप्रैल 2022
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	दो
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	ऐशबाग
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	अटरिया
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	उपलब्ध है

1.12 <u>उपकरण</u> :–

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

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

43. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
44. गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
45. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
46. डियूटी रोस्टर।
47. गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण–पत्र।
48. गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
49. दुर्घटना रजिस्टर।
50. समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
51. निरीक्षण एव आश्वासन पुस्तिका।
52. जन परिवाद पुस्तिका।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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

(क) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला बैरियर तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2 } है।

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

पुशबटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी–बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक क्रैन्क हैण्डिल की व्यवस्था है।

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

(क) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

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

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

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

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

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

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

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

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

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

(क) <u>बन्द करने हेतु</u> :–

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

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

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

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

(ख) <u>खोलने हेतु</u>

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

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

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

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

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

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

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

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिये ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। बैरियर को क्रैन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में ''**नॉच**'' दिखाई पड़ता है। ''**नॉच**'' में बूम लाक क्रैन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रक्रिया दोनो बैरियरो को बन्द करने के पश्चात दोनो बूम लाक पर की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभीं **सी.एच. जी.** को वापस के.एल.सी.आर. में लगा देगा और **सी. एच.जी.** स्विच को लाक स्थिति में कर देगा और सूचना स्टे.मा. को देगा।

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

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

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल को आन करने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमायेगा। सम्बन्धित सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमाने के बाद गेट

लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा। सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात कैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा।

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

(य) <u>स्लाडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति</u> :–
(अ) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

7. जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा ।
8. स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले स्टे. मास्टर / गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान किया जायेगा ।
9. स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ क्रमशः चाभी **बी1–बी2** वेल्ड है। 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी **बी1–बी2** को लगाकर घुमाने से स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी **के1** एवं **के2** रिलीज हो जायेगी।

   स्लाइडिंग बूमों को पूरी तरह से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के उपरान्त 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को गेटलाज में लगे 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी **'के'** रिलीज होगी तथा कार्यरत गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा, जिससे गेटमैन के आपरेटिंग पैनल पर स्लाइडिंग बूम बैरियर के बन्द होने के बाद लाक होने का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो गये है इसके पश्चात् अप गेट सिगनल सं0 **2** को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं0 **2** को **'आर'** पोजीशन में या डाउन गेट सिगनल सं0 **1** को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं0 **1** को **'आर'** पोजीशन में घुमाते है।

(ब) <u>समपार खोलने हेतु :–</u>
गाड़ी के पूरी गुजर जाने के बाद गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल करेगा इसके उपरान्त गेटमैन चाभी **'के'** के.एल.सी.आर. से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी **'के'** 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **के1** एवं **के2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी1** एवं **बी2** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(बी) <u>गेटमैन को सूचना</u> :–

(**i**) कार्यरत स्टेशन मास्टर, **डाउन** गाड़ियों को लाइन क्लीयर देने से पहले एवं **अप** गाड़ियों को प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले टेलीफोन द्वारा कार्यरत गेटमेन को समपार बन्द व लाक करने हेत निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :–

<u>सामान्य स्थिति में</u> :–

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	समपार को बन्द करने हेतु सूचना देने का समय	गेट से गाड़ी पास होने का सम्भावित समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके सिगनल आफ करने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं0 का आदान प्रदान		समपार से गाड़ी के सम्पूर्ण पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/ गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
					स्टेमा का प्रा. नं0	गेटमैन का प्रा. नं.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

गेट विफल होने की स्थिति में :–

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

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने /देने का समय	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) गेटमैन का यह दायित्व है कि कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना मिलने पर अत्यन्त सतर्क हो जायेगा । वह समय से समपार फाटक बन्द करे जिससे गाड़ियों का विलम्बन न हो तथा सड़क यातायात अधिक समय तक विलम्बित न हो ।

(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) समपार का टेलीफोन जो गाड़ी भेजने वाले स्टेशन से सम्बद्ध है, के खराब हो जाने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली **अप** गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सूचित करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(iii) यदि गेट सिगनल 'आन' स्थिति में है, तो ड्राइवर गेट सिगनल के पहले रोककर सामान्य नियम 3.73 के अनुसार कार्यवाही करेगा।

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

(v) तब **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त ही **डाउन** गाड़ी भेजेगा।

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

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

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

(डी) इलेक्ट्रिक लिफि्टंग/स्लाइडिंग बुम बैरियर की विफलता :–

(i) जब इलेक्ट्रिक लिफि्टंग/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 बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

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

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

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

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

(**vi**) **अटरिया** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह **डाउन** 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 बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) गेट की चाभी' का गेट के खुली स्थिति में विफल हो जाना जब आवश्यकता पड़ने पर 'गेट की चाभी ' बन्द करने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत गेटमैन तुरन्त स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

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

(iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरूद्व संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा उसके बाद वह गाड़ी को हाथ संकेत पर पास करेगा।

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

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

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

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

(जी) गेट सिगनल की विफलता :–

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

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

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

या

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

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

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

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

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

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

(vii) **अटरिया** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को ब्लाक खण्ड में किसी **डाउन** गाड़ी को भेजने के पूर्व प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करके सतर्कता आदेश जारी करने हेतु सूचित करेगा।

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार के कर्मचारियों को जो गेट सिगनल के अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है, यथाशीघ्र ठीक करने के लिये सूचित करेगा।

(ix) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी विफल गेट सिगनलों को ठीक करने के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(एच) समपार फाटक पर अवरोध :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफिटंग बैरियर या गेट का कोई अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में कर देगा।

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

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

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

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

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

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

(viii) **अटरिया** पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** स्टेशन पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित

करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी **डाउन** गाड़ी ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।

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

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

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

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

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

(आई) <u>समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध</u> :–

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ पर पेड़ गिरने से अवरोध, सड़क वाहन द्वारा बाधा अथवा कोई गाड़ी का अवपथन जो गेटमैन को दिखाई देता हो तो गेटमैन तथा स्टेशन मास्टर समपार फाटक पर अवरोध में वर्णित निर्देशों के अनुसार कार्यवाही करेगें। यदि कोई अवरोध समपार फाटक को बाधित करता है तो गेटमैन सड़क यातायात के लिये सड़क को उस समय तक बन्द रखेगा जबतक कि रेलपथ से बाधा हटा नही दिया जाये।

1.5 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) <u>सावधानी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (**i**) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा तथा गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में रखेगा।
- (**ii**) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नही है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।
- (**iii**) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नही देते है तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

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

(अ) <u>इकहरी लाइन खण्ड पर</u>

- (**i**) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।
- (**ii**) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।
- (**iii**) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।
- (**iv**) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तब **600 मीटर** पर एक पटाखा लगा देगा। उसके पश्चात् वह समपार से **1200 मीटर** की दूरी पर तीन पटाखे **10–10** मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में **600 मीटर** पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।
- (**v**) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।
- (**vi**) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।
- (**vii**) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहॉ पटाखे लगाये जाते है, पहुॅचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहॉ तक पहुॅच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।
- (**viii**) उसके उपरान्त आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।

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

- (**i**) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।
- (**ii**) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे – वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, वाहन मालिक का नाम। गेटमैन स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।
- (iii) संरक्षा बढ़ाने हेतु इस गेट पर 60 सेकेण्ड का डेड एप्रोच लाकिंग का प्रावधान किया गया है। अतः गाड़ी पास होने के बाद या किसी आपात स्थिति में बन्द गेट को खोलने हेतु सिगनल स्वीच नार्मल करने के 60 सेकेण्ड के उपरान्त ही गेट को खोला जा सकेगा। इसके खराब होने पर कार्यरत गेटमैन स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

9. गेट को तुरन्त बंद करें।

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

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

16. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार 600 मी. एवं 1200 मी. पर बैनर–फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

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

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

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

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

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

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

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

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

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग–1

अटरिया स्टेशन पर स्थित 'सी' श्रेणी का ट्राफिक समपार फाटक सं0 39 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.1 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	39 ''सी''
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	यातायात
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक / अटरिया
4	किलोमीटर पर स्थित	40 / 7–8
5	स्टेशन पर	अटरिया
6	स्टेशनों के मध्य	अटरिया यार्ड
7	बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड	इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	स्टेशन के सिगनलो से अन्तर्पाशित
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	–
	अप दिशा–	–
	डाउन दिशा–	–
13	संकेतन व्यवस्था	कलर लाइट सिगनल
14	संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार (एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	–
18	पक्का / कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	65^{o}
	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 लिफिटंग / स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	10.28 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	21720 अप्रैल 2019
32	अगली गणना की तिथि	अप्रैल 2022
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	दो
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	ऐशबाग रेलवे अस्पताल
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	अटरिया
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	उपलब्ध

1.2 <u>उपकरण</u> :–

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

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

54. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
55. गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
56. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
57. डियूटी रोस्टर।
58. गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण–पत्र।
59. गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
60. दुर्घटना रजिस्टर।
61. समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
62. निरीक्षण पुस्तिका।
63. जन परिवाद पुस्तिका।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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

(क) <u>संचालन पद्वति</u> :–

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं0 बी–1 एवं बी–2 } है।

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

पुशबटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी–बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक कैन्क हैण्डिल की व्यवस्था है।

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

(क) <u>समपार फाटक को बंद करना</u> :

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

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

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

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

(v) आपरेटिगं पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज मे प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति मे करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन के **V.D.U.(पी.सी.)/कन्ट्रोल पैनल** पर भी गेट ''बन्द'' इण्डीकेशन 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 दोनो आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा।

(ख) <u>खोलने हेतु</u> :

(i) समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, गेट कंट्रोल को गेट मे वापस कर देगा जिससे गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इण्डीकेशन मिल जायेगा ।

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

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

(क) <u>बन्द करने हेतु</u> :–

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

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

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

(ख) <u>खोलने हेतु</u>

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

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

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

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

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

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 करेगाः–

(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 कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नॉच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे कैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रकिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी । 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 कैन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में ''**नॉच**'' दिखाई पड़ता है। ''**नॉच**'' में बूम लाक कैन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रकिया दोनो बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनो बूम लाक पर की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

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

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

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

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

(द) <u>गेट पर लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से ''पी''चाभी न निकलने की दशा मे संचालनः—</u>

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

(i) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/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 मे लगे पार्किगं ई.के.टी. मे 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 कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे कैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ''**नाच**'' दिखाई पड़ेगी। जिससे कैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रकिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। संचालन पूर्ण हो

जाने के बाद चाभी 'सीएच.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 पार्किगं एच.के.टी. मे 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 इण्डीकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ''**आफ**'' करेगा। सिगनल ''**आफ**'' करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डीकेशन बुझ जायेगा।

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

(i) पैरा 1.4 के (स) के उप पैरा (ख) मे दी गयी प्रकिया करने पर **पी** चाभी के न निकलने की दशा मे गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं ई.के.टी. मे लगी **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 मे 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 पार्किगं ई.के.टी. मे लगाना सुनिश्चित करेगा ।

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

(क) <u>समपार बन्द करने हेतुः–</u>

(i) जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से 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 कमशः 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 इन्डीकेशन 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** इण्डीकेशन बुझ जायेगा। सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी **'के'** को नहीं निकाला जा सकेगा ।

(ख) <u>समपार खोलने हेतु :–</u>

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण बटन **''551 वाइ.एन''** को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिल जायेगा। गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी **'के'** के0एल0सी0आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी **'के'** सम्बन्धित 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी **के1** एवं **के2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी1** एवं **बी2** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

विद्युतीय नियंत्रण की विफलता होने की स्थिति में जब के0एल0सी0आर0 से **'के'** चाभी को निकाला न जा सके तो स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष मे लगे पार्किगं एच.के.टी. मे 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 **के1** एवं **के2** मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी **के1** एवं **के2** को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी **बी1–बी2** को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र) <u>समपार नियंत्रण बटनः</u>

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 इंडीकेशन 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 इंडीकेशन बुझ जायेगा।

(ल) <u>आकस्मिक समपार नियंत्रण बटनः</u>

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 है। परिणाम स्वरुप गेट लाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कन्ट्रोंलर 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।

नोटः **I**. <u>आपात कालीन स्विच</u> :

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

जाने पर स्विच को नार्मल कर देगा। केस में नया शीशा लगा दिया जायेगा।

II. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर विद्युत नियंत्रण की विफलता होने पर जब के0एल0सी0आर0 से सम्बन्धित **पी/के** चाभी को निकाला न जा सके तो स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) में विद्युत लिफिटंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर के संचालन हेतु आपात कालीन चाभी **'पीकेई'** का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) मे लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी ई0के0टी0 मे लाक्ड 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 ई0के0टी0 मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(ख) गेटमैन को सूचना :–

(i) **डाउन** गाड़ियों का आगमन या **अप** गाड़ियों का प्रस्थान के लिये इस समपार को सड़क यातायात के विरूद्व बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर टेलीफोन पर कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :–

सामान्य स्थिति में :–

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	सूचना का समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके इंडीकेशन देने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं0 का आदान प्रदान		समपार से गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/ गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
				स्टेमा का प्रा.नं0	गेटमैन का प्रा.नं.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9

गेट विफल होने की स्थिति में :–

इण्टरलाक्ड गेट विफल होने की स्थिति में गेट को नान–इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की कार्य प्रणाली नान–इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा। ऐसी स्थिति में स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर 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 सं0 **'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। तत्पश्चात 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 तथा उसके पश्चात ही समपार फाटक को पार करेगा ।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) कार्यरत स्टेशन मास्टर आपातकालीन चाभी ''**पीकेई**'', 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 अनुंरक्षण कर्मचारी को जो के.एल.सी.आर. की मरम्मत करते है को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा ।

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

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

(एफ) 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 कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान के साथ सूचित करेगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ किसी पेड़ इत्यादि के गिरने के कारण अवरूद्व होना, सड़क वाहन द्वारा अवरूद्व 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 <u>गेटमैन के कर्तव्य</u> :–

(1) <u>सावधानी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

(3) <u>गेटमैन की नियमित ड्यूटी</u> :–

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(5) <u>आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही</u> :–

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नही है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नही देते है तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

(6) <u>गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा</u> :–

(अ) <u>इकहरी लाइन पर</u>:–

(i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती 5 मीटर की दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।

(ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।

(iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।

(iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तब **600 मीटर** पर एक पटाखा लगा देगा। उसके पश्चात् वह समपार से **1200 मीटर** की दूरी पर तीन पटाखे **10–10** मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में **600 मीटर** पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।

(v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक **(iv)** में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।

(vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।

(vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहॉ पटाखे लगाये जाते है, पहुॅचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहॉ तक पहुॅच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

(viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।

(ब) <u>गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही</u> :–

(i) यदि समपार फाटक किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।

(ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे – वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम और स्टेशन मास्टर

अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।

(7). <u>25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँ:–</u>

(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।

(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।

(iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।

(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।

(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुऐं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।

(vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।

(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:–

11. गेट को तुरन्त बंद करें।

12. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–
(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।
(ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।
(ग) इंजन के पेंटो मे खराबी।
(घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
(ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
(च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।

18. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत मे टूटी तारों एवं बांड को न छुऐं।

19. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार 600 मी. एवं 1200 मी. पर बैनर–फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

20. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर अप एवं डाउन लाइन मे पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।

(viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।

(ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।

(x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।

(xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तों तुरन्त स्टेशन मास्टर को सुचित करें।

(xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

(xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुऐं तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 7

अटरिया –सिधौली स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 41 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण

1.6 सामान्य :–

1	समपार फाटक सं0	41 ''सी''
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	सीसेइं / रेलपथ / सीतापुर
4	किलोमीटर पर स्थित	44 / 1–2
5	स्टेशन पर	–
6	स्टेशनों के मध्य	अटरिया –सिधौली
7	बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड	नान–इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	–
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	
	अप दिशा–	–
	डाउन दिशा–	–
13	संकेतन व्यवस्था	–
14	संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	टिकौली मार्ग
18	पक्का / कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	पक्का
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	–
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	80°
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	1 : 30
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	1 : 30
23	सड़क की सीधाई (सीधा / गोलाई)	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	सीधा
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	सीधा
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.62 मीटर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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	**1512 अप्रैल 2019**
32	अगली गणना की तिथि	**अप्रैल 2022**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**02**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**सीतापुर**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**अटरिया**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध**

1.7 उपकरण :–

कम सं0	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च / फ्लैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	03
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन(जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	गेट लैम्प	02
9	टामी बार	01
10	मोर्टार पैन (तसला)	01
11	फावड़ा / बेल्चा	01
12	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
13	पिक एक्स	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
14	टिन केस झण्डी के लिये	01
15	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
16	बाल्टी / पानी पीने का बर्तन	01
17	टिन केस मस्टर शीट के लिये	01
18	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते है (दृष्टि वाला)	01
19	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम	01
20	टोकरी	01
21	सीटी	01
22	दीवार घड़ी	01
23	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

1.8 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :–

64. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
65. गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
66. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
67. ड्यूटी रोस्टर।
68. गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण–पत्र।
69. गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
70. दुर्घटना रजिस्टर।
71. समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
72. निरीक्षण एवं आश्वासन पुस्तिका।
73. जन परिवाद पुस्तिका।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

1.4. समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :–

(क) संचालन पद्वति :–

इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियरों की व्यवस्था है । लिफ्टिंग बैरियरों को चलाने के लिए एक विन्च की व्यवस्था है जिसमें एक 'ई' प्रकार का ताला लगा है इस ताले में ''**टी–1**'' चाभी लगी है। लिफ्टिंग बैरियरों के बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमे दो 'ई' प्रकार के ताले लगे है। एक ताले मे '**टी**' चाभी लगी है तथा दूसरे मे '**टी–1**' चाभी लगाने के लिये जगह है। इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत गेटमैन विंच को तबतक संचालित करेगा जबतक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर के बीच में कोई सड़क वाहन न फॅस जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये इसके 'ई' प्रकार के ताले से चाभी '**टी–1**' को निकाल लेगा। बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो 'ई' प्रकार के ताले लगे हैं जिसके एक ताले में चाभी '**टी**' लगी है तथा दूसरे ताले में चाभी '**टी–1**' लगाने की जगह है। विंन्च से निकली चाभी '**टी–1**' को इसके अपने ताले में लगाकर घुमायेगा तथा बूम लाकिंग लीवर को विपरीत दिशा में खींचेगा जिससे बूम ताला बन्द हो जायेंगें तथा रोड सिगनलों में स्थिर पीला संकेत के स्थान पर स्थिर लाल संकेत प्रकाशित होगा, तब गेटमैन चाभी '**टी**' को निकालकर अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा।

जब गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलेगा तो गेटमैन विन्च को तब तक संचालित करेगा जबतक कि लिफ्टिंग बैरियरों के बूम ऊपर उठकर लगभग उर्ध्वाधर न हो जाये।

(ख) प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान :–

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर **अप** गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा **डाउन** गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले मैगनेटो टेलीफोन द्वारा गेटमैन को गाड़ी का नम्बर, विवरण, दिशा एवं गेट से पास होने का सम्भावित समय देते हुये प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(ii) कार्यरत गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना प्राप्त होने पर समपार फाटक को समय से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करके तथा चाभी ''**टी**'' को अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में होना सुनिश्चित करके कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर पुष्टि करेगा।

(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन से समपार फाटक के बन्द व लाक होने का प्राइवेट नम्बर प्राप्त होने के उपरान्त ही सम्बन्धित गाड़ी का लाइन क्लीयर अथवा प्रस्थान प्राधिकार देगा।

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्नलिखित प्रारूप में एक लाग रजिस्टर का आवश्यकतानुसार अनुरक्षण करेंगें :–

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने/देने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत गेटमैन द्वारा सूचना प्राप्त होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट को बन्द व लाक कर दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार के बन्द व लाक होने की स्वीकृति हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गाड़ी पास होने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

(v) कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित गाड़ी का समपार फाटक से टेल लैम्प अथवा टेल बोर्ड देखकर पूर्णरुप से पास होना सुनिश्चित करके समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलने हेतु अधिकृत होगा।

(ग) <u>टेलीफोन संचार की विफलता</u> :—

जब कभी टेलीफोन संचार माध्यम विफल हो जाये अथवा दो या तीन प्रयास के बाद भी गेटमैन की तरफ से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त न हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :—

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली सभी गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) जारी किये गये सतर्कता आदेश में ड्राइवर को समपार फाटक की तरफ लगातार सीटी बजाते हुये सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने हेतु निर्देश दिया जायेगा।

(iii) ड्राइवर को कार्यरत गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल संकेत मिलने पर समपार फाटक को सतर्कतापूर्वक पास करने का निर्देश दिया जायेगा। यदि हाथ सिगनल संकेत नही दिखाई देता है तो ड्राइवर गाड़ी को समपार के पहले रोककर अपने सहायक ड्राइवर को समपार की स्थिति जानने के लिये भेजेगा। यदि समपार फाटक बन्द है तो सहायक ड्राइवर 'सभी ठीक है' सिगनल देगा और यदि समपार फाटक बन्द नही है तो सहायक ड्राइवर समपार फाटक को बन्द करके 'सभी ठीक है' सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर, गार्ड की सहायता लेगा।

(iv) गाड़ी के आगमन के मामले में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान—प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।

(v) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत गेटमैन को भी गैंगमैन/पेट्रोलमैन या प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने की सूचना देगा।

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।

(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा।

(घ) <u>लिफि्टंग बैरियर की विफलता</u> :—

(i) जब लिफि्टंग 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 लिफि्टंग बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

(ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की सम्भावना हो, दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा। तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा।

(iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा।

(iv) समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये सुरक्षित करने के उपरान्त गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी संकेत तथा रात्रि में हरी बत्ती आने वाली ट्रेन के ड्राइवर को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से इस समपार की ओर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान—प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को लिफि्टंग बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(ड.) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफिटंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनो छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये अवरोध के बारे में सूचित करेगा।

(iii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को आगमन/प्रस्थान सिगनल यदि किसी ट्रेन के लिये 'आफ' किया गया हो तो उसको 'आन' करने के लिये सूचित करेगा।

(iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नही प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(v) गेटमैन पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है। गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।

(vi) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।

(vii) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक कोई गाड़ी नही चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नही कर लेता है कि सड़क वाहन , लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नही कर रहा है।

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तबतक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।

(ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान से सूचित करेगा।

(x) तब कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई बाधा न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि गेटमैन द्वारा हरा झण्डी/बत्ती संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।

(xi) गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद यदि समपार फाटक पर कोई बाधा नही है तो गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।

(xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफिटंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।

(xiii) समपार फाटक पर सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय से प्रारम्भ की जायेगी जब लिफिट्ंग बैरियर को मरम्मत के उपरान्त संयोजन/फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

(च) <u>समपार फाटक के समीप रेल पथ पर अवरोध</u> :–

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ किसी पेड़ इत्यादि के गिरने के कारण अवरूद्व होना, सड़क वाहन द्वारा अवरूद्व अथवा गाड़ी का अवपथन होना जो गेटमैन को दिखाई दे रहा है, तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर 'समपार फाटक पर अवरोध' में ऊपर वर्णित प्रकिया के अनुसार कार्यवाही करेगा। यदि अवरोध समपार फाटक को बाधित कर रहा है तो गेटमैन को सड़क यातायात के लिये फाटक को उस समय तक बन्द रखेगा जब तक रेलपथ से अवरोध हटा न लिया जाये।

1.7 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 रहेगाः–

(i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुँह करके खड़ा रहेगा।

(ii) दिन में गेटमैन दॉये हाथ में लाल झण्डी तथा बॉये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।

(iii) रात्रि समय में गेटमैन जलती हुई सफेद हाथ बत्ती लाइन की तरफ दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।

(iv) गेटमैन गले में धागे में बॉधकर सीटी लटकाये रहेगा।

(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :–

(i) गेटमैन जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हुआ हो तो रेलपथ पर समपार के दोनो तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) गेटमैन गेट लैम्प को सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।

(iii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नही जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।

(iv) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।

(v) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चेन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।

(vi) गेटमैन गार्ड द्वारा ड्राइवर को वाकी–टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।

(vii) समपार का बैरियर गेट क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।

(viii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंग मेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(ix) गेटमैन अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।

(x) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि डयूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण–पत्र उपलब्ध है।

(xi) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।

(xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में है एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार है।

(xiii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।

(xiv) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।

(xv) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं के लिये गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा कि समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो।

(xvi) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनो तरफ लगाये गये "**हाइट लोडिंग गेज**" के नीचे से गुजरे।

(xvii) जहॉ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

(4). <u>ट्रेन की असामान्य स्थिति में किया जाने वाला कार्य</u> :-

यदि गेटमैन किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह निम्न कार्य करेगा :-

(i) वह तत्काल ही ड्राइवर/गार्ड को दिन में लाल झण्डी तथा रात में लाल बत्ती दिखाकर सचेत करेगा।

(ii) साथ ही साथ ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार सीटी बजायेगा, चिल्लायेगा, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करेगा तथा ब्रेकवान पर पत्थर फेकेंगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।

(iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यो के उपरान्त भी ध्यान नही देते है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।

(iv) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन रोक हैण्ड सिगनल (लाल) नही दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर-नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।

(v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करते हुये दोनो हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनो हाथों को अलग करके पुनः दोनो हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।

(vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नही रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के द्वारा इसकी सूचना देगा।

(5) <u>आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही</u> :-

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नही है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नही देते है तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

(6) <u>गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा</u> :-

(अ) <u>इकहरी लाइन पर</u> :-

(i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।

(ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।

(iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।

(iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10–10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।

(v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।

(vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।

(vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहॉ पटाखे लगाये जाते है, पहुॅचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहॉ तक पहुॅच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

(viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।

(ब) <u>गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही</u> :–

(i) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।

(ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे – वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम तथा स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।

(iii) गाड़ी के आवागमन हेतु समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात किसी भी अपरिहार्य परिस्थिति में बिना गाड़ी पास हुये समपार को सड़क यातायात हेतु तबतक नहीं खोलेगा जबतक कि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलने हेतु प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर उसे अधिकृत न कर दिया गया हो।

(7). <u>25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँः–</u>

(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।

(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।

(iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।

(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।

(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुऐं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।

(vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।

(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तोः–

13. गेट को तुरन्त बंद करें।

14. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–

(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।
(ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।
(ग) इंजन के पेंटो मे खराबी।
(घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
(ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
(च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।

उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत मे टूटी तारों एवं बांड को न छुऐं।

21. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार 600 मी. एवं 1200 मी. पर बैनर–फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

22. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर अप एवं डाउन लाइन मे पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।

(viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।

(ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।

(x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।

(xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तों तुरन्त स्टेशन मास्टर को सुचित करें।

(xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

(xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुऐं तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

....

परिशिष्ट 'ए'

भाग – 8

अटरिया –सिधौली स्टेशनो के मध्य स्थित ''सी'' श्रेणी के इन्जी0 समपार फाटक सं0 43 के संचालन हेतु अनुदेश

1. <u>विवरण</u>

1.9 <u>सामान्य</u> :–

1	समपार फाटक सं0	43 ''सी''
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	इन्जीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी0 / रेलपथ निरीक्षक	सीसेइं / रेलपथ / सीतापुर
4	किलोमीटर पर स्थित	46 / 7–8
5	स्टेशन पर	–
6	स्टेशनों के मध्य	अटरिया –सिधौली
7	बी0जी0 / एम0जी0 / एन0जी0	बी0जी0
8	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाक्ड / नान–इण्टरलाक्ड	नान–इण्टरलाक्ड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	–
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि0मी0	
	अप दिशा–	–
	डाउन दिशा–	–
13	संकेतन व्यवस्था	–
14	संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन0एच0 / एस0एच0 / अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	उमरा मार्ग
18	पक्का / कच्चा	पक्का
19	पहुॅच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की क्रासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	–
	पूर्व / उत्तर की तरफ	75°
	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	हाइट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.77 मीटर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

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	**3032 अप्रैल 2019**
32	अगली गणना की तिथि	**अप्रैल 2022**
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	**उपलब्ध**
34	गेटमैनों की संख्या	**02**
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	**सीतापुर**
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	**अटरिया**
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हॉ / नही	**उपलब्ध**

1.10 <u>उपकरण</u> :–

कम सं0	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च / फ्लैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	03
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन(जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	गेट लैम्प	02
9	टामी बार	01
10	मोर्टार पैन (तसला)	01
11	फावड़ा / बेल्चा	01
12	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
13	पिक एक्स	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नही)
14	टिन केस झण्डी के लिये	01
15	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
16	बाल्टी / पानी पीने का बर्तन	01
17	टिन केस मस्टर शीट के लिये	01
18	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते है (दृष्टि वाला)	01
19	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम	01
20	टोकरी	01
21	सीटी	01
22	दीवार घड़ी	01
23	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

1.11 <u>गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख</u> :–

74. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।
75. गेटमैन नियम पुस्तिका हिन्दी भाषा में।
76. पुस्तकों एवं उपकरणों की सूची।
77. ड्यूटी रोस्टर।
78. गेटमैन का कार्य करने का प्रमाण–पत्र।
79. गेटमैन का बायोडाटा, नेत्र जॉच, प्रारम्भिक पुनश्चर्या, संरक्षा कैम्प इत्यादि।
80. दुर्घटना रजिस्टर।
81. समपार फाटक पर अन्तिम गणना का अभिलेख।
82. निरीक्षण एवं आश्वासन पुस्तिका।
83. जन परिवाद पुस्तिका।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

वमंपरिप्र / सा0
पूर्वोत्तर रेलवे / लखनऊ

1.4. समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :–

(क) संचालन पद्वति :–

इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियरों की व्यवस्था है । लिफ्टिंग बैरियरों को चलाने के लिए एक विन्च की व्यवस्था है जिसमें एक 'ई' प्रकार का ताला लगा है इस ताले में ''**टी–1**'' चाभी लगी है। लिफ्टिंग बैरियरों के बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमे दो 'ई' प्रकार के ताले लगे है। एक ताले मे '**टी**' चाभी लगी है तथा दूसरे मे '**टी–1**' चाभी लगाने के लिये जगह है। इस समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत गेटमैन विंच को तबतक संचालित करेगा जबतक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर के बीच में कोई सड़क वाहन न फॅस जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये इसके 'ई' प्रकार के ताले से चाभी '**टी–1**' को निकाल लेगा। बूमों को लाक करने के लिये एक बूम लाकिंग लीवर की व्यवस्था है जिसमें दो 'ई' प्रकार के ताले लगे हैं जिसके एक ताले में चाभी '**टी**' लगी है तथा दूसरे ताले में चाभी '**टी–1**' लगाने की जगह है। विंन्च से निकली चाभी '**टी–1**' को इसके अपने ताले में लगाकर घुमायेगा तथा बूम लाकिंग लीवर को विपरीत दिशा में खींचेगा जिससे बूम ताला बन्द हो जायेंगें तथा रोड सिगनलों में स्थिर पीला संकेत के स्थान पर स्थिर लाल संकेत प्रकाशित होगा, तब गेटमैन चाभी '**टी**' को निकालकर अपनी निजी अभिरक्षा में रखेगा।

जब गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलेगा तो गेटमैन विन्च को तब तक संचालित करेगा जबतक कि लिफ्टिंग बैरियरों के बूम ऊपर उठकर लगभग उर्ध्वाधर न हो जाये।

(ख) प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान :–

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर **अप** गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा **डाउन** गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले मैगनेटो टेलीफोन द्वारा गेटमैन को गाड़ी का नम्बर, विवरण, दिशा एवं गेट से पास होने का सम्भावित समय देते हुये प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

(ii) कार्यरत गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना प्राप्त होने पर समपार फाटक को समय से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करके तथा चाभी ''**टी**'' को अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में होना सुनिश्चित करके कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर पुष्टि करेगा।

(iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन से समपार फाटक के बन्द व लाक होने का प्राइवेट नम्बर प्राप्त होने के उपरान्त ही सम्बन्धित गाड़ी का लाइन क्लीयर अथवा प्रस्थान प्राधिकार देगा।

(iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्नलिखित प्रारूप में एक लाग रजिस्टर का आवश्यकतानुसार अनुरक्षण करेंगें :–

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने /देने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत गेटमैन द्वारा सूचना प्राप्त होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट को बन्द व लाक कर दिया गया प्राइवेट नम्बर	कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार के बन्द व लाक होने की स्वीकृति हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गाड़ी पास होने का समय	कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

(v) कार्यरत गेटमैन सम्बन्धित गाड़ी का समपार फाटक से टेल लैम्प अथवा टेल बोर्ड देखकर पूर्णरुप से पास होना सुनिश्चित करके समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये खोलने हेतु अधिकृत होगा।

(ग) <u>टेलीफोन संचार की विफलता</u> :–

जब कभी टेलीफोन संचार माध्यम विफल हो जाये अथवा दो या तीन प्रयास के बाद भी गेटमैन की तरफ से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त न हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर निम्नलिखित कार्यवाही करेगा :–

(i) कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली सभी गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) जारी किये गये सतर्कता आदेश में ड्राइवर को समपार फाटक की तरफ लगातार सीटी बजाते हुये सावधानीपूर्वक आगे बढ़ने हेतु निर्देश दिया जायेगा।

(iii) ड्राइवर को कार्यरत गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल संकेत मिलने पर समपार फाटक को सतर्कतापूर्वक पास करने का निर्देश दिया जायेगा। यदि हाथ सिगनल संकेत नही दिखाई देता है तो ड्राइवर गाड़ी को समपार के पहले रोककर अपने सहायक ड्राइवर को समपार की स्थिति जानने के लिये भेजेगा। यदि समपार फाटक बन्द है तो सहायक ड्राइवर 'सभी ठीक है' सिगनल देगा और यदि समपार फाटक बन्द नही है तो सहायक ड्राइवर समपार फाटक को बन्द करके 'सभी ठीक है' सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर, गार्ड की सहायता लेगा।

(iv) गाड़ी के आगमन के मामले में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।

(v) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत गेटमैन को भी गैंगमैन/पेट्रोलमैन या प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने की सूचना देगा।

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।

(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा।

(घ) <u>लिफि्टंग बैरियर की विफलता</u> :–

(i) जब लिफि्टंग 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 लिफि्टंग बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।

(ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की सम्भावना हो, दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा। तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा।

(iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा।

(iv) समपार फाटक को सड़क यातायात के लिये सुरक्षित करने के उपरान्त गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी संकेत तथा रात्रि में हरी बत्ती आने वाली ट्रेन के ड्राइवर को दिखायेगा।

(v) कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से इस समपार की ओर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

(vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को लिफि्टंग बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

(viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(ड.) <u>समपार फाटक पर अवरोध</u> :–

(i) यदि कोई सड़क वाहन गेट तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफिटंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनो छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये अवरोध के बारे में सूचित करेगा।

(iii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को आगमन/प्रस्थान सिगनल यदि किसी ट्रेन के लिये 'आफ' किया गया हो तो उसको 'आन' करने के लिये सूचित करेगा।

(iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नही प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

(v) गेटमैन पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है। गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।

(vi) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।

(vii) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक कोई गाड़ी नही चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नही कर लेता है कि सड़क वाहन , लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नही कर रहा है।

(viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तबतक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।

(ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान से सूचित करेगा।

(x) तब कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई बाधा न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि गेटमैन द्वारा हरा झण्डी/बत्ती संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।

(xi) गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद यदि समपार फाटक पर कोई बाधा नही है तो गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।

(xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफिटंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।

(xiii) समपार फाटक पर सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय से प्रारम्भ की जायेगी जब लिफिट्टंग बैरियर को मरम्मत के उपरान्त संयोजन/फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

(च) <u>समपार फाटक के समीप रेल पथ पर अवरोध</u> :–

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ किसी पेड़ इत्यादि के गिरने के कारण अवरूद्व होना, सड़क वाहन द्वारा अवरूद्व 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।

1.8 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 रहेगाः–

(i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुँह करके खड़ा रहेगा।

(ii) दिन में गेटमैन दॉये हाथ में लाल झण्डी तथा बॉये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।

(iii) रात्रि समय में गेटमैन जलती हुई सफेद हाथ बत्ती लाइन की तरफ दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।

(iv) गेटमैन गले में धागे में बॉधकर सीटी लटकाये रहेगा।

(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :–

(i) गेटमैन जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हुआ हो तो रेलपथ पर समपार के दोनो तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) गेटमैन गेट लैम्प को सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।

(iii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नही जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।

(iv) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।

(v) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चेन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।

(vi) गेटमैन गार्ड द्वारा ड्राइवर को वाकी–टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।

(vii) समपार का बैरियर गेट क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।

(viii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंग मेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(ix) गेटमैन अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।

(x) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि डयूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण–पत्र उपलब्ध है।

(xi) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।

(xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में है एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार है।

(xiii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।

(xiv) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।

(xv) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं के लिये गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा कि समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो।

(xvi) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनो तरफ लगाये गये **''हाइट लोडिंग गेज''** के नीचे से गुजरे।

(xvii) जहॉ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

(4). <u>ट्रेन की असामान्य स्थिति में किया जाने वाला कार्य</u> :–

यदि गेटमैन किसी पास हो रही गाड़ी में कोई असामान्य बात देखता है तो वह

निम्न कार्य करेगा :–

(i) वह तत्काल ही ड्राइवर/गार्ड को दिन में लाल झण्डी तथा रात में लाल बत्ती दिखाकर सचेत करेगा।

(ii) साथ ही साथ ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार सीटी बजायेगा, चिल्लायेगा, असामान्य हाव–भाव प्रदर्शित करेगा तथा ब्रेकवान पर पत्थर फेकेंगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।

(iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यो के उपरान्त भी ध्यान नही देते है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।

(iv) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन रोक हैण्ड सिगनल (लाल) नही दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर–नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।

(v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव–भाव प्रदर्शित करते हुये दोनो हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनो हाथों को अलग करके पुनः दोनो हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।

(vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नही रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के द्वारा इसकी सूचना देगा।

(5) <u>आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही</u> :–

(i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनो तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।

(ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नही है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।

(iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नही देते है तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

(6) <u>गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा</u> :–

(अ) <u>इकहरी लाइन पर</u> :–

(i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।

(ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।

(iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।

(iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10–10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।

(v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।

(vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।

(vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहॉ पटाखे लगाये जाते है, पहुॅचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहॉ तक पहुॅच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

(viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।

(ब) <u>गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही</u> :–

(i) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।

(ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे – वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम तथा स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।

(iii) गाड़ी के आवागमन हेतु समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात किसी भी अपरिहार्य परिस्थिति में बिना गाड़ी पास हुये समपार को सड़क यातायात हेतु तबतक नहीं खोलेगा जबतक कि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलने हेतु प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर उसे अधिकृत न कर दिया गया हो।

(7). <u>25000 वोल्ट विद्युतीकृत रेलवे लाइन के समपार फाटक पर कार्य करते समय ली जाने वाली विशेष सावधानियाँः–</u>

(i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।

(ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।

(iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।

(iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।

(v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुऐं जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।

(vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।

(vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तोः–

15. गेट को तुरन्त बंद करें।

16. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे–
(क) ओ.एच.ई. की तारो से आग लगने पर।
(ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।
(ग) इंजन के पेंटो मे खराबी।
(घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
(ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
(च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।

23. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत मे टूटी तारों एवं बांड को न छुऐं।

24. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा मे सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार 600 मी. एवं 1200 मी. पर बैनर–फ्लैग एवं पटाखें लगायें।

25. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर अप एवं डाउन लाइन मे पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।

(viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।

(ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।

(x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।

(xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तों तुरन्त स्टेशन मास्टर को सुचित करें।

(xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाईन पर उपलब्ध रहें।

(xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़े।

(xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुऐं तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

....

परिशिष्ट ''बी''

स्टेशन मास्टर के कार्यालय में डोमिनो पैनल अथवा स्टैन्ड बाई के रुप में विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) द्वारा कांटों तथा संकेतो इत्यादि के संचालन हेतु स्टेशन कार्य प्रणाली नियम का संकेतन परिशिष्ट।

स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगाए गए डोमिनो पैनल(कन्ट्रोल पैनल) अथवा विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) से कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कांटे एवं सिगनलों को परिचालित किया जा सकता है। कन्ट्रोल पैनल पर लगाए गए पुश बटन के जरिए कांटे और सिगनल परिचालित होते हैं। कांटे और सिगनलों के बीच इंटरलाकिंग उपार्जित विद्युतीकृत है। यार्ड नियंत्रण का प्रदीप्त डायग्राम लगाए गए कांटे और सिगनलों की ग्राफिकल पोजीशन को कन्ट्रोल पैनल द्वारा दर्शाता है। आल ब्लाक व आल अनब्लाक आपरेशन एक बटन द्वारा तथा सामान्य आपरेशन जैसे रूट सेटिंग व कांटे आपरेशन दो–बटन आपरेशन द्वारा एवं आपात आपरेशन जैसे आपात कांटे आपरेशन थ्री–बटन आपरेशन द्वारा किये जाते है। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समीपस्थ स्टेशनों से जुड़े ब्लाक उपकरण से ब्लाक आपरेशन किया जाता है।

कन्ट्रोल पैनल की तरह सभी फंक्शनों को परिचालित करने के लिए पैनल के समानांतर एक वीडीयू लगाया गया है। वीडीयू के जरिए सिगनल गियर्स के आपरेशन की विस्तृत प्रक्रिया **परिशिष्ट–बी के अनुलग्नक–IV** में दी गई है।

1. <u>स्टेशन के नक्शे</u> :

1.1 नियम आरेख संख्या – जी.एम.(एस.एण्ड टी)/आर.वी.एन.एल/एल.के.ओ/2017 (आर0डी0)/18 दि0 04.01.17

1.2 पैनल आरेख संख्या – जी.एम.(एस.एण्ड टी)/आर.वी.एन.एल/एल.के.ओ/2017 (पी0डी0)/19 दि0 04.01.17

1.3 समपार आरेख सं0 31/सी – जी.एम.(एस.एण्ड टी)/आर.वी.एन.एल/एल.के.ओ/2017 (आर0डी0)/20 दि0 04.01.17

1.4 समपार आरेख सं0 32/सी – जी.एम.(एस.एण्ड टी)/आर.वी.एन.एल/एल.के.ओ/2017 (आर0डी0)/21 दि0 04.01.17

1.5 समपार आरेख सं0 37/सी – जी.एम.(एस.एण्ड टी)/आर.वी.एन.एल/एल.के.ओ/2017 (आर0डी0)/22 दि0 04.01.17

1.6 स्टेशन की श्रेणी : ''बी'' श्रेणी

1.7 अन्तर्पाशन का मानक : मानक – **II R**

1.8 संकेतन का प्रकार : बहुसंकेती रंगीन प्रकाश युक्त संकेत।

1.9 <u>विचलन</u> :

सामान्य नियम के पैरा 3.40 (1) (बी) के अर्न्तगत गाड़ियों के आगमन हेतु पर्याप्त दूरी रुकने के सामान्य स्थान से मापी गयी है :–

(क) अप स्टार्टर सिगनल सं0 एस–6 व एस–8 क्रमशः लाइन सं0 1 व 3 के लिये।

(ख) डाउन स्टार्टर सिगनल सं0 एस–7 व एस–9 क्रमशः लाइन सं0 1 व 3 के लिये।

2. <u>ब्लाक पद्धति</u> :

2.1 इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **बक्शी का तालाब** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरसेफ (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्व हैं।

2.2 इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर **सिधौली** के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरसेफ (यू.एफ.एस.बी.आई) द्वारा आपस में सम्बद्व हैं।

नोटः ब्लाक उपकरण विफल होने पर ब्लाक यंत्र टेलीफोन पर लाइन क्लीयर संदेश भेजते समय दूसरी ओर के स्टेशनों का सही नाम पता करने के लिए विशेष सावधानी बरतनी चाहिए क्योकि टेलीफोन के किसी अन्य स्टेशन से जुड़ जाने की सम्भावना रहती है ।

3. कांटों तथा संकेतो का विवरण –

स्टेशन पर निम्न संकेत तथा कांटे है। संकेत बहुसंकेती रंगीन प्रकाश युक्त है। सभी कांटे विद्युत मोटर द्वारा संचालित है। स्टेशन मास्टर कार्यालय में स्थापित स्टेशन मास्टर कंट्रोल पैनल अथवा वी.डी.यू द्वारा सभी कांटे व संकेत संचालित किये जाते है।

3.1 **बक्शी का तालाब छोर का यार्ड** :

3.1.1 कांटे :

3.1.1.1 क्रास ओवर कांटा सं0 **201ए** एव **201बी** द्वारा मेन लाइन सं0 2 से लूप लाइन सं0 3 तथा लूप लाइन सं0 3 से मेन लाइन सं0 2 बनता है।

3.1.1.2 क्रास ओवर कांटा सं0 **202ए** एवं **202बी** द्वारा मेन लाइन सं0 2 से लूप लाइन सं0 1 तथा लूप लाइन सं0 1 से मेन लाइन सं0 2 बनता है।

3.1.2 संकेत :

3.1.2.1 डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं0 ए–1

3.1.2.2 डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 दो जंक्शन इन्डिकेटर सहित का विवरण :

क. डाउन होम सिगनल सं0 **एस–1** (जंक्शन इंडिकेटर रहित) मेन लाइन सं0 2 के लिए।

ख. डाउन होम सिगनल सं0 **एस–1** (बांयॉ जंक्शन इंडिकेटर सहित) लूप लाइन सं0 1 के लिए ।

ग. डाउन होम सिगनल सं0 **एस–1** (दायॉ जंक्शन इंडिकेटर सहित) लूप लाइन सं0 3 के लिए ।

3.1.2.3 अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–2**

3.1.2.4 अप प्रस्थान सिगनल का विवरण –

क. अप प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–4** मेन लाइन सं0 2 से जाने के लिए।

ख. अप प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–6** लूप लाइन सं0 1 से जाने के लिए।

ग. अप प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–8** लूप लाइन सं0 3 से जाने के लिए।

3.1.2.9 डाउन कालिंग आन सिगनल सं0 : **सी–3**

डाउन होम सिगनल सं0 **एस–1** के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है तथा यह लाइन सं0 1/2/3 पर आने के लिये है।

3.1.2.10 शंट सिगनल –

सिगनल सं0	सिगनल की स्थिति
डाउन शंट सिगनल सं0 **एस.एच–31** मेन लाइन पर कॉटा सं0 **201ए** के बाहर स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है ।	**बक्शी का तालाब** छोर से लाइन सं0 1/2/3 में शंटिंग के लिये आने हेतु।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

अप शंट सिगनल सं0 **एस.एच–24** अप प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–4** के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है ।	लाइन सं0 2 से **बक्शी का तालाब** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिंग के लिये जाने हेतु ।
अप शंट सिगनल सं0 **एस.एच–26** अप प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–6** के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है ।	लाइन सं0 1 से **बक्शी का तालाब** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिंग के लिये जाने हेतु ।
अप शंट सिगनल सं0 **एस.एच–28** अप प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–8** के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है ।	लाइन सं0 3 से **बक्शी का तालाब** छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 तक शंटिंग के लिये जाने हेतु ।

3.2 सिधौली छोर का यार्ड :

3.2.1 कांटे :

3.2.1.1 कास ओवर कांटा सं0 **203ए** एव **203बी** द्वारा मेन लाइन सं0 2 से लूप लाइन सं0 3 तथा लूप लाइन सं0 3 से मेन लाइन सं0 2 बनता है।

3.2.1.2 कास ओवर कांटा सं0 **204ए एवं 204बी** द्वारा मेन लाइन सं0 2 से लूप लाइन सं0 1 तथा लूप लाइन सं0 1 से मेन लाइन सं0 2 बनता है।

3.2.2 संकेत :

3.2.2.1 अप डिस्टेंट सिगनल सं0 ए–12 ।

3.2.2.2 अप होम सिगनल सं0 एस–12 दो जंक्शन इंडिकेटर सहित का विवरण

क. अप होम सिगनल सं0 **एस–12** (जंक्शन इंडिकेटर रहित) अप मेन लाइन सं0 2 के लिए ।

ख. अप होम सिगनल सं0 **एस–12** (दायॉ जंक्शन इंडिकेटर सहित) लूप लाइन सं0 1 के लिए ।

ग. अप होम सिगनल सं0 **एस–12** (बायॉ जंक्शन इंडिकेटर सहित) लूप लाइन सं0 3 के लिए ।

3.2.2.3 डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 : **एस–11**

3.2.2.4 डाउन प्रस्थान सिगनलों का विवरण –

क. डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–5** मेन लाइन सं0 2 से जाने के लिए ।

ख. डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–7** लूप लाइन सं0 1 से जाने के लिए ।

ग. डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–9** लूप लाइन सं0 3 से जाने के लिए ।

3.2.2.5 अप कालिंग आन सिगनल सं0 : सी–10

अप होम सिगनल सं0 **एस–12** के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है तथा यह लाइन सं0 1/2/3 पर आने के लिये है।

3.2.2.6 शंट सिगनल :

सिगनल सं0	सिगनल की स्थिति
अप शंट सिगनल सं0 **एस.एच–32** मेन लाइन पर कॉटा सं0 **204ए** के बाहर स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है ।	**सिधौली** छोर से लाइन सं0 1/2/3 में शंटिग के लिए आने हेतु ।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

डाउन शंट सिगनल सं0 **एस.एच–25** डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–5** के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है	लाइन सं0 2 से **सिधौली** छोर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक शंटिग के लिये जाने हेतु ।
डाउन शंट सिगनल सं0 **एस.एच–27** डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–7** के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है	लाइन सं0 1 से **सिधौली** छोर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक शंटिग के लिये जाने हेतु ।
डाउन शंट सिगनल सं0 **एस.एच–29** डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–9** के नीचे उसी खम्भे पर प्रदत्त है	लाइन सं0 3 से **सिधौली** छोर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–11 तक शंटिग के लिये जाने हेतु ।

4. <u>सिगनल आस्पेक्ट</u> –:

4.1 डिस्टेन्ट सिगनल के अतिरिक्त सभी मुख्य सिगनलो का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है। डिस्टेन्ट सिगनल का नार्मल आस्पेक्ट **पीला** है। डिस्टेन्ट सिगनलों के आस्पेक्ट का परिर्वतन होम सिगनलों के आस्पेक्ट के अनुसार स्वमेव हो जाता है। डिस्टेन्ट सिगनल का आस्पेक्ट **एक पीला, दो पीला** तथा **हरा** है। डिस्टेन्ट सिगनल आन स्थिति में **एक पीला**, लाइन सं0 1/2/3 के लिए आफ होने पर **दो पीला** एवं मेंन लाइन सं0 2 से गाड़ी को स्टेशन पर बिना रुके ''रन–थ्रू'' प्रस्थान हेतु आफ होने पर **हरा** जलता है।

4.2 **अप/डाउन होम** सिगनलों में तीन आस्पेक्ट लाल, पीला तथा हरा है जो रुट इंडिकेटर रहित होम सिगनल के आफ करने पर केवल पीला आस्पेक्ट मेन लाइन सं0 2 पर आने का संकेत करता है तथा **अप/डाउन होम** सिगनलों के पीले आस्पेक्ट के साथ–साथ जं0 रुट इंडीकेटर की सफेद बत्तियों की रोशनी संकेत करती है कि गाड़ी का आगमन लूप लाइन सं. 1/3 पर होगा एवं अप/डाउन होम सिगनलों का हरा आस्पेक्ट, मेन लाइन के अप/डाउन स्टार्टर का हरा आस्पेक्ट, अप/डाउन एडवांस स्टार्टर का हरा आस्पेक्ट गाड़ी को स्टेशन से बिना रुके रन थ्रू जाना इंगित करता है।

4.3 अग्रिम प्रस्थान सिगनलों में दो आस्पेक्ट हैं। नार्मल स्थिति में लाल एवं ''आफ'' स्थिति में हरा है। अग्रिम प्रस्थान सिगनलों के ''आफ'' होने का तात्पर्य यह है कि अगले स्टेशन को गाड़ी भेजने के लिए सभी औपचारिकतायें पूरी कर ली गयी है तथा सम्बन्धित ब्लाक उपकरण लाइन क्लीयर स्थिति में है।

4.4 प्रस्थान सिगनलों का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। मेन लाइन के प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट **हरा** तथा लूप लाइनों के प्रस्थान सिगनलों का आफ आस्पेक्ट **पीला** है। प्रस्थान सिगनलों के आफ आस्पेक्ट, अग्रिम प्रस्थान सिगनलों के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियन्त्रित है।

4.5 शंट सिगनल संख्या **एस.एच–31** एवं **एस.एच–32** अनाश्रित पोजिशन लाइट शंट सिगनल है तथा अलग पोस्ट पर स्वतंत्र लगे है एवं पैनल पर विभिन्न बटनों द्वारा नियंत्रित होते है। ''**आन**'' स्थिति में दो सफेद बत्ती क्षैतिज तल पर तथा ''**आफ**'' स्थिति में क्षैतिज से 45^o के कोण पर दो सफेद बत्ती दिखाते है।

4.6 शंट सिगनल संख्या **एस.एच–24, एस.एच–25, एस.एच–26, एस.एच–27, एस.एच–28** एवं **एस.एच–29,** आश्रित पोजिशन लाइट शंट सिगनल है जो प्रस्थान सिगनलों के नीचे लगे है तथा पैनल पर विभिन्न बटनों द्वारा नियंत्रित होते है। ये **आन** स्थिति में नो लाइट तथा **आफ** स्थिति में क्षैतिज से 45^o के कोण पर दो सफेद बत्ती दिखाते है।

4.7 कालिंग आन सिगनल का ''**आन**'' स्थिति में कोई आस्पेक्ट नहीं जलता है किन्तु ''**आफ**'' स्थिति में एक छोटा पीला आस्पेक्ट जलता है।

4.8 यदि सम्बन्धित कॉटो की सही सेटिंग का इण्डीकेशन न भी जलता हो तथा सम्बन्धित सिगनल का आफ आस्पेक्ट नियमित मिल रहा हो तो यह समझा जाये कि कॉटे सही सेट व लाक है।

5. <u>डिजिटल एक्सिल काउन्टर की कार्यविधि एवं विवरण</u>

ब्लाक प्रूविंग बाई एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी की कार्यविधि हेतु परिशिष्ट 'बी' में संलग्नक अनुलंग्नक–V देखें।

6. <u>स्टेशन मास्टर कन्ट्रोल पैनल</u> :

कन्ट्रोल पैनल पर ''दो पोजिशन स्वीच'' लगा है जो सामान्यतया पैनल कन्ट्रोल की तरफ रहेगा व **'पीला'** इन्डीकेशन जलता रहेगा इसके साथ ही पैनल सक्रिय होने का **'हरा'** इन्डीकेशन प्रकाशित रहेगा। जब V.D.U. से कार्य करना हो तो स्वीच पी. सी. कन्ट्रोल की ओर घुमाकर V.D.U. को उपयोग में लाया जायेगा, जिससे V.D.U. कन्ट्रोल का **'पीला'** इन्डीकेशन प्रकाशित होगा इसके साथ ही V.D.U.(पी. सी) सक्रिय होने का **'हरा'** इन्डीकेशन प्रकाशित हो जायेगा। V.D.U.(पी.सी.) एवं कन्ट्रोल पैनल दोनो सिस्टम में से एक समय में एक से ही कार्य किया जा सकेगा। पैनल एवं पी.सी. कमान्ड की विफलता पर एक **'लाल'** बत्ती स्वीच के पास प्रकाशित होगी। पैनल या पी.सी. कमान्ड के विफल होने पर एक **'लाल'** बत्ती स्वीच के पास प्रकाशित होगी।

स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्टेशन मास्टर कंट्रोल पैनल का प्रावधान है जिससे पुश बटनों द्वारा मोटर कांटों एवं सिगनलों इत्यादि का संचालन किया जाता है। जिनकी स्थिति दर्शाने हेतु सूचक बत्ती का प्रावधान है पैनल से कांटों एवं सिगनलों आदि के संचालन हेतु एक साथ दो पुश बटन दबाना आवश्यक है पैनल पर प्रदत्त पुश बटनों, इंडीकेशन एवं चाभी इत्यादि का विवरण निम्नवत है :–

6.1 <u>स्टेशन मास्टर की पैनल नियंत्रण चाभी</u> :

स्टेशन मास्टर पैनल द्वारा कांटो एवं सिगनलो आदि का अनाधिकृत संचालन रोकने हेतु पैनल पर यह चाभी लगी रहती है जब तक चाभी पैनल से निकली रहेगी उस समय तक कांटों सिगनलों आदि के संचालन का विद्युतीय सम्बन्ध विच्छेदित रहेगा। परन्तु स्टेशन मास्टर की चाभी निकली होने पर भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा आपात दशा में सिगनल बटन व **EGGN** बटन एक साथ दबाकर आफ किये गये सिगनलों को आन कर सकता है। चाभी लगाकर घुमा देने के पश्चात पैनल पर लगे पुश बटनो द्वारा कांटो, सिगनलों आदि का संचालन किया जा सकता है।

स्टेशन मास्टर की पैनल नियंत्रण चाभी चाहे पैनल से बाहर निकली हो, या पैनल में लगी हो सभी ट्रैक सर्किट, कांटों सिगनलों के आस्पेक्ट आदि का इंडीकेशन अंतिम संचालित स्थिति में अनवरत प्रकाशित रहेगें।

6.2 <u>स्टेशन मास्टर की आपात कालीन रुट रिलीज चाभी</u> :

इमरजेन्सी में रुट रिलीज हेतु पैनल पर एक आपात कालीन रुट रिलीज की चाभी का प्रावधान है। जब किसी कारणवश रुट रिलीज नहीं होता है तब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि जिस रुट को रिलीज करना आवश्यक है उस पर कोई गाड़ी नहीं खड़ी है ऐसी दशा में स्टेशन मास्टर द्वारा पैनल पर इस आपात कालीन चाभी को घुमाने के पश्चात सिगनल बटन एवं **EUUYN** बटन का सील तोड़कर एक साथ दबाने पर 120 सेकेण्ड के उपरान्त रुट रिलीज हो जाता है तथा रुट के कांटे संचालन के लिए मुक्त हो जाते है। स्टेशन मास्टर द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टेशन मास्टर 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। स्टेशन मास्टर को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये।

6.3 पुश बटन –

स्टेशन मास्टर नियंत्रण पैनल पर निम्नलिखित पुश बटनों का प्रावधान है –

6.3.1 सिगनल बटन –

पैनल पर प्रत्येक सिगनल के लिए अलग–अलग पुश बटन का प्रावधान है जो सम्बन्धित सिगनल के निकट लगा हुआ है । सिगनल ''**आफ**'' करने हेतु जिस सिगनल को ''**आफ**' करना है उस सिगनल का सिगनल बटन एवं जिस लाइन पर गाड़ी को लेना/भेजना है उस लाइन पर स्थित रुट बटन को एक साथ दबाने पर सिगनल ''**आफ**'' हो जायेगा।

6.3.2 रुट बटन –

पैनल पर जिन लाइनों के लिए सिगनल ''**आफ**'' किया जाता है उन लाइनों पर अलग–अलग रुट बटन का प्रावधान किया गया है। सिगनल बटन एवं रुट बटन को एक साथ दबाने पर सिगनल ''**आफ**'' हो जाता है। जैसे कि लूप लाइन सं0 **3** में अप गाड़ी के आगमन हेतु अप होम सिगनल सं0 **एस–12** को ''**आफ**'' करने के लिए सिगनल बटन सं0 **एस–12** तथा लाइन सं0 3 पर स्थित रुट बटन सं0 '**सी**' को एक साथ दबाने पर रुट सेट हो जायेगा और सिगनल '**आफ**' हो जायेगा। इसी प्रकार अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 को ''आफ'' करने हेतु विद्युत ब्लाक यंत्र पर लाइन क्लीयर प्राप्त करने के पश्चात सिगनल बटन सं0 **एस–2** तथा रुट बटन सं0 ''**ई**'' को एक साथ दबाने पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–2** '**आफ**' हो जायेगा।

6.3.3 कांटा बटन –

पैनल के दोनों सिरों पर कांटों को संचालन के लिए प्रत्येक कांटे के लिए उसका पुश बटन दिया गया है। कांटे को नार्मल स्थिति में करने के लिए उस कांटे का **डब्लूएन** तथा साथ में **एनडब्लूडब्लूएन** पुश बटन दबाना होगा इसी प्रकार कांटे को रिवर्स स्थिति में करने के लिए उस कांटे का **डब्लूएन** तथा **आरडब्लूडब्लूएन** पुश बटन दबाने से कांटा रिवर्स स्थिति में हो जायेगा। सभी सिगनलों के लिये सिगनल बटन एवं रुट बटन को एक साथ दबाने पर रुट के कांटे वांछित स्थिति में सेट हो जाते है । कांटो का अलग–अलग संचालन केवल गाड़ियों को कालिंग आन सिगनल पर लेने के लिए एवं गाड़ी के आगमन के पश्चात काटों को नार्मल/रिवर्स करने के लिये किया जायेगा।

6.3.4 एन डब्लू डब्लू एन/आर डब्लू डब्लू एन बटन :

कांटो को अलग अलग सेट करने हेतु कांटे/क्रास ओवर का बटन तथा एनडब्लूडब्लूएन/आरडब्लूडब्लूएन बटन एक साथ दबाने पर कांटा/क्रास ओवर नार्मल/रिवर्स स्थिति के लिए संचालित हो जाता है ।

6.3.5 ई0जी0जी0एन0 बटन :

आफ किये गये सिगनल को **आन** करने हेतु **ई0जी0जी0एन0** बटन को सिगनल बटन के साथ दबाने पर सिगनल **आफ** स्थिति से **आन** हो जाता है।

6.3.6 <u>कैंक हैण्डिल/केएलसीआर चाभी/साइडिंग नियन्त्रण/गेट नियंत्रण बटन वाई0एन0:</u>

कैंक हैण्डिल/केएलसीआर चाभी **सीएच–1** व **सीएच–2** तथा **समपार सं0 39** के नियंत्रण हेतु अलग अलग **वाई0एन0** बटनों का प्रावधान है। **वाई.एन.** बटन व **जी.बी.आर.एन.** बटन द्वारा कैंक हैण्डिल/केएलसीआर चाभी/गेट नियंत्रण बटन **लाक** तथा **वाई.एन.** बटन व **जी.बी.एन.** बटन द्वारा कैंक हैण्डिल/ केएलसीआर चाभी/गेट नियंत्रण बटन **मुक्त** (रिलीज) होता है।

6.3.7 <u>जी0बी0एन0 बटन</u> :

यह ग्रुप बटन है जिसका उपयोग कैंक हैण्डिल/समपार कंट्रोल बटन हेतु प्रदत्त **वाई0एन0** बटन के साथ दबाने से कैंक हैण्डिल/केएलसीआर चाभी/गेट नियंत्रण बटन **मुक्त (रिलीज)** किया जाता है।

6.3.8 <u>जी0बी0आर0एन0 बटन</u> :

यह ग्रुप बटन है जिसका उपयोग कैंक हैण्डिल/समपार कंट्रोल बटन हेतु प्रदत्त **वाई0एन0** बटन के साथ दबाने से कैंक हैण्डिल/केएलसीआर चाभी/गेट नियंत्रण बटन **लाक** हो जाता है।

6.3.9 <u>ई0यू0वाई0एन0 (रुट निरस्तीकरण) बटन</u> :

आफ किये गये सिगनल को **आन** करने के बाद रुट निरस्तीकरण के लिए ई0यू0वाई0एन0 बटन के साथ सिगनल बटन को दबाने पर निर्धारित समयांतराल के बाद रुट निरस्तीकरण हो जाता है और कांटे संचालन हेतु मुक्त हो जाते है ।

6.3.10 <u>जी0/यू0/डब्लू0/जी0आर0 अभिस्वीकृति बटन</u> :

पैनल पर यदि कोई कांटा बटन, सिगनल बटन, रुट बटन या ग्रुप बटन दबा रह जाता है तब एक चेतावनी बजर बजने लगती है। चेतावनी बजर व गाड़ी के आगमन पर बजने वाली बजर को बंद करने हेतु इस बटन को दबाया जायेगा।

6.3.11 <u>ई0यू0यू0वाई0एन0 (आपातकालीन रुट रिलीज) बटन</u> :

यह सील बंद बटन है।यदि किसी कारणवश रुट रिलीज नहीं होता है तब स्टेशन मास्टर द्वारा पैनल पर आपातकालीन रुट रिलीज चाभी घुमाने के पश्चात ई0यू0यू0वाई0एन0 बटन एवं सिगनल बटन को एक साथ दबाने पर 120 सेकेण्ड के उपरान्त रुट (रिलीज) मुक्त हो जाता है।स्टे0मा0 द्वारा लिखित सूचना मिलने के पश्चात इस बटन को पुनः ई0एस0एम0 द्वारा सील कर दिया जायेगा। इस बटन का प्रयोग करते समय विशेष सावधानी बरतनी चाहिये कि जिस रुट को रिलीज करना है उस पर कोई गाड़ी तो नहीं खड़ी है।

6.3.12 ई0डब्लू0एन0बटन :–

ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फयूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर 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 स्टेशन मास्टर चाभी पैनल पर लगाकर घुमाने के बाद ही स्टेशन मास्टर पैनल पर दिये गये आपातकालीन कॉटा संचालन बटन (**EWN**) के साथ **NWWN/RWWN** बटन दबायेगें। तत्पश्चात **EWN** बटन को छोडते हुए **NWWN/RWWN** दबाये हुए ही सम्बन्धित कॉटा बटन **WN** दबाकर कॉटो को वॉछित दशा में सेट कर क्लैम्प व पैडलाक करने के उपरांत गाड़ी को टी/369(3बी) पर पास करेगा।उपरोक्त प्रकिया से कॉटो के सेट न होने पाने की दशा में कैन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा। स्टेशन मास्टर द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टेशन मास्टर 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। स्टेशन मास्टर को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये।

6.3.13 सिगनल/प्वाइंट ब्लाक एवं अनब्लाक बटन :

सी.सी.आई.पी.(कन्ट्रोल कम इन्डीकेशन पैनल) से सिगनल/प्वाइंट को ब्लॉक करने के लिये स्टे.मा. ब्लाक बटन के साथ सम्बन्धित सिगनल/प्वाइंट बटन को दबायेगा जिससे उस सिगनल/प्वाइंट के समीप कास इण्डीकेशन प्रज्जवलित हो जायेगा एवं वह सिगनल/प्वाइंट संचालन के लिये ब्लाक हो जायेगा।सिगनल/प्वाइंट का संचालन सामान्य करने हेतु सम्बन्धित सिगनल/प्वाइंट के साथ अनब्लाक बटन को दबायेगा, जिससे उस सिगनल/प्वाइंट के समीप प्रज्जवलित कास इण्डीकेशन बुझ जायेगा एवं वह सिगनल/प्वाइंट संचालन के लिये उपलब्ध हो जायेगा।

6.3.14 आल ब्लाक एवं आल अनब्लाक बटन :

यदि सभी सिगनल/प्वाइंट को एक साथ संचालन के लिये ब्लाक करना हो तो स्टे.मा. पैनल पर प्रदत्त **आल ब्लाक बटन** को **दबाया** जायेगा जिसके फलस्वरुप पैनल पर आल ब्लाक का लाल इंडिकेशन प्राप्त होगा, जिससे सभी सिगनल/प्वाइंट के समीप कास इण्डीकेशन प्रज्जवलित हो जायेगा एवं सभी सिगनल/प्वाइंट संचालन के लिये ब्लाक हो जायेगा। एक से अधिक ब्लाक्ड सिगनल/प्वाइंट को एक साथ अनब्लाक करने हेतु पैनल पर **आल अनब्लाक बटन** को **दबाया** जायेगा जिससे आल ब्लाक का लाल इण्डीकेशन बुझ जायेगा व सभी ब्लाक्ड सिगनल/प्वाइंट संचालन के लिये मुक्त हो जायेंगे।

6.3.15 <u>हैल्थ एवं लिंक फेल्योर अभिस्वीकृति बटन</u> :

हैल्थ अथवा लिंक स्टेटस के चैनल–ए अथवा चैनल–बी पद्धति के फेल हो पर स्थिर लाल इण्डीकेशन सहित एक बजर चालू हो जायेगा।जिसे बंद करने हेतु सम्बन्धित हैल्थ अथवा लिंक फेल्योर अभिस्वीकृति बटन को दबाने से बजर बन्द हो जायेगा परन्तु जब तक खराबी ठीक नहीं कर दी जाये तब तक स्थिर लाल इण्डीकेशन जलता रहेगा।

6.3.16 <u>कालिंग आन बटन</u> :–

कालिंग आन सिगनल को 'आफ' करने के लिए पैनल द्वारा कांटों को अलग– अलग सेट करने के उपरान्त कालिंग आन सिगनल बटन एवं रूट बटन को एक साथ दबाने पर कालिंग आन सिगनल 60 सेकेन्ड बाद 'आफ' हो जाएगा।

6.3.17 <u>गेट नियन्त्रण बटन 551 गेट सं0 39 के लिये</u> :–

(क) पैनल पर गेट नियंत्रण के लिए बटन वाई0एन0 लगा है। गेट खोलने के लिए **वाई0एन0** एवं **जी0बी0एन** बटन दबाने से रिलीज के ऊपर लगी लाल बत्ती जल जायेगी एवं गेट पर लगे के.एल.सी.आर. में लाक फ्री बत्ती जल जायेगी एवं नियंत्रण चाभी के.एल.सी.आर से निकालकर गेट खोल दिया जायेगा। गेट बंद करने के बाद फिर नियंत्रण चाभी के.एल.सी.आर में लगा दी जायेगी एवं पैनल पर लगे बटन **वाई0एन0** तथा **जी0बी0आर0एन0** बटन दबाने से गेट नियंत्रक चाभी के.एल.सी.आर में लाक हो जायेगी तथा लाक्ड के ऊपर एक इंडिकेशन जल जायेगा।

(ख) <u>समपार के लिए आपातकालीन चाभी</u> –

समपार पर **सी0एच0जी0–1** विद्युतीय नियंत्रण की विफलता के समय समपार फाटक को खोलने के लिए एक आपातकालीन चाभी **'पीई'** का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) मे लगे सीव्ड एवं ताला बन्द केस में लगी एच0के0टी0 मे लाक्ड रहती है। **सी0एच0जी0–1** की पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में विद्युत लिफिटंग बैरियर के संचालन हेतु चाभी **'पीई'** परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा गेट पर भेजी जाती है इस चाभी को निकालने से आवागमन सिगनल 'आन' स्थिति में हो जाते/रहते हैं। विफलता ठीक होने पर पुनः एच0के0टी0 मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(ग) <u>आपातकालीन स्विच</u> :–

आपातकाल के समय गेट रक्षित सिगनलो को **'आन'** स्थिति में करने के लिये समपार के गेट लाज मे एक स्विच का प्रावधान है। यह स्विच एक ग्लास लगे केस में ताला बन्द व सील्ड रहता है। आपात स्थिति में गेट रक्षित सिगनलों को **'आन'** करने के लिये गेट मैन ग्लास केस के सामने लगे शीशे को तोड़कर स्विच को घुमायेगा ऐसा करने पर गेट रक्षित सिगनल आन हो जायेंगें।

6.3.18 <u>क्रैन्क हैण्डिल बाक्स</u> :—

स्टेशन मास्टर कार्यालय के पैनल रूम में एक सील्ड लॉक बाक्स में दो क्रैन्क हैण्डिल रखें गये है। कांटों की विफलता की दशा में अथवा टेस्टिंग हेतु क्रैन्क हैण्डिल का प्रयोग किया जायेगा। कार्य समाप्त होने पर क्रैन्क हैण्डिल को बाक्स में रखकर सील एवं लॉक कर दिया जायेगा।

6.3.19 <u>शंटिंग चाभियां</u> :—

स्टेशन मास्टर कार्यालय में अप व डाउन दो शंटिंग चाभीयॉ है। **बक्शी का तालाब** व **सिधौली** छोर अग्रिम प्रस्थान सिगनल से आगे विपरीत होम सिगनल तक शंटिंग करनी हो तो शंटिंग चाभी लोको पायलट को दिया जाये। टोकेनलेस ब्लाक उपकरण ''लाइन क्लोज्ड'' अथवा ''टी. जी.टी'' पोजीशन में तथा सम्बन्धित आगमन एवं प्रस्थान सिगनल ''आन'' पोजीशन में ही होने पर ही शंटिंग चाभी ईकेटी से निकल सकेगी। शंटिंग चाभी के बाहर निकलने पर सम्बन्धित ब्लाक उपकरण 'लाक' हो जायेगा। शंटिंग कार्य पूर्ण होने के पश्चात लोको पायलट शंटिंग चाभी स्टेशन मास्टर को वापस सौपेंगा। शंटिंग चाभी को वापस ईकेटी में लगाने पर ब्लाक उपकरण का लाक 'रिलीज' हो जायेगा और वह संचालित होने की स्थिति में आ जायेगा।

6.3.20 <u>पैनल/पीसी नियंत्रण नॉब</u> :

पैनल/पीसी चेन्जओवर हेतु पैनल और वीडीयू पर एक पैनल/पीसी नॉब उपलब्ध है। पैनल/पीसी नॉब के पैनल (सीसीआईपी) स्थिति में होने पर पैनल स्थिति पर एक गोल स्लिट में पीला इण्डीकेशन एवं इसी प्रकार का वीडीयू मे जलेगा। पैनल/पीसी नॉब के पीसी स्थिति में होने पर पीला इण्डीकेशन पीसी स्थिति पर एक गोल स्लिट में एवं इसी प्रकार का वीडीयू में जलेगा।

6.4 <u>इंडिकेशन (सूचक बत्ती)</u> :

स्टेशन मास्टर नियंत्रण पैनल पर निम्नलिखित इंडीकेशन (सूचक बत्ती) का प्रावधान किया गया है —

6.4.1 <u>सिगनल इंडिकेशन</u> :

पैनल पर प्रत्येक सिगनल के लिये स्थल पर लगे सिगनल द्वारा दर्शायी गयी है। ये सूचक स्थल पर लगे सिगनलों द्वारा दर्शाये जाने वाले आस्पेक्ट के अनुरुप लाल/हरे/पीले रंग की लघु प्रकाश इंडीकेशन (सूचक बत्ती) का प्रावधान है।

होम सिगनल पर लगे जंक्शन इंडीकेटर के लिये पैनल पर एक लघु सफेद प्रकाश पट्टी (स्ट्रिप) प्रकाशित होकर होम सिगनल का लूप लाइन के लिए **''आफ'** होना दर्शाती है।

आश्रित शंट सिगनल जो मुख्य सिगनल के खम्भे पर स्थित होतें है, उनके इंडीकेशन के लिए एक लघु सफेद प्रकाश पट्टी **''आफ'** स्थिति में प्रकाशित होगी, सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है।

अनाश्रित शंट सिगनल (स्वतंत्र खम्भे पर स्थित) की **आन** स्थिति में एक सीधी लघु प्रकाश पट्टी तथा **आफ** स्थिति में 45° के कोण पर लघु सफेद प्रकाश पट्टी प्रकाशित होगी।

कालिंग आन सिगनल के आस्पेक्ट का इंडिकेशन पैनल पर होम सिगनल के नीचे छोटे पीले प्रकाश के रुप में दिया गया है। सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है। यह तभी प्रकाशित होता है जब कालिंग आन सिगनल **आफ** किया जाता है।

6.4.2 <u>ट्रैक सर्किट इंडीकेशन</u> –

पैनल पर ट्रैक सर्किटो के उपर प्रकाश पट्टियों (स्ट्रिप) का प्रावधान है जो ट्रैक सर्किट पर गाड़ी नहीं रहने पर प्रकाशित नहीं होती है। जब कोई सिगनल ''**आफ**'' किया जाता है तो उसके मार्ग व ओवर लैप में पड़ने वाले ट्रैक सर्किटों की सफेद प्रकाश पट्टियॉ प्रकाशित हो जाती है। जब गाड़ी ट्रैक सर्किट पर आती है तब प्रकाश पट्टियों का सफेद प्रकाश बुझ जाता है और लाल प्रकाश जल जाता है। गाड़ी जब ट्रैक सर्किट को पार कर जाती है तब लाल प्रकाश बुझकर पुनः सफेद प्रकाश जल जाता है। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में ये प्रकाश पट्टियां लाल प्रकाश से प्रकाशित हो जाती है।

<u>टिप्पणी</u> :

गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रकाशित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि लधु प्रकाश बत्ती फ्यूज हो गयी है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि सफेद प्रकाश पट्टी का प्रकाशित होना अपेक्षित हो और वह न जलती हो तो स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रुप से जांच करे कि ट्रैक साफ है अथवा नहीं। यदि साफ है तो ट्रैक सर्किट को सही कार्यशील समझा जाये तथापि बत्ती मरम्मत हेतु सम्बन्धित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।

6.4.3 <u>कांटा इंडिकेशन</u> –

प्रत्येक मोंटर संचालित कांटा/क्रास ओवर कांटो के संचालन हेतु दिये गये बटन के उपर नार्मल स्थिति में सफेद स्ट्रिप की प्रकाश बत्ती तथा रिवर्स स्थिति में भी सफेद स्ट्रिप की प्रकाश बत्ती का प्रावधान है। कांटे/क्रास ओवर की स्थिति के अनुसार ये इंडीकेशन अनवरत प्रकाशित रहते है। कांटे/क्रास ओवर जब संचालित होते है तब वांछित स्थिति का इंडीकेशन जलता बुझता (फ्लैश) करता है जब तक कि कांटा सेट एवं लाक नहीं हो जाता है जैसे कि जब कांटा नार्मल से रिवर्स स्थिति में संचालित होता है तब नार्मल इंडिकेशन बुझ जाता है और रिवर्स का हरा इंडीकेशन जलने बुझने लगता है। कांटे के रिवर्स में सेट एवं लाक हो जाने पर रिवर्स का हरा इंडीकेशन लगातार जलने लगता है।

<u>टिप्पणी</u> : मोटर कांटे पर नान सिगनल मूवमेन्ट के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह मोटर कांटे को नार्मल एवं रिवर्स में चलाकर उसकी जांच कर ले तथा उनके सम्बन्धित सूचकों को पैनल पर सुनिश्चित कर ले तथा इस जांच की प्रविष्टि स्टेशन मास्टर डायरी में अवश्य करें।

6.4.4 <u>बटन हेल्ड इंडीकेशन</u> :

पैनल पर जब कोई पुश बटन दबा रह जाता है तब ये इंडीकेशन प्रकाशित हो जाते है, जो कि निम्नलिखित प्रकार के है :

6.4.4.1 <u>सिगनल बटन हेल्ड इंडीकेशन</u> :

यदि कोई सिगनल बटन दबा रह जाये तो यह इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है।

6.4.4.2 <u>कांटा बटन हेल्ड इंडीकेशन</u> :

यदि कोई कांटा बटन दबा रह जाये तो यह इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है।

6.4.4.3 <u>रुट बटन हेल्ड इंडीकेशन</u> :

यदि कोई रुट बटन दबा रह जाये तो यह इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है।

6.4.4.4 <u>ग्रुप बटन हेल्ड इंडीकेशन</u> :

यदि कोई ग्रुप बटन दबा रह जाये तो यह इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है।

6.4.4.5 ई0यू0वाई0एन0 बटन हेल्ड इंडीकेशन :
यदि कोई ई0यू0वाई0एन0 बटन दबा रह जाये तो यह इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है।

6.4.4.6 ई0यू0यू0वाई0एन0 बटन हेल्ड इंडीकेशन :
यदि कोई ई0यू0यू0वाई0एन0 बटन दबा रह जाये तो यह इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है।

6.4.4.7 जी/यू/डब्लू/जीआर इंडीकेशन :
सिगनल, कांटा, रुट तथा ग्रुप बटनों में यदि कोई बटन दबा रह जाये तब यह इंडीकेशन प्रकाशित होता है तथा बटन हेल्ड अलार्म बजने लगता है जिसे बंद करने हेतु जी/यू/डब्लू/जीआर एकनालेजमेंट (अभिस्वीकृति) बटन दबाने पर अलार्म बंद हो जाता है परन्तु यह इंडीकेशन तब तक प्रकाशित रहता है जब तक कि दबे बटन को ठीक न कर दिया जाये।

टिप्पणी: उपरोक्त इंडीकेशन जलने तथा अलार्म बजने पर स्टेशन मास्टर द्वारा बटन को तुरन्त ठीक किया जाना चाहिए।

6.4.5 लाक लाइट :
पैनल पर कांटे के ट्रैक सर्किट पर कांटे के फेसिंग में लधु सफेद बत्ती का प्रावधान है, जिसके प्रकाशित होने का अर्थ है कि कांटा विद्युतीय रुप से लाक है, तथा संचालित नहीं किया जा सकता हैं। यह लधु सफेद बत्ती ''लाक लाइट'' कहलाती है।

6.4.6 पैनल लाक/रिलीज इंडीकेशनः
स्टेशन मास्टर की पैनल नियंत्रण चाभी के उपर पैनल लाक/रिलीज के लिए लाल/सफेद इंडीकेशन का प्रावधान है। जब पैनल से चाभी निकालने हेतु धुमाया जाता है तब पैनल लाक का लाल इंडीकेशन प्रकाशित होता है। पैनल में चाभी लगाकर धुमा देने पर रिलीज का सफेद इंडीकेशन जलता है। पैनल के रिलीज स्थिति में पैनल द्वारा कांटों, सिगनलों आदि का संचालन संभव है।

6.4.7 वाई.एन. बटन हेल्ड इंडीकेशनः
यदि कोई एल.एन./वाई.एन. बटन दबा रह जाये तो यह इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है।

6.4.8 क्रैन्क हैण्डिल/केएलसीआर चाभी/साइडिंग गेट का लाक/रिलीज इंडीकेशनः
क्रैन्क हैण्डिल **सीएच–1** व **सीएच–2** एवं **समपार सं0 39** के वाईएन बटनों के उपर रिलीज स्थिति में लाल तथा लाक स्थिति में सफेद इंडिकेशनों का प्रावधान है।

6.4.9 एफ0आर0के0ई0 इंडीकेशनः
पैनल के ऊपर दाहिने कोने पर यह इंडिकेशन लगाातार जलता बुझता है (फ्लैश करता है) तथा यह सूचित करता है कि फ्लैशिंग उपकरण ठीक कार्यरत अवस्था में है ।

6.4.10 ओवरलैप इंडिकेशनः
प्रत्येक प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल के निकट ओवरलैप इंडिकेशन हेतु सफेद लघु बत्ती का प्रावधान है। जिस लाइन के लिए होम सिगनल **आफ** किया जाता है उसके ओवरलैप में यह लघु सफेद इंडिकेशन

प्रकाशित हो जाता है साथ ही ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद प्रकाश पट्टी प्रकाशित हो जाती है।गाड़ी के वर्थिंग ट्रैक पर आगमन के पश्चात निर्धारित समयांतराल तक यह लघु सफेद इंडीकेशन जलता बुझता है (फ्लैश करता है)। इसके बुझ जाने पर ओवरलैप के कांटे संचालन हेतु मुक्त हो जाते है।

6.4.11 रुट लाक इंडिकेशन :

पैनल पर प्रत्येक सिगनल के पास उस सिगनल के रुट लाक इंडिकेशन का प्रावधान किया गया है। जब किसी सिगनल को **आफ** किया जाता है तब उस सिगनल का रुट लाक इंडिकेशन (सफेद) प्रकाशित हो जाता है। सिगनल निरस्तीकरण के बाद संरक्षा समय लगभग 120 सेकेण्ड तक यह इंडिकेशन जलता बुझता है (फ्लैश करता है) एवं उसके बाद बुझ जाता है।

6.4.12 120 एनजेकेई इंडिकेशन :

पैनल पर पूर्व एवं पश्चिम छोर में एक–एक सफेद इंडिकेशन का प्रावधान है। किसी गाड़ी के पूर्ण आगमन या सिगनल निरस्तीकरण के बाद संरक्षा समय 120 सेकेण्ड तक यह इंडिकेशन जलता है एवं उसके बाद बुझ जाता है।

6.4.13 60 एनजेकेई इंडिकेशन :–

पैनल पर पूर्व एवं पश्चिम छोर पर एक–एक सफेद इंडिकेशन का प्रावधान है। जब कॉलिंग ऑन सिगनल टेक आफ किया जाता है तब यह इंडिकेशन 60 सेकेण्ड तक जलता–बुझता (फ्लैश करता) रहता है। इसके बुझ जाने के बाद कॉलिंग ऑन सिगनल आफ हो जाता है।

6.4.14 हैल्थ स्टेटस इण्डीकेशन :

चैनल–ए पद्धति के स्वस्थ होने पर चैनल–ए पर गोल स्लिट में एक सफेद एलईडी इण्डीकेशन लगातार जलता–बुझता रहता है। चैनल–ए पद्धति के फेल होने पर फ्लैशिंग सफेद एलईडी इण्डीकेशन बुझ जाता है एवं स्थिर लाल एलईडी इण्डीकेशन चैनल–ए पर एक गोल स्लिट पर जल जायेगा।

इसी प्रकार चैनल–बी पद्धति के स्वस्थ होने पर चैनल–बी पर गोल स्लिट में एक सफेद एलईडी इण्डीकेशन लगातार जलता–बुझता रहता है एवं चैनल–बी पद्धति के फेल होने पर फ्लैशिंग सफेद एलईडी इण्डीकेशन बुझ जाता है एवं स्थिर लाल एलईडी इण्डीकेशन चैनल–बी पर एक गोल स्लिट पर जल जायेगा।

6.4.15 लिंक स्टेटस इण्डीकेशन :

पद्धति से पैनल प्रोसेसर चैनल–ए संचार लिंक के स्वस्थ होने पर एक सफेद एलईडी इण्डीकेशन चैनल–ए पर एक गोल स्लिट में लगातार जलता–बुझता रहेगा।

पद्धति से पैनल प्रोसेसर चैनल–ए के फेल हो जाने पर सफेद एलईडी फ्लैशिंग इण्डीकेशन बुझ जाता है एवं स्थिर लाल एलईडी इण्डीकेशन चैनल–ए पर एक गोल स्लिट पर जल जायेगा।

इसी प्रकार पद्धति से पैनल प्रोसेसर चैनल–बी संचार लिंक के स्वस्थ होने पर एक सफेद एलईडी इण्डीकेशन चैनल–बी पर एक गोल स्लिट में लगातार जलता–बुझता रहेगा और पद्धति से पैनल प्रोसेसर चैनल–बी के फेल हो जाने पर सफेद एलईडी फ्लेशिंग इण्डीकेशन बुझ जाता है एवं स्थिर लाल एलईडी इण्डीकेशन चैनल–बी पर एक गोल स्लिट पर जल जायेगा।

6.4.16 ब्लाक्ड गियर इण्डीकेशन :

सीसीआईपी से स्टे.मा. द्वारा सिगनल/प्वाइंट को ब्लॉक किये जाने पर सम्बन्धित सिगनल/प्वाइंट के पास लाल क्रास मार्क का ब्लाक्ड गियर इण्डीकेशन प्राप्त होगा जो यह सुनिश्चत करेगा की उक्त सिगनल/प्वाइंट संचालन हेतु उपलब्ध नही है।

6.4.17 <u>आब्जेक्ट कंट्रोलर फेल इण्डीकेशन</u> :
आब्जेक्ट कंट्रोलर फेल होने की दशा मे पैनल पर लाल इण्डीकेशन प्राप्त होगा।

6.4.18 <u>पैनल/वीडीयू एक्टिव इण्डीकेशन</u> :
पैनल/पीसी नॉब के पैनल (सीसीआईपी) स्थिति में होने पर पैनल एक्टिव का हरा इण्डीकेशन प्राप्त होगा एवं पैनल/पीसी नॉब के पीसी (**वीडीयू**) स्थिति में होने पर **वीडीयू** एक्टिव का हरा इण्डीकेशन प्राप्त होगा।

6.4.19 <u>पैनल एण्ड पीसी कमांड फेल इण्डीकेशन</u> :
पैनल एवं पीसी दोनो के मेधा इलेक्ट्रौनिक्स के ''सीआइयू'' से कम्यूनिकेशन न होने की दशा मे स्टेशन मास्टर द्वारा दिया गया कोइ भी ''कमांड'' पैनल एवं पीसी द्वारा स्वीकृत नही होगा एवं पैनल एण्ड पीसी कमांड फेल का लाल इण्डीकेशन पैनल (सीसीआईपी) पर प्राप्त होगा।

6.4.20 <u>पैनल अथवा पीसी कमांड फेल इण्डीकेशन</u> :
पैनल अथवा पीसी दोनो मे से किसी के भी मेधा इलेक्ट्रौनिक्स के ''सीआइयू'' से कम्यूनिकेशन न होने की दशा मे स्टेशन मास्टर पैनल अथवा पीसी द्वारा दिया गया कोइ भी ''कमांड'' स्वीकृत नही होगा एवं पैनल अथवा पीसी कमांड फेल का लाल इण्डीकेशन पैनल (सीसीआईपी) पर प्राप्त होगा।

6.5. <u>रिमाइंडर कालर</u> :
पैनल के उपर बने प्रोजेक्शनों पर लाल रंग के रिमाइंडर कालर का प्रावधान है। जिन्हे आवश्यकतानुसार सिगनल या कांटा बटन पर लगा देने से उन्हे दबाया नहीं जा सकेगा। इससे स्टेशन मास्टर को पहले चेतावनी मिल जाती है कि उन्हे इस बटन को संचालित नहीं करना है।

7. <u>क्रैंक हैण्डिल एवं के.एल.सी.आर. चाभी</u>:

7.1 स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे के.एल.सी.आर. में सम्बन्धित के.एल.सी.आर. चाभी में लाक रहता है। कांटा की विफलता में अथवा टेस्टिंग हेतु क्रैक हैण्डिल एवं के.एल.सी.आर. चाभी द्वारा प्वाइन्टस का संचालन किया जाता है। उसके लिए स्टेशन मास्टर द्वारा के.एल.सी.आर. चाभी निकालने की पद्धति निम्न है –

अ. कार्यरत स्टेशन मास्टर के.एल.सी.आर. कंट्रोल बटन **वाईएन** एवं **जीबीएन** को दबायेगें।

ब. विद्युत कांटा मशीन को आपात कालीन संचालन हेतु जब सभी शर्ते पूर्ण होती है तो पैनल पर के.एल.सी.आर. बटन पर एक लाल बत्ती प्रकाशित हो जायेगी तब स्टेशन मास्टर धीरे से के.एल.सी.आर. चाभी को धुमाकर निकाल लेगे। स्टेशन में लगे के.एल.सी.आर. पर सफेद लघु बत्ती **''लाक फ्री''** इंडिकेशन के रुप में जलने पर ही के.एल.सी.आर. चाभी को निकालना चाहिए।

स. जब क्रैक हेण्डिल एवं केएलसीआर चाभी लाक रहती है, उस समय पैनल पर के.एल.सी.आर. बटन के पास ''सफेद'' बत्ती प्रकाशित रहेगी लेकिन जब केएलसीआर चाभी बाहर रहती है, उस समय पैनल पर के.एल.सी.आर. बटन के पास **''लाल''** बत्ती प्रकाशित होगी ।

द. परिशिष्ट ''**बी**'' के अनुलग्नक–I में वर्णन के अनुसार प्वाइंटस का संचालन किया जाये और कार्य पूरा हो जाने पर के.एल.सी.आर. चाभी को के.एल.सी.आर में लगा देगा तथा **वाई.एन.** बटन व **जी.बी.आर.एन.** बटन द्वारा केएलसीआर चाभी को **लाक** कर देगा तथा क्रेक हैण्डिल को वापस शीशे के बक्स में अपने स्थान पर रख दिया जायेगा।

य. क्रैन्क हैण्डिल एवं के.एल.सी.आर. चाभी द्वारा नियंत्रित कांटो का विवरण निम्न हैः–

क्रैन्क हैण्डिल संख्या	उनके द्वारा नियंत्रित कांटो का विवरण
सीएच – 1	201ए, 201बी, 202ए, 202बी
सीएच – 2	203ए, 203बी, 204ए, 204बी,

7.2 <u>वीडर गणक/काउन्टर</u> :–

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूयूवाईएन)
2. आपातकालीन रुट कैन्सीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
3. आपातकालीन कॉटा आपरेशन वीडर काउन्टर(ईडब्लूएन)
4. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर
5. क्रैन्क हैण्डिल वीडर काउन्टर
6. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)
7. टोकेनलेस ब्लाक पैनलों हेतु वीडर काउन्टर
8. आपातकालीन 'सी.एच.जी.–1 वीडर काउन्टर
9. एक्सल काउन्टरों के लिए वीडर काउन्टर

टिप्पणीः स्टेशन मास्टर वीडर गणकों द्वारा दर्शायी जाने वाली सं0 वीडर गणक रजिस्टर में प्रविष्ट कर अद्यतन रखें।

7.3 <u>गाड़ियों का साइमलटेनियस आना एवं जाना</u> :

(अ) अप ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन स0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं0 2 या 3 से प्रस्थान।

(ब) अप ट्रेन का लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं0 1 या 2 से प्रस्थान ।

(स) डाउन ट्रेन का लाइन स0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
डाउन ट्रेन का लाइन सं0 2 या 3 से प्रस्थान ।

(द) डाउन ट्रेन का लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन
या
डाउन ट्रेन का लाइन स0 1 या 2 से प्रस्थान ।

नोटः गाड़ियां लाइन सं0 2 से रनथ्रू जायेंगी। लाइन सं0 1 व 3 से निर्धारित गति से रनथ्रू जा सकती है।

8. सिगनलों के संचालन की तालिका –

	आवागमन का विवरण	कांटा लाक तथा डिटेक्ट करता है		सिगनल बटन दबाये		समपार नियंत्रक बटन	समपार फाटक सं0 बंद
		नार्मल	रिवर्स				
1. डाउन गाड़ियों का **बक्शी का तालाब** सें आगमन							
	लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन।	201, 204	202	एस 1		551	39
	लाइन सं0 1 पर मेन लाइन बनाकर आगमन।	201, 203	204, 202	एस 1 एस 7		551	39
	लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन।	203, 202	201	एस 1		551	39
	लाइन सं0 3 पर मेन लाइन बनाकर आगमन।	204, 202	201, 203	एस 1 एस 9		551	39
	लाइन सं0 2 पर आगमन	201, 202 203, 204	–	एस 1		551	39
	डाउन गाड़ियों का लाइन सं0 2 से रनथ्रू जाना।	201, 202 203, 204	–	एस 1 एस 5 एस 11		551	39
2. अप गाड़ियो का **सिधौली** से आगमन							
	लाइन सं0 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन।	202, 203	204	एस–12		–	–
	लाइन सं0 1 पर मेन लाइन बनाकर आगमन।	201, 203	202, 204	एस–12 एस–6		–	–
	लाइन सं0 3 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन।	201, 204	203	एस–12		–	–
	लाइन सं0 3 पर मेन लाइन बनाकर आगमन	202, 204	201, 203	एस–12 एस–8		–	–
	लाइन सं0 2 पर आगमन	201, 202 203, 204	–	एस–12		–	–

	अप गाड़ियों का लाइन सं0 2 से रनथू जाना।	201, 202 203, 204	–	एस–12 एस–4 एस–2		551	39
3. डाउन गाड़ियों का **सिधौली** को प्रस्थान							
	लाइन सं0 1 से	203	204	एस–7 एस–11		–	–
	लाइन सं0 2 से	203, 204	–	एस–5 एस–11		–	–
	लाइन सं0 3 से	204	203	एस–9 एस–11		–	–
4 अप गाड़ियों का **बक्शी का तालाब** को प्रस्थान							
	लाइन सं0 1 से	201	202	एस–6 एस–2		551	39
	लाइन सं0 2 से	201, 202	–	एस–4 एस–2		551	39
	लाइन सं0 3 से	202	201	एस–8 एस–2		551	39
5. डाउन शन्ट, सिगनल सं0 **एस.एच–31** से							
	लाइन सं0 1 पर	201	202	एसएच–31		–	–
	लाइन सं0 2 पर	201, 202	–	एसएच–31			–
	लाइन सं0 3 पर	–	201	एसएच–31		–	–
6. अप शन्ट सिगनल सं0 **एस.एच–32** से							
	लाइन सं0 1 पर	–	204	एसएच–32		–	–
	लाइन सं0 2 पर	203, 204	–	एसएच–32		–	–
	लाइन सं0 3 पर	204	203	एसएच–32		–	–
7. डाउन शन्ट सिगनल से **सिधौली** की ओर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–11 तक**							
	लाइन सं0 1 से	–	204	एसएच–27		–	–
	लाइन सं0 2 से	203, 204	–	एसएच–25		–	–
	लाइन सं0 3 से	204	203	एसएच–29		–	–
8. अप शन्ट सिगनल से **बक्शी का तालाब** की ओर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 **एस–2** तक							
	लाइन सं0 1 से	201	20	एसएच–26		–	–

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

			2				
	लाइन सं0 2 से	201, 202	–	एसएच–24		–	–
	लाइन सं0 3 से	–	201	एसएच–28		–	–
	9. डाउन गाड़ियों का **कालिंग आन सिगनल** पर आगमन						
	लाइन सं0 1 पर	201	202	सी–3		551	39
	लाइन सं0 2 पर	201, 202	–	सी–3		551	39
	लाइन सं0 3 पर	202	201	सी–3		551	39
	10. अप गाड़ियों का **कालिंग आन सिगनल** पर आगमन						
	लाइन सं0 1 पर	203	204	सी–10		–	–
	लाइन सं0 2 पर	203, 204	–	सी–10		–	–
	लाइन सं0 3 पर	204	203	सी–10		–	–

9. कालिंग आन सिगनल (बुलावा सिगनल)

कालिंग आन सिगनल होम सिगनल के नीचे छोटे पीले प्रकाश के रुप दिया गया है। सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है। कालिंग आन सिगनल तब आफ किया जाता है जब कभी होम सिगनल विफल हों जाय या मार्ग अथवा ओवर लैप का ट्रैक सर्किट विफल हो जाये। कालिंग आन सिगनल को ''**आफ**'' करने के लिये पैनल द्वारा कांटो को अलग–अलग सेट किया जायेगा। इसके उपरान्त कालिंग आन सिगनल का सिगनल बटन एवं रुट बटन को एक साथ दबाने पर कालिंग आन सिगनल तब तक ''**आफ**'' नहीं होगा जब तक कि चालक गाड़ी को **अप** गाड़ी के लिए कालिंग आन ट्रैक सर्किट **ए10टी** एवं **डाउन** गाड़ी के लिए **ए3टी** पर न ले आये। गाड़ी के उपरोक्त ट्रैक पर आने के **60** सेकेण्ड के पश्चात ही **कालिंग आन सिगनल ''आफ''** होगा।

10.रक्षित समपार फाटक का विवरण :

समपार संख्या		स्थिति	सामान्य स्थिति	प्रकार	इण्टरलाक्ड है या नहीं
39 ट्राफिक	**सी**	अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस–2 एवं डाउन होम सिगनल सं0 एस–1 के मध्य कि.मी. **40/7–8** पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला।	लिफ्टिंग	है
30 इन्जी0	**सी**	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 **32/2–3** पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	ा	नहीं

31 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 32/9–33/0 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	लिफ्टिंग	है
32 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 34/9–35/0 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	लिफ्टिंग	है
34 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 37/2–3 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	ा	नहीं
37 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 38/8–9 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	लिफ्टिंग बैरियर	है
41 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **सिधौली** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 44/1–2 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	ा	नहीं
43 इन्जी0	सी	**अटरिया** तथा **सिधौली** स्टेशनो के मध्य कि0मी0 46/7–8 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	ा	नहीं

11. अनुलग्नक I, II, III, IV एवं V परिशिष्ट ''**बी**'' के अभिन्न अंग है।

12. स्टेशन मास्टर कार्यालय में उपलब्ध संचार साधनों की सूची :

12.1 नियंत्रक टेलीफोन, जिसका सम्बन्ध लखनऊ नियंत्रक कार्यालय से है।

12.2 ब्लाक टेलीफोन **अटरिया** एवं **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के यूएफएसबीआई ब्लाक पैनल के साथ प्रदत्त टेलीफोन से जुड़ा हुआ है।

12.3 ब्लाक टेलीफोनए **अटरिया** एवं **सिधौली** स्टेशनो के यूएफएसबीआई ब्लाक पैनल के साथ प्रदत्त टेलीफोन से जुड़ा हुआ है।

12.4 25 वाट वीएचएफ सेट कार्यरत स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहेगा।

12.5 निम्न समपार फाटकों पर एननसिएटर द्वारा दूरभाष की व्यवस्था प्रदत्त है –

12.5.1 मैगनेटो टेलीफोन, समपार सं0 39 **'सी' श्रेणी** से सम्बद्ध है।

12.5.2 **अटरिया** एवं **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य स्थित इन्जी0 समपार सं0 30 **'सी'** का मैगनेटो टेलीफोन इस स्टेशन से सम्बद्ध है।

12.5.3 **अटरिया** एवं **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य स्थित इन्जी0 समपार सं0 31 **'सी'** का मैगनेटो टेलीफोन इस स्टेशन से सम्बद्ध है।

12.5.4 **अटरिया** एवं **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य स्थित इन्जी0 समपार सं0 32 **'सी'** का मैगनेटो टेलीफोन इस स्टेशन से सम्बद्ध है।

12.5.5 **अटरिया** एवं **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य स्थित इन्जी0 समपार सं0 34 **'सी'** का मैगनेटो टेलीफोन इस स्टेशन से सम्बद्ध है।

12.5.6 **अटरिया** एवं **बक्शी का तालाब** स्टेशनो के मध्य स्थित इन्जी0 समपार सं0 37 **'सी'** का मैगनेटो टेलीफोन इस स्टेशन से सम्बद्ध है।

12.5.7 **अटरिया** एवं **सिधौली** स्टेशनो के मध्य स्थित इन्जी0 समपार सं0 41 **'सी'** का मैगनेटो टेलीफोन इस स्टेशन से सम्बद्ध है।

.12.5.8 **अटरिया** एवं **सिधौली** स्टेशनो के मध्य स्थित इन्जी0 समपार सं0 43 **'सी'** का मैगनेटो टेलीफोन इस स्टेशन से सम्बद्ध है।

12.6 फिक्सड टेलीफोन, जैसे रेलवे का आटो टेलीफोन एवं बीएसएनएल का टेलीफोन।

12.7 स्टेशन से स्टेशन तक फिक्सड टेलीफोन।

13. विफलताये –

सिगनल एवं अन्तर्पाशन, ट्रेन सिगनलिंग उपकरण तथा टेलीफोन इत्यादि के खराब, विफल होने पर निम्न कर्मचारियों को सूचना दी जाये। ट्रेन सिगनलिंग उपकरण तथा टेलीफोन खराबी की सूचना इंजीनियरिंग विभाग के कर्मचारियों को देने की आवश्यकता नहीं है। जब भी सिगनल व अन्तर्पाशन गियर खराब हो जाये तब साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70, 3.71, 3.72 एवं 3.76 में वर्णित कार्य प्रणाली तथा समय समय पर जारी किये गये संयुक्त परिपत्र तथा निर्देशों का पालन किया जाये तथा निम्न कर्मचारियों को इन स्थानों पर सूचित किया जाये –

क0सं0	कर्मचारी जिन्हे सूचित करना है	मुख्यालय
1	यांत्रिक सिगनल अनुरक्षक	डालीगंज
2	विद्युत सिगनल अनुरक्षक	अटरिया
3	जूनियर इंजी0/सिगनल	डालीगंज
4	सीनियर सेक्शन इंजी0/सिगनल	ऐशबाग
5	सहायक मंडल संकेत एवं दूर संचार इन्जी0	लखनऊ
6	वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूर संचार इन्जी0	लखनऊ
7	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर/II व III	लखनऊ
8	सहायक मंडल इंजीनियर	सीतापुर
9	सीनियर सेक्शन इंजी0/रेलपथ	ऐशबाग व सीतापुर
10	मुख्य गाड़ी नियंत्रक	लखनऊ
11	यातायात निरीक्षक	ऐशबाग
12	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबन्धक	लखनऊ
13	वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी	लखनऊ
14	वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर	लखनऊ
15	दोनों छोर के स्टेशन मास्टर	सिधौली व बक्शी का तालाब

14. स्टेशन मास्टर सभी विफलताओं को सिगनल विफलता रजिस्टर में इंद्राज करें तथा सम्बन्धित ई0एस0एम0/एम0एस0एम0 को लिखित सूचना अवश्य देवे। अनुरक्षक खराबियों को ठीक करने के उपरान्त उनमें खराबियों का विवरण कारण सहित ठीक करने का समय आदि का इंद्राज अपने हस्ताक्षर तिथि सहित करे तथा स्टेशन मास्टर से प्रति हस्ताक्षरित भी करवा लें।

———————————

मोटर प्वाइंटस मशीन का क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसीआर चाभी द्वारा संचालन :

विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) द्वारा क्रैन्क हैन्डिल एव केएलसीआर चाभी का संचालन किये जाने हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न अनुलग्नक–IV देखें। कन्ट्रोल पैनल द्वारा जिन कांटों पर विद्युत मोटर प्वाइंटस मशीन लगी है, उनके संचालन क्रैन्क हैण्डिल एवं केएलसीआर चाभी_द्वारा करने की कार्य विधि निम्न है :–

1. परिशिष्ट ''बी'' में वर्णित विधि के अनुसार केएलसीआर चाभी_निकालें ।

2. मोटर प्वाइंटस मशीन पर क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसीआर चाभी लगाने हेतु बने छिद्र पर के ढक्कन (सी.एच.सी.कवर) में लगे ताले को खोले ।

3. ढक्कन को उठाकर मशीन डिस्कनेक्ट करने वाले लीवर को केएलसीआर चाभी लगाकर दाहिने तरफ घुमाकर एक तरफ खिसका दें ताकि क्रैन्क हैन्डिल जाने के लिए साकेट में जगह बन जाये । इतनी कार्यवाही से मोटर प्वाइंट मशीन से बिजली की सप्लाई भी कट जाती है ।

4. क्रैन्क हैन्डिल को साकेट में डालकर सीधा या उल्टा आवश्यकतानुसार धुमायें । लाकिंग/अनलाकिंग की अपेक्षा जब प्वाइंटस एक तरफ से दूसरी तरफ चलता है तो उसके लिए कुछ अधिक एर्फट लगाने की आवश्यकता होती है । प्वाइंटस स्विच के एक तरफ से दूसरी तरफ सेट हो जाने के बाद भी क्रैन्क हैन्डिल को तब तक चलाते रहना चाहिए जब तक कि प्वाइंट पूर्ण रुप से सेट तथा लाक होकर यांत्रिक रुप से स्वंय न रुक जाये ।

5. प्वाइंट की सेटिंग तथा लाकिंग पूर्ण होने के पश्चात क्रैन्क हैन्डिल को निकालकर मशीन डिस्कनेक्ट लीवर को केएलसीआर चाभी बायी तरफ घुमाकर उसकी पुरानी स्थिति में वापस कर दें, ताकि प्वाइंट मशीन बिजली सप्लाई द्वारा चलायी जा सके। क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसीआर चाभी को स्टेशन मास्टर कार्यालय में सम्बन्धित केएलसीआर चाभी में लगा दें तथा क्रैन्क हैन्डिल वापस शीशे के बाक्स में लाक कर दे ।

6. पैनल पर सम्बन्धित क्रैन्क हैन्डिल बटन **वाई.एन** तथा **जी.बी.आर.एन** दबाने से उसके ऊपर लगी हुई सफेद लघु बत्ती प्रकाशित हो जायेगी । इस कार्यवाही से प्वाइंट मशीन पैनल द्वारा संचालित होने योग्य हो जायेगी ।

नोटः

क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसीआर चाभी_से हाथ द्वारा मोटर प्वाइंट का संचालन या टेस्टिंग हेतु मोटर प्वाइंट के संचालन के लिये जब भी केएलसीआर से केएलसीआर चाभी_निकाली जाये तो प्रत्येक बार इस कार्यवाही का इंद्राज स्टेशन मास्टर क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसीआर चाभी उपयोग रजिस्टर में कर दिया जाये । इसके लिए निम्न प्रारुप बनाकर रखा जाये :–

	क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसीआर चाभी निकालने वाले कर्मचारी का नाम व पद	क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसी आर चाभी निकालने का समय व तिथि	क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसीआर चाभी निकालने के उद्देश्य विफलता/ टेस्टिंग	क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसी आर चाभी निकालने वाले के हस्ताक्षर	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर	क्रैन्क हैन्डिल एवं केएलसी आर चाभी वापस करने का समय व तिथि	स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर	वीडर काउन्टर क्रमॉक
	2	3	4	5	6	7	8	9

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

7. सिगनल विभाग के कर्मचारियों को अनुरक्षण अथवा टेस्टिंग के लिए क्रैन्क हैण्डिल एवं केएलसीआर चाभी_देते समय उनसे सम्बन्धित प्वाइंटस का डिसकनेक्शन मेमो निर्धारित प्रारुप पर अवश्य प्राप्त कर लिया जाये ।

8. सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रीकनेक्शन मेमों क्रैक हैण्डिल एवं केएलसीआर चाभी_के साथ प्राप्त होने पर नार्मल कार्य प्रणाली अपनाई जाये ।

9. डिसकनेक्शन की अवधि में गाड़ियों का परिचालन साधारण एवं सहायक नियमानुसार किया जाये ।

क. <u>कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था</u> –

1. स्टेशन पर सिगनलों को प्रकाशित रखने के लिये इंट्ीग्रेटेड पावर सप्ताई सिस्टम (आई0पी0एस0) का प्रावधान किया गया है जिससे सभी सिगनल लगातार प्रकाशित रहेगे। आई0पी0एस0 की मानीटरिंग के लिये स्टेशन मास्टर के पैनल कक्ष में आडियों बिजवल आई0पी0एस0 स्थित प्रकाशित बोर्ड लगाया गया है जिससे निम्न सूचनाए प्रदर्शित होगी –

   1.1 <u>आई0पी0एस0 की बैट्री का बोल्टेज</u> – वोल्ट में ।

   1.2 <u>चार एल0ई0डी0 सूचक जो निम्न स्थितियों में प्रकाशित होते हैं</u> :–

      1.2.1 <u>प्रथम एल0ई0डी0 सूचक</u> :–
      (जेनरेटर स्टार्ट करने के लिए) आई0पी0एस0 की बैटरी का वोल्टेज 110 वोल्ट से कम होने पर सूचक जलेगा तथा बजर भी बजेगा। इस सूचक को जलने तथा बजर बजने पर स्टेशन मास्टर के स्वीकार बटन दबाने के तुरन्त बाद जनरेटर स्टार्ट करने की कार्यवाही करनी चाहिए।

      1.2.2 <u>द्वितीय एल0ई0डी0 सूचक</u> :–
      (जेनरेटर स्टार्ट करने के लिए) यदि किन्ही कारण बश प्रथम सूचक के जलने पर स्टेशन मास्टर द्वारा जनरेटर नहीं चलाने पर यह आपात कालीन चेतावनी होगी जिसके प्राप्त होने पर जनरेटर नहीं चलाने पर आई0पी0एस0 कार्य करना बंद कर देगा एवं स्टेशन की समस्त सिगनलिंग व्यवस्था अकार्यशील हो जायेगी तथा सिगनल बुझ जायेगें।

      1.2.3 <u>तृतीय एल0ई0डी0 सूचक</u> :–
      यह आई0पी0एस0 सिस्टम बंद होने का सूचक है यदि किन्हीं कारणों से तृतीय एल0ई0डी0 सूचक प्रज्वलित हो जाय तो इस परिस्थिति में संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी ई0एस0एम0/सेक्शन इंजी0/(सिगनल)/सीनियर सेक्शन इंजी0 (सिगनल) को स्टेशन मास्टर द्वारा अविलम्ब सूचित करना चाहिए।

      1.2.4 <u>चतुर्थ एल0ई0डी0 सूचक</u> :–
      यह संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी के बुलाने का सूचक है।

2. इस स्टेशन पर सम्पूर्ण सिगनल व्यवस्था सामान्यतया आई0पी0एस0 से संचालित है। इस आपूर्ति की विफलता पर विफलता के कारणों को दूर कर सम्पूर्ण सिगनल व्यवस्था को सामान्य किया जा सकेगा।

3. आडियो विजुअल आई0पी0एस0 स्थित प्रकाशित बोर्ड पर लगे प्रथम एल0ई0डी0 के जलने एवं बजर बजने पर जनरेटर चलाना आवश्यक होगा जिसकी कार्य प्रणाली निम्नवत है :

(अ) जनरेटर कक्ष में लगे चेन्जओवर स्विच ''ए'' जो सामान्य स्थिति में सदैव वाणिज्यिक विद्युत आपूर्ति (कामर्शियल पावर सप्लाई) की तरफ लगा रहेगा को जेनरेटर साइड में लगा देगे।

(ब) इस स्टेशन पर दो जनरेटर क्रमशः जेनरेटर सं0 1 एवं जनरेटर सं0 2 लगे है। जेनरेटर कक्ष में जेनरेटर चेन्ज ओवर स्विच (बी) लगा है जो सामान्यतः बीच में रहता है। जेनरेटर को चालू करने के पश्चात सम्बन्धित स्विच को चालू हुये जनरेटर की तरफ लगा दिया जाये।

(स) सामान्यतया स्टेशन मास्टर स्टैण्ड वाई जेनरेटर सं0 1 को चालू करेगा इसके विफल होने पर जनरेटर सं0 2 को प्रयोग किया जायेगा।

(द) आई.पी.एस. अधिक अवधि तक विफल रहने पर जेनरेटर संख्या 1 तथा 2 को लगभग 2–2 घंटे के अन्तराल में बदल–बदल कर चलाये।

3. जब कार्मशियल सप्लाई आ जाये तो स्विच ''ए'' को कार्मशियल साइड की तरफ बदल कर लगा दे और स्विच ''बी'' को मध्य स्थित में कर दे तथा जनरेटर को बंद कर दिया जाये ।

4. जेनरेटर में डीजल आयल जब भरा जाय तो स्टेशन मास्टर आयल लाग बुक में इसका इंदराज तुरन्त करे। कार्यरत स्टेशन मास्टर भी डीजल जेनरेटर के उपयोग का इन्दराज लाग बुक में अवश्य करें।

5. कार्यरत स्टेशन मास्टर पावर सप्लाई की विफलता/उपलब्धता का इंदराज लाग बुक में निम्न प्रकार से करें :–

क्रम सं0	दिनांक	कामर्शियल पावर विफलता का समय घंटा एवं मिनट में	डी0जी0सेट चलने का समय घंटा एवं मिनट में			डीजल आयल भरा गया मात्रा लीटर में	
			चालू करने का समय	बंद करने का समय	चलने का समय		
1	2	3	4	5	6	7	

7. डीजल जनरेटर की सर्विस ओवर हालिंग तथा मरम्मत इत्यादि का विवरण लाग बुक के रिमार्क कालम में इंदराज करे ।

8. <u>स्टेशन मास्टर के कर्तव्य</u> –
आई0पी0एस0 मानीटरिंग पैनल पर आने वाले सूचकों पर विशेष ध्यान रखे एवं सूचक के अनुसार आवश्यक कार्यवाही तुरन्त करे अन्यथा स्टेशन के सभी सिगनल बुझ जायेगें तथा प्वाइंट मशीन एवं रिले अकार्यशील भी हो जायेगे ।

ख. <u>आई0पी0एस0 की विफलता पर अपनायी जाने वाली विधि</u> :

(अ) आई0पी0एस0 के फेल होने पर स्टेशन मास्टर किसी भी ट्रेन को लाइन क्लीयर देने अथवा किसी अन्य गाड़ी का परिचालन करने से पहले यह भंली भांति सुनिश्चित कर ले कि साधारण एवं सहायक नियम 3.68 से 3.71 व 3.74 के अनुसार गाड़ी लेने की व्यवस्था कर ली गयी है।

(ब) यदि लाइन क्लियर देने के पश्चात पिछले स्टेशन से गाड़ी चल चुकी है तथा किसी कारण वश गाड़ी की दिशा में पड़ने वाले सिगनल की रोशनी बुझ चुकी है तो स्टेशन मास्टर किसी सक्षम कर्मचारी को सिगनल के पास रोशनी बुझे हुए सिगनल के नीचे आने वाली गाड़ी के चालक को देने के लिए टी–369 (3बी) भेजेगा जो गाड़ी को नियमानुसार पायलेट करके लायेगा ।

अनुलग्नक – III

इकहरी लाइन टोकेनलेस ब्लाक पैनल

(यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (UFSBI) के साथ)

स्टेशनों के बीच गाड़ी चलाने के लिए स्टेशन मास्टर के कार्यालय में एक्सल काउंटर सहित ब्लॉक पैनल लगा रहता है।

1. ब्लॉक पैनल में निम्नलिखित भाग एवं प्रकाशित संकेत शामिल हैं जो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा देखे जा सकते हैं:–

क्रम सं0	संकेत	इन्डीकेशन (रंग)	विवरण
1.	लाइन बन्द (लाइन क्लोज्ड)	पीला	वृत्ताकार संकेत दोनों दिशा सूचकों (एरो हैड) के बीच। ब्लाक खण्ड बंद है।दूसरे शब्दो में ब्लाक खण्ड में कोई गाड़ी नहीं है और लाइन क्लीयर नहीं दिया गया है।
2.	ट्रेन कमिंग फ्राम (टी0सी0एफ0)	हरा	यह गाड़ी आगमन का संकेत दे रहा है अर्थात लाइन क्लीयर दिया जा चुका है।
		फ्लैशिंग हरा	(क) ब्लाक खण्ड साफ है परन्तु सम्बन्धित सिगनल नार्मल नहीं किये गये हैं अथवा (ख) गाड़ी के ब्लाक खण्ड में आने से पहले लाइन क्लीयर निरस्त किया गया है। अथवा (ग) गाड़ी आने के बाद दोनों स्टेशनों पर सभी सिगनल और उसके नियंत्रण नार्मल कर लिये गये हैं परन्तु गाड़ी छोडने वाले स्टेशन ने गाड़ी के ब्लाक खण्ड में रहते हुये शन्ट रिलीज चाभी घुमा दी है।
3.	ट्रेन आन लाइन (टी0ओ0एल0)	लाल	गाड़ी ब्लाक खण्ड में है अर्थात गाड़ी लाइन क्लीयर मिलने के बाद ब्लाक खण्ड में प्रवेश कर चुकी है। यह तब तक जलता रहेगा जब तक कि गाड़ी स्टेशन पर न आ जाये और खण्ड को बन्द न कर दिया जाये।
4.	ट्रेन गोइंग टू (टी0जी0टी0)	हरा	यह दर्शाता है कि दोनो स्टेशनों द्वारा लाइन क्लीयर लेने की शर्तो का अनुपालन कर लाइन क्लियर प्राप्त कर लिया गया है।
		फ्लैशिंग हरा	(क) गाड़ी आने के बाद ब्लाक खण्ड साफ है परन्तु गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर या रिसीव करने वाले स्टेशन पर सम्बन्धित सिगनल या कन्ट्रोल नार्मल नहीं किये गये है। अथवा (ख) गाड़ी के ब्लाक खण्ड में आने से पहले लाइन क्लीयर निरस्त कर दिया गया है। अथवा (ग) गाड़ी आने के बाद दोनों स्टेशनों पर सभी सिगनल नार्मल कर लिये गये हैं परन्तु गाड़ी छोड़ने वाले स्टेशन ने गाड़ी छोड़ने से पहले या गाड़ी के ब्लाक खण्ड में रहते हुये शन्ट रिलीज चाभी 'इन' पोजीशन मे घुमा दी है।

5.	कैन्सिल–कोआपरेशन सीओ–ओपी	पीला	यह दर्शाता है कि दूसरे सम्बद्ध स्टेशन द्वारा कैन्सिल कोआपरेशन बटन दबाकर लाइन क्लीयर निरस्तीकरण हेतु सहयोग किया जा रहा है।
6.	कैन्सिल (निरस्तीकरण)	फ्लैशिंग पीला	यह संकेत तब जलेगा जब टीसीएफ स्थिति में कैन्सिल कोआपरेशन संकेत मिलने पर कैंसिल बटन तथा बेल बटन दबाया जाता है। यह संकेत 120 सेकेण्ड तक फ्लैश करेगा।
7.	एस.एन.के	पीला	यह संकेत टीजीटी संकेत के पास है जिससे यह प्रदर्शित होता है कि अन्तिम रोक तथा प्रथम रोक सिगनल आन हैं एवं उसके कन्ट्रोल नार्मल हैं।
8.	एस.एन.ओ.ईके.	पीला	यह संकेत टीसीएफ दिशात्मक तीर के पास है तथा इसके जलने का संकेत है कि दूसरे छोर के स्टेशन के :– **(क)**अन्तिम रोक सिगनल तथा प्रथम रोक सिगनल 'आन' है एवं उसके कन्ट्रोल नार्मल है। **(ख)**ब्लाक पैनल पर शण्ट रिलीज चाभी ''आउट'' है एवं शंट चाभी ई.के.टी./के.एल.सी.आर. में ''इन'' है।
9.	एल.एस.एस. (अन्तिम रोक सिगनल)	लाल	अन्तिम रोक सिगनल ''आन'' है।
		हरा	अन्तिम रोक सिगनल ''आफ'' है।
10.	लाइन फ्री संकेत	हरा	ब्लाक खण्ड क्लीयर/साफ है।
11.	लाइन आकुपाइड	लाल	ब्लाक खण्ड में गाड़ी है अथवा धुरा गणक(एक्सल काउन्टर) विफल है।
12.	ए.सी.के.एन.	पीला	यह संकेत ए.सी.के.एन. बटन के पास है तथा प्रदर्शित करता है कि गाड़ी के ब्लाक खण्ड में प्रवेश करने की बजर बज रही है।
13.	स्टेशन मास्टर चाभी 'अन्दर की ओर'(एस. एम. की. इन)	हरा	यह संकेत स्टेशन मास्टर चाभी के पास है तथा प्रदर्शित करता है कि स्टेशन मास्टर चाभी लगी है अर्थात ''इन'' है।
14.	शण्ट संकेत	लाल	जब स्टेशन मास्टर पैनल पर शण्ट रिलीज चाभी ''इन'' है एवं ई.के.टी. की शण्ट चाभी ''आउट'' है।
		हरा	जब स्टेशन मास्टर पैनल पर शण्ट रिलीज चाभी ''आउट'' है एवं ई.के.टी. की शण्ट चाभी ''इन'' है।
15.	यू.एफ.एस.बी.आई./ एम.यू.एक्स. (MUX) ओ.के.	हरा	यह तब जलेगा जब यूएफएसबीआई कार्यरत है/एम.यू.एक्स. (MUX) ठीक है ।
16.	यू.एफ.एस.बी.आई./ एम.यू.एक्स. (MUX) फेल	लाल	यह तब जलेगा जब यू.एफ.एस.बी.आई. विफल होगा/ /एम.यू.एक्स. (MUX) खराब है।
17.	संचार सम्पर्क विफल (कम्युनिकेशन लिंक फेल)	पीला	लिंक विफल होगा तब स्थायी रूप से पीला जलेगा अन्यथा फ्लिकरिंग करेगा।

2. <u>ब्लॉक पैनल पर प्रदत्त चाभियों का विवरण</u> :

स्टेशन मास्टर चाभी		जब यह चाभी ''आउट'' रहती है तो निम्न संचालन नहीं होंगे –
	1.	काल अटेन्शन बजर नहीं जायेगी।
	2.	लाइन क्लीयर नही लिया जा सकेगा अर्थात ब्लाक पैनल टी.जी.टी. नहीं होगा।
	3.	लाइन क्लीयर निरस्तीकरण नहीं किया जा सकेगा।
शण्ट रिलीज चाभी		चाभी सामान्यतः ''बाहर'' रहती है। जब चाभी ''इन'' की जाती है तब ई.के.टी. से शण्ट चाभी निकाली जा

		सकती है। जब यह चाबी इन रहती है तब निम्न संचालन नहीं किये जा सकते हैं।
	1.	लाइन क्लीयर नहीं लिया जा सकता।
	2.	अन्य छोर का स्टेशन लाइन क्लीयर नहीं प्राप्त कर सकता।
	3.	ब्लाक खण्ड बन्द (क्लोज्ड) नहीं किया जा सकता।
स्टेशन मास्टर बैक कवर लॉक चाभी		स्टेशन मास्टर का ब्लाक पैनल कवर पर ताला।
अनुरक्षक / बैक कवर की चाभी		सिगनल अनुरक्षक का ब्लाक पैनल कवर पर ताला।

3.<u>स्टेशन मास्टर ब्लॉक पैनल पर प्रदत्त पुश बटनों एवं काउन्टर का विवरण</u> :

क्रम सं0	संकेत	रंग	विवरण
1.	बेल बटन	काला	1. ब्लाक खण्ड के दूसरे सिरे पर स्थित स्टेशन को बेल कोड भेजने हेतु। 2. ''ट्रेन गोइंग टू'' बटन के साथ दबाकर लाइन क्लीयर प्राप्त करने हेतु। 3.कैंसिल बटन के साथ दबाकर लाइन क्लीयर निरस्तीकरण हेतु।
2.	ट्रेन गोइंग टू बटन	लाल	दूसरे छोर के स्टेशन से लाइन क्लीयर लेने हेतु जब इस बटन को बेल बटन के साथ दबाया जाता है तब अगले स्टेशन पर ट्रेन कमिंग फ्राम संकेत (हरा) जल जाता है, तथा गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर टी.जी.टी. (हरा) संकेत जल जाता है एवं लाइन क्लीयर प्राप्त हो जाता है।
3.	ए.सी.के.एन. बटन	काला	ब्लाक खण्ड में गाड़ी के प्रवेश होने पर एवं गाड़ी के स्टेशन पर पूर्णतः आ जाने पर बजने वाली बजर को बन्द करने हेतु।
4.	कैन्सिल कोआपरेशन	हरा	गाड़ी भेजने वाले स्टेशन द्वारा लाइन क्लीयर निरस्तीकरण में सहयोग हेतु।
5.	कैन्सिल बटन	पीला	इस बटन को बेल बटन के साथ गाड़ी लेने वाले स्टेशन पर उपयोग किया जा सकता हैः– 1. जब खण्ड में कोई गाड़ी नही हो और लाइन क्लीयर निरस्तीकरण करना हो। 2. जब गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर गाड़ी पूर्ण रूप से पुश बैक कर रिसीव कर ली गयी हो तब लाइन क्लीयर को कैन्सिल कर ब्लाक को नार्मल करने हेतु।
4.	कैंसिलेशन काउन्टर	...	लाइन क्लीयर निरस्तीकरण के पंजीयन हेतु।

4.<u>एक ब्लाक स्टेशन से दूसरे ब्लाक स्टेशन पर गाड़ी भेजने के पहले सुनिस्चित करें।</u>

क्या लाइन कलीयर है, पूछताछ करने से पहले ट्रेन भेजने वाले स्टेशन मास्टर तथा दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को लाइन क्लीयर देने के पहले अपने स्टेशन के ब्लाक पैनल पर निम्न जॉच कर लेनी चाहिए किः–	
1.	लाइन क्लोज्ड संकेत पीला है।
2.	लाइन फ्री संकेत हरा है।
3.	एस.एन.के. संकेत पीला है।
4.	एस.एन.ओ.ईके. संकेत पीला है।
5.	शण्ट चाभी (एस.एच. की) 'इन' संकेत हरा है।
6.	यू.एफ.एस.बी.आई. / एम.यू.एक्स. – ओ0के0 संकेत हरा है।
7.	कम्यूनिकेशन लिंक विफल संकेत बुझा है।

5.स्टेशन ''ए'' से स्टेशन ''बी'' को गाड़ी भेजने की विधि –

यदि ब्लाक खण्ड साफ है तथा दोनो छोर पर ''लाइन क्लोज्ड'' संकेत पीला जल रहा है तो गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर द्वारा निम्न प्रक्रिया अपनायी जायेगी –

स्टेशन ''ए''		स्टेशन ''बी''	
1.	पैरा 4 के मद (i) से (vii) सुनिश्चित करें।		
2.	स्टेशन मास्टर, एस.एम. 'की' (चाभी) डालकर घड़ी की दिशा में घुमायेगा।		
3.	बेल बटन दबाकर दूसरे छोर वाले स्टेशन मास्टर का ध्यान आकर्षित करेगा एवं टेलीफोन पर उपस्थित होगा।		
		4.	स्टेशन मास्टर बेल बटन दबाकर अभिस्वीकृति दें एवं टेलीफोन पर उपस्थित हों।
		5.	स्टेशन मास्टर एस.एम. 'की' (चाभी) डालकर घड़ी की दिशा में घुमायेगा।
6.	टेलीफोन पर गाड़ी का विवरण देगा और प्राइवेट नं0 का आदान–प्रदान कर अनुमति मॉगेगा।	7.	सूचना की स्वीकृति देगा तथा पैरा 4(i) से (vii) सुनिश्चित कर प्राइवेट नं0 का आदान –प्रदान कर अनुमति देगा।
8.	टी.जी.टी. एवं बेल बटन तब तक दबा कर रखेगा जब तक कि ट्रेन गोइंग टू के दिशात्मक तीर एवं टी.जी.टी. में हरा संकेत न आ जाये। (यदि बटन दबाने के लगभग 3 सेकेण्ड बाद भी उपरोक्त संकेत नही जलते हैं तो ऊपर लिखित प्रक्रिया दोहरायें)	9.	लाइन क्लोज्ड संकेत बुझ जायेगा तथा ट्रेन कमिंग फ्राम (गाड़ी आगमन) के दिशात्मक तीर एवं टी.सी.एफ. में हरा संकेत जल जायेगा।
10.	लाइन क्लोज्ड संकेत बुझ जायेगा। बेल बटन तथा टीजीटी बटन छोड़ें।		
11.	अन्तिम रोक सिगनल को ''आफ'' करें। ब्लाक खण्ड में गाड़ी प्रवेश करेगी। अन्तिम रोक सिगनल ''आन'' हो जायेगा।		
12.	लाइन आकुपाइड संकेत लाल जलने लगेगा।ट्रेन गोइंग टु संकेत बुझ जायेगा एवं टी.ओ.एल. तथा दिशात्मक तीर संकेत लाल हो जायेगा।सेक्शन बजर बजने लगेगा एवं एसीकेएन संकेत जल जायेगा।	13.	लाइन आकुपाइड संकेत लाल जलने लगेगा। ट्रेन कमिंग फ्राम (गाड़ी आगमन) संकेत बुझ जायेगा एवं टी.ओ. एल. संकेत तथा दिशात्मक तीर लाल हो जायेगा। सेक्शन बजर बजने लगेगा एवं ए.सी.के.एन. संकेत जल जायेगा।

14.	ए.सी.के.एन. बटन दबावें, जिससे बजर बन्द हो जायेगी एवं ए.सी.के.एन. संकेत बुझ जायेगा। अन्तिम रोक सिगनल से सम्बन्धित कन्ट्रोल को नार्मल करें। एस.एन.के. की पीली बत्ती जलना सुनिश्चित करें।	15.	ए.सी.के.एन. बटन दबावें जिससे बजर बन्द हो जायेगी एवं ए.सी.के.एन. संकेत बुझ जायेगा। एस.एन.ओ.ई.के. सकेत पीला हो जायेगा। आगमन सिगनल को ''आफ'' करें। गाड़ी के आगमन सिगनल पार करते ही आगमन सिगनल 'आन' हो जायेगा।
		16.	गाड़ी के स्टेशन पर पूर्ण आगमन के पश्चात सेक्शन बजर बजना शुरू हो जायेगी। ए.सी.के.एन. संकेत जल जायेगा तथा टी.सी.एफ. एवं दिशात्मक तीर फ्लैशिंग हरे होकर बुझ जायेगें तथा लाइन फ्री संकेत हरा हो जायेगा। ए.सी. के.एन. बटन दबाकर बजर एवं ए.सी.के. एन. संकेत बन्द करें।
17.	सेक्शन बजर बजना शुरू हो जायेगी। ए.सी.के.एन. संकेत जल जायेगा तथा टी.जी.टी. एवं दिशात्मक तीर फ्लैशिंग हरे होकर बुझ जायेगें एवं लाइन फ्री संकेत हरा हो जायेगा। ए.सी.के.एन. बटन दबाकर बजर एवं ए.सी.के.एन. संकेत बन्द करें।	18.	''लाइन क्लोज्ड'' संकेत जल जायेगा।
19.	''लाइन क्लोज्ड'' संकेत जल जायेगा।		

6. दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को लाइन क्लीयर प्राप्त करने से रोकने की प्रकिया :-

(क) ब्लाक खण्ड में गाड़ी के होने पर या गाड़ी पार्ट होने पर या शंटिग होने पर या किसी अन्य कारण से सेक्शन के बाधित/ब्लाक होने पर शंट रिलीज चाभी ब्लाक पैनल पर 'इन' स्थिति में करने के बाद ई.के.टी. शंट चाभी निकाल कर सुरक्षित अभिरक्षा में रख ली जाये।

(ख) यदि दूसरे सिरे का ब्लाक स्टेशन 'क्या लाइन क्लीयर है' इंक्वायरी सिगनल को अस्वीकार करता है तो कोई भी गाड़ी को छोड़ने की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि नया 'क्या लाइन क्लीयर है' इंक्वायरी सिगनल अन्य सिरे के ब्लाक स्टेशन को नही दिया जाता और स्वीकार नहीं हो जाता।

(ग) ब्लाक खण्ड से बाधा दूर होने के पश्चात शंट चाभी को ई.के.टी. में डालकर घुमा दे तथा शंट रिलीज चाभी को बाहर निकाल लें। उसके बाद दूसरे छोर के स्टेशन मास्टर को तत्काल सूचित कर दें जिससे वह पुनः 'क्या लाइन क्लीयर है' संकेत भेज सकें।

7. पुश बैक के पश्चात् ब्लॉक खण्ड बन्द करने की प्रकिया –

गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर गाड़ी के पूर्णतः पुश बैक होने के पश्चात गाड़ी भेजने वाला स्टेशन द्वारा रिसीव करने वाले स्टेशन को सूचित करेगा। गाड़ी भेजने वाला स्टेशन मास्टर द्वारा कैन्सिलेशन कोआपरेशन बटन दबाकर रिसीविंग स्टेशन को सहयोग देगा। रिसीविंग स्टेशन मास्टर सहयोग इंडिकेशन मिलने पर कैंसिल बटन एवं बेल बटन दबाकर ब्लाक सेक्शन को नार्मल करेगा।

8. पुश बैक परिचालन की पद्वति –

गाड़ी भेजने वाला स्टेशन			गाड़ी प्राप्त (रिसीव) करने वाला स्टेशन		
1.	(क)	गाड़ी ब्लाक खण्ड से स्टेशन पर पूर्णतः आ जाती है, तो ''लाइन फ्री'' संकेत हरा हो जाता है एवं सेक्शन बजर बजने लगता है तथा ए.सी.के.एन. संकेत जल जाता है।	2.	(क)	गाड़ी ब्लाक खण्ड से '**A**' स्टेशन पर पहुॅच जाती है तो लाइन फ्री संकत हरा हो जाता है एवं सेक्शन बजर बजने लगता है तथा ए.सी.के.एन. संकेत जल जाता है।
	(ख)	''ट्रेन गोइंग टू'' एवं दिशात्मक सूचक फ्लैशिंग हरा जलने लगेगा।		(ख)	'ट्रेन कमिंग फ्राम' एवं दिशात्मक सूचक फ्लैशिंग हरा जलने लगेगा।
	(ग)	ए.सी.के.एन. बटन दबाकर ए.सी.के.एन. संकेत एवं बजर बन्द करें।		(ग)	ए.सी.के.एन. बटन दबाकर ए.सी.के.एन. संकेत एवं बजर बन्द करें।
3.		'**B**' स्टेशन के स्टेशन मास्टर को निर्धारित बेल कोड के साथ टेलीफोन से पुशबैक कैंसिलेशन की जानकारी देगा।	4.		कैंसिलेशन की स्वीकृति देने के बाद सुनिश्चित करेगा। एस.एन.के. संकेत पीला है। एस.एन.ओ.ई.के. संकेत पीला है। शंट चाभी संकेत हरा है।
5.	(क)	'**B**' स्टेशन मास्टर के मौखिक स्वीकृति के पश्चात सुनिश्चित करेगा। एस.एन.के. संकेत पीला है। एस.एन.ओ.ई.के. संकेत पीला है। शंट चाभी संकेत हरा है।	6.		कोआपरेट संकेत पीला जलेगा, बेल तथा कैसिंल बटन दबायेगा। कैसिंल गणक बढेगा जिसे स्टेशन मास्टर सम्बन्धित गणक रजिस्टर में दर्ज करेगा। कैसिंल संकेत 120 संकेन्ड तक फ्लैशिंग पीला जलेगा।
	(ख)	कैसिंल कोआपरेट बटन दबाकर रखेगा।			
7.		काल अटेंशन बजर प्राप्त होने पर कैसिंल को–आपरेशन बटन छोड़ देगा।	8.		120 संकेन्ड के बाद ट्रेन कमिंग फ्राम एवं दिशात्मक सूचक तथा कैसिंग संकेत बुझ जायेगा। लाइन क्लोज्ड संकेत जल जायेगा।
9.		'ट्रेन गोइंग टू' एवं दिशात्मक सूचक संकेत बुझ जायेगा तथा लाइन क्लोज्ड संकेत जल जायेगा।			

9.ब्लाक बैक प्रक्रिया –

इस प्रकार के संचालन से सम्बन्धित सभी प्रविष्टियॉ ट्रेन सिगनल रजिस्टर में लाल स्याही से की जाये। ब्लाक बैक के कारण को प्रत्येक प्रविष्टि के टिप्पणी वाले कालम में दर्शाया जाये।

स्टेशन '**A**' (स्टेशन इन रियर)		स्टेशन '**B**' (स्टेशन जिसको ब्लाक बैक करना है)	
2.	ब्लाक पैनल प्रदर्शित करता है। लाइन क्लोज्ड – पीला लाइन फ्री – हरा एस.एन.ओ.ई.के. – पीला शण्ट की – हरा	1.	ब्लाक पैनल प्रदर्शित करता है। लाइन क्लोज्ड – पीला लाइन फ्री – हरा एस.एन.ओ.ई.के. – पीला शण्ट की – हरा

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

4.	एस.एम. 'की' ब्लाक पैनल में लगायें और घुमायें, बेल बटन दबाकर काल अटेन्शन/अटेण्ड टेलीफोन सिगनल दें।	3.	एस.एम. 'की' ब्लाक पैनल में लगायें और घुमायें, बेल बटन दबाकर काल अटेन्शन/अटेण्ड टेलीफोन सिगनल दें।
6.	टेलीफोन अटेण्ड करें।	5.	टेलीफोन अटेण्ड करें।
8.	स्वीकार करें और प्राइवेट नम्बर के साथ स्वीकृति दें।	7.	ब्लाक सेक्शन में शण्टिंग करने का इरादा सूचित करें।
10.	एस.एन.ओ.ई.के. का संकेत बुझ जायेगा।	9.	ईकेटी से शण्ट की 'आउट' करें और ब्लाक सेक्शन में शण्टिंग करने के लिये गाड़ी के चालक को आवश्यक प्राधिकार के साथ शंट 'की' हस्तगत करें। शण्ट 'की' संकेतक ''लाल'' हो जायेगा।
12.	(क)गाड़ी के ब्लाक खण्ड में प्रवेश करते ही सेक्शन बजर बजने लगती है और ए.सी.के.एन. इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है। (ख) लाइन आकुपाईड इंडीकेशन लाल हो जाता है।लाइन क्लोज्ड इंडीकेशन बुझ जाता है। (ग)ए.सी.के.एन. बटन दबाकर बजर को एक्नॉलेज करें। ए.सी.के.एन. इंडीकेशन एवं बजर बन्द हो जाता है।	11.	(क)गाड़ी के ब्लाक खण्ड में प्रवेश करते ही सेक्शन बजर बजने लगती है और ए.सी.के.एन. इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है। (ख) लाइन आकुपाईड इंडीकेशन लाल हो जाता है। लाइन क्लोज्ड इंडीकेशन बुझ जाता है। (ग)ए.सी.के.एन. बटन दबाकर बजर को एक्नॉलेज करें। ए.सी.के.एन. इंडीकेशन एवं बजर बन्द हो जाता है।
14.	(क)ब्लाक खण्ड साफ होने पर सेक्शन बजर बजने लगती है और लाइन क्लोज्ड इंडीकेशन एवं ए.सी.के.एन. इंडीकेशन प्रकाशित हो जाते हैं। (ख)लाइन फ्री संकेत हरा हो जायेगा एवं लाइन क्लोज संकेत पीला हो जायेगा। (ग)ए.सी.के.एन. बटन दबाकर बजर को एक्नॉलेज करें। ए.सी.के.एन. इंडीकेशन एवं बजर बन्द हो जायेगी।	13.	(क)गाड़ी को वापस स्टेशन में रिसीव करने एवं ब्लाक खण्ड साफ होने पर सेक्शन बजर बजने लगती है और लाइन क्लोज्ड इंडीकेशन एवं ए.सी.के.एन. इंडीकेशन प्रकाशित हो जाता है। (ख)लाइन फ्री संकेत हरा हो जायेगा एवं लाइन क्लोज्ड संकेत पीला हो जायेगा। (ग)ए.सी.के.एन. बटन दबाकर बजर को एक्नॉलेज करें। ए.सी.के.एन. इंडीकेशन एवं बजर बन्द हो जायेगी।
16.	कॉल अटेंशन/अटेंड टेलीफोन संकेत की अभिस्वीकृति देगा।	15.	शंटिग पूर्ण हो जाने पर लोको पायलट शंटिग की स्टेशन मास्टर को वापस करें।स्टेशन मास्टर यह जाँच करेगा कि लाइन किसी भी वाहन से मुक्त है। स्टे.मा. चाभी लगाकर घुमायेगा एवं कॉल अटेंशन/अटेंड टेलीफोन संकेत देगा।
18.	टेलीफोन अटेंड करें।	17.	टेलीफोन अटेंड करें।
20.	प्राईवेट नम्बर देते हुये अभिस्वीकृति देगा।	19.	एक प्राईवेट नम्बर द्वारा सपोर्ट करते हुए शंटिंग कार्य पूरा हो गया है सूचित करेगा।
22.	एस.एन.ओ.ई.के. पीला प्रकाशित हो जायेगा एवं सेक्शन नार्मल हो जाता है।	21.	ई.के.टी. में शंट 'की' लगायें एवं घुमायें शंट 'की' इंडीकेशन हरा प्रकाशित हो जायेगा एवं सेक्शन नार्मल हो जाता है।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

10. <u>ब्लाक विफलता एवं की जाने वाली कार्यवाही</u> : ब्लाक विफलताओं को निम्न कटेगरी में विभाजित किया जाता है:—

(क) <u>ब्लाक पैनल की विफलता</u> —
कम्यूनिकेशन लिंक विफलता को छोड़कर, ब्लाक पैनल की विफलता को काम्पीटेन्ट सिगनल स्टाफ द्वारा टेस्ट कर प्रमाणित करने के बाद ही नार्मल परिचालन के योग्य समझा जाये। कम्यूनिकेशन लिंक इण्डिकेशन मिलने पर पुनः ब्लाक पैनल आपरेशन रिस्टोर किया जा सकेगा।

विफलता का प्रकार		की जाने वाली कार्यवाही
1	जब कोई इन्डीकेशन ब्लाक पैनल पर नहीं मिलता। अथवा	क्रम सं0 1 से 11 तक की विफलताओं के लिये ब्लाक पैनल को खराब समझना चाहिये तथा गाड़ियों का लाइन क्लीयर विद्युत संचार उपकरण से प्राप्त करना चाहिये जिसका उल्लेख **GR** के पैरा 14.13 मे दिखाया गया है।
2	जब चेतावनी घन्टी नहीं बजती और ब्लाक टेलीफोन पर बात न हो। अथवा	
3	ब्लाक पैनल में कोई क्षति दिखे या इसकी सूचना मिले। अथवा	
4	जब कोई गाड़ी ब्लाक खण्ड में प्रवेश न की हो लेकिन लाइन फ्री/आकुपाइड इन्डीकेशन लाल दिखयी दे और एक्सल काउन्टर को रिसेट करने पर भी यह स्थिति बनी रहे। अथवा	
5	जब ''ट्रेन गोइंग टू'' या ''ट्रेन कमिंग फ्राम'' तीर संकेत के साथ दिखाई न दे, जबकि लाइन क्लीयर लिया या दिया जा चुका हो। अथवा	
6	जब गाड़ी आगमन स्टेशन पर पहुॅच जाये या सेन्डिग स्टेशन पर पुश बैक हो गयी है परन्तु ब्लाक पैनल पर टी.जी.टी. या टी.सी.एफ. लाल दिखायी पड़े। अथवा	
7	जब गाड़ी ब्लाक सेक्शन में प्रवेश कर चुकी है किन्तु ब्लाक पैनल पर टी.जी.टी. या टी.सी.एफ. तीर संकेत के साथ हरे से लाल में न बदले तथा ''ट्रेन आन लाइन'' संकेत न जले। अथवा	
8	जब गाड़ी आगमन स्टेशन पर पहुॅच जाये परन्तु ब्लाक पैनल पर हरा संकेत फ्लैश करे। अथवा	

9	जब लाइन क्लीयर कैंसिल किया गया हो और कैंसिल संकेत फ्लैश न करे। अथवा	
10	जब यू.एफ.एस.बी.आई. विफलता का संकेत प्राप्त हो। अथवा	
11	जब संचार लिंक विफलता का संकेत न मिले।	
12	जब अन्तिम रोक सिगनल डिसकनेक्शन के दौरान आन पोजिसन में नहीं हो पा रहा हो।	क्रम सं0 1 से 11 तक सभी सम्बन्धित स्थिति में किये गये प्रयास के अतिरिक्त अन्तिम रोक सिगनल को आन पोजिसन में लाने के लिये सभी प्रयास किये जाने चाहिये। यदि यह सम्भव न हो तो किसी सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा हाथ सिगनल की सहायता से लोको पायलेट को चेतावनी देना चाहिये।
13	जब गाड़ी ब्लाक सेक्शन में प्रवेश कर गयी हो किन्तु अन्तिम रोक सिगनल आन पोजिसन में नहीं गया हो।	
14	जब पूर्ण संचार माध्यम विफल हो जाये।	रेलवे पर लागू वर्तमान नियमानुसार गाड़ियो का संचालन किया जायेगा। एवं सम्बन्धित **GR** के पैरा 14.13 का नियम पालन करना चाहिये।

.(ख) <u>अन्तिम रोक सिगनल की विफलता</u> –

अन्तिम रोक सिगनल की विफलता		की जाने वाली कार्यवाही
1	जब ब्लाक पैनल पर लाइन क्लीयर लेने के बाद सिगनल ''आफ'' न हो।	अन्तिम रोक सिगनल को विफल समझना चाहिये तथा सिगनल कर्मचारी को तुरन्त सूचित करना चाहिये तथा लोको पायलेट को पेपर लाइन क्लीयर देना चाहिये।
2	जब यह बिना लाइन क्लीयर के ''आफ'' हो जाये।	तब अन्तिम रोक सिगनल को फेल समझना चाहिये तथा सिगनल कर्मचारी को तुरन्त सूचित करना चाहिये तथा **GR** के पैरा 3.70 के अनुसार गाड़ीयो का संचालन करना चाहिये।
3	ब्लाक सेक्शन मे प्रवेश करने पर भी जब यह आन पोजिशन में न हो।	

(ग) <u>ब्लाक परिचालन का निलम्बन एवं कृत कार्यवाही</u> –

निलम्बन का कारण		कृत कार्यवाही
1.	जब मैटेरियल लारी, रेल रोड व्हीकल, मोटर ट्राली, इंजीनियरिंग मशीनें ब्लाक सेक्शन में चले।	तब ब्लाक परिचालन निलम्बिल किया जायेगा तथा ये व्हीकल पेपर लाइन क्लीयर पर जायेगें।
2.	जब मध्य सेक्शन में दुर्घटना हो जाये।	ब्लाक परिचालन निलम्बिल किया जायेगा एवं अन्तिम रोक सिगनल को विफल समझा जायेगा।
3.	जब ब्लाक उपकरण का मरम्मत हो रहा हो।	ब्लाक परिचालन निलम्बिल किया जायेगा एवं अन्तिम रोक सिगनल को विफल समझा जायेगा।
4.	अन्तिम रोक सिगनल को सिगनल कर्मचारी मरम्मत कर रहा है।	अन्तिम रोक सिगनल को विफल समझना चाहिये।
5.	ब्लाक बैक की दशा में हो।	अन्तिम रोक सिगनल को विफल समझना चाहिये।

11. <u>जाती हुयी गाड़ी के पीछे शंटिंग की प्रकिया</u> –

ट्रेन के पीछे शंटिंग करने के पहले अगले स्टेशन मास्टर को सूचित कर देना आवश्यक है। शन्ट चाभी को ई.के.टी. से निकालकर लोको पायलेट को शंटिंग आदेश के साथ शन्ट चाभी दें। शंटिंग कार्य समाप्त होने के बाद लोको पायलेट 'शंट चाभी' स्टेशन मास्टर को देगा तथा स्टेशन मास्टर स्वयं सुनिश्चित करेगा कि स्टार्टर सिगनल/शन्ट सिगनल/स्टाप बोर्ड/फाउलिंग मार्क अथवा अन्तिम रोक सिगनल के मध्य लाइन साफ है। इसके बाद दूसरे स्टेशन को शंटिंग कार्य समाप्त होने की सूचना देगा तथा 'शंट चाभी' को ई.के.टी. में डालकर घुमा दें।

12. <u>अन्तिम रोक सिगनल के आगे शंटिंग की प्रकिया</u> –

शंटिंग कार्य ब्लाक बैक की सुरक्षा के अन्तर्गत किया जाना चाहिए।

13. <u>आती हुयी गाड़ी के समक्ष शंटिंग की प्रकिया</u> –

आती हुयी गाड़ी के समक्ष अन्तिम रोक सिगनल की तरफ शंटिंग का कार्य स्टेशन कार्य प्रणाली के शंटिंग हेतु सामान्य भाग में दिये गये अनुदेश के अनुसार ही किया जायेगा। लोको पायलेट को अन्तिम रोक सिगनल तक शन्ट करने हेतु शंटिंग आदेश दिया लायेगा। शंटिंग कार्य समाप्त होने के बाद स्टेशन मास्टर स्वयं सुनिश्चित करेगा कि स्टार्टर सिगनल/शन्ट सिगनल/स्टाप बोर्ड/फाउलिंग मार्क तथा प्रथम रोक सिगनल के मध्य लाइन साफ है।

<u>अनुलग्नक–IV</u>

<u>वीडीयू डिस्प्ले यूनिट द्वारा सिगनलिंग गीयरों का संचालन</u>

<u>सिगनलों, कांटों, क्रैन्क हैण्डल, साइडिंग कांटों, समपार फाटकों इत्यादि का वीडीयू डिसप्ले यूनिट (वीडीयू)/(पीसी) द्वारा वैकल्पिक संचालन</u>

1.0 <u>अन्तर्पाशन पद्धति का रूप</u>

कन्ट्रोल–कम–इण्डीकेशन पैनल (सीसीआईपी) के अतिरिक्त उच्च क्षमता वाले कलर मोनीटर सहित एक कमप्यूटर, की–बोर्ड तथा पाइन्टिग डिवाइस (माउस) से बने ऑपरेटर कन्सोल (वीडीयू) का प्रावधान है।

कन्ट्रोल तथा इण्डीकेशन मैसेज के आदान–प्रदान हेतु सीसीसी (सीआईयू कम्यूनिकेशन कार्ड) से कमप्यूटर की एक सीरियल पोर्ट जुडी होगी। वीडीयू पर स्टेशन यार्ड का अनुकरण करने वाला पैनल आरेख प्रदर्शित करने हेतु सॉफ्टवेयर स्थापित किया गया है एवं जो पॉप–अप मेनू के जरिये समस्त किया कलाप किये जाने की अनुमति देता है। किसी क्रिया कलाप को चुने जाने पर एक उचित मेनू स्क्रीन पर प्रकट होगा, वांछित संचालन को चुनकर पाइन्टिग डिवाइस (माउस) के बांये बटन को क्लिक करने से, एक किया कलाप (सिगनल क्लीयर तथा कैन्सिलेशन, रूट रिलीज, पाइन्ट ऑपरेशन, गेट रिलीज इत्यादि) किया जा सकता है।

स्टेशन पर नियंत्रण एवं निगरानी हेतु, पीसी (वीडीयू) अथवा कन्ट्रोल–कम–इण्डीकेशन पैनल (सीसीआईपी) दोनों में से किसी एक का प्रयोग किसी भी एक समय पर ऑन लाइन किया जा सकेगा। यद्धपि, ट्रैक का अनुकरण करने वाले आरेख पर इण्डीकेशन, वीडीयू तथा कन्ट्रोल–कम–इण्डीकेशन पैनल दोनों पर स्वतः ही संशोधित होंगे।

1.1 सिगनलों, कांटों, केन्क हैण्डलों एवं साइडिंग कांटों इत्यादि के संचालन हेतु इस वीडीयू (पीसी) का प्रावधान वैकल्पिक की भांति है। वीडीयू (पीसी) पर ट्रैक का अनुकरण करने वाला एक आरेख प्रदर्शित होगा जोकि कन्ट्रोल–कम–इण्डीकेशन पैनल का बिल्कुल प्रतिरूप है तथा

सिगनल इन्टरलॉकिंग प्लान के अनुसार यार्ड आरेख से मिलता है। वीडीयू (पीसी) को ऑपरेट करने के लिये माउस का प्रावधान है।

सीसीआईपी से वीडीयू (पीसी) पर संचालन को बदलने हेतु जरिये के रूप में सीसीआईपी बोर्ड पर दो स्थितियों वाले एक नॉब स्वीच का प्रावधान है। जब भी स्वीच को पीसी स्थिति पर घुमाया जायेगा तो यह स्टे.मा. को वीडीयू पर समस्त क्रिया कलापों का संचालन करने देगा एवं दूसरी अवस्था में जब इसे पैनल स्थिति पर रखा जायेगा तो वीडीयू असंचालित रहेगा तथा सीसीआईपी पर समस्त क्रिया कलापों का संचालन सम्भव होगा। निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जायेगा।

1.2 <u>कमप्यूटर कन्ट्रोल–वीडीयू डिसप्ले यूनिट</u>

जैसा कि नाम से विदित होता है वीडीयू सॉफ्टवेयर सहित एक कमप्यूटर, मेधा इलेक्ट्रोनिक इन्टरलॉकिंग पद्धति हेतु कन्ट्रोल पैनल की भांति कार्य कर सकता है। ऐसा करना केवल तभी सम्भव है जब प्रयोगकर्ता, सामान्य पैनल पर पैनल/पीसी स्वीच को चुनता है।

ऑपरेटर कन्सोल (वीडीयू), एमईआईकी परिधि में है और स्टेशन के अन्तर्पाशन पर निगरानी एवं नियंत्रण का जरिया प्रदान करता है। जब नियंत्रण हेतु पीसी को चुना गया हो और यह ऑन लाइन हो गया हो तो सीसीआईपी पर किया गया क्रिया कलाप एमईआईपर अवैद्य समझा जायेगा और प्रयोग किये गये सॉफ्टवेयर द्वारा क्रियान्वित नहीं होगा। वीडीयू की प्रथम पंक्ति पर मेनू आइटम की टाइटल बार प्रदर्शित की जाती है, प्रयोगकर्ता मेनू आइटम में से किसी भी नियंत्रण/प्रदर्शित क्रिया कलाप को चुन सकता है। कुछ मेनू आइटम में दोहरी पंक्ति प्रक्रिया शामिल है जहां पर सब–मेनू आइटम पॉप–अप विन्डो में प्रदर्शित होते हैं जो कि मेनू आइटम को चुनने पर प्रदर्शित होंगे।

प्रदर्शित ऑपशन मेनू, प्रयोगकर्ता को ट्रेक अनुकरण प्रदर्शन अथवा इनपुट/आउटपुट बिट्स की स्थिति को देखने में समर्थ करता है। वीडीयू पर एक ट्रेक अनुकरण आरेख प्रदर्शित होता है जो सीसीआईपी का प्रतिरूप है। ट्रेक अनुकरण आरेख के प्रदर्शित होने पर प्रयोगकर्ता वांछित कन्ट्रोल (सिगनल, कांटे इत्यादि) जो संचालित किया जाना है, को चुनकर इनपुट कन्ट्रोल कमाण्ड दे सकता है, जो चुने गये कन्ट्रोल पर उपलब्ध संचालित किये जाने वाले क्रिया कलापों से जुडे (रूट रिक्वेस्ट, पाइन्ट कॉल इत्यादि) प्रदान करता है।

सिगनल, कांटों, ट्रेक इत्यादि की वर्तमान स्थिति वीडीयू के साथ साथ सामान्य पैनल पर स्वतः ही संशोधित होती है।

जब सीसीआईपी पर संचालन हो रहे होते हैं तो संचालनों को देखने हेतु वीडीयू को एक मोनिटर की भांति प्रयोग किया जा सकता है।

यार्ड की बनावट में प्रयोग किये गये रंगों के मिलान हेतु वीडीयू के दाहिने हाथ की ओर उपर एक प्रतीक | R | G | Y | का प्रावधान है। यदि कोई रंग जोकि यार्ड की बनावट के लिये दिया गया है प्रतीक में दिये गये रंग से मिलान नहीं करता है तो ड्यूटी स्टे.मा. वीडीयू पर संचालन को स्थगित कर सकता है। ड्यूटी स्टे.मा. एक मीमो के जरिये इस बारे में ड्यूटी ईएसएम को तुरन्त सूचित करेगा।

1.3 <u>वीडीयू का विवरण</u>

1.3.1 कलर मोनिटर, की–बोर्ड एवं पाइन्टिंग डिवाइस (माउस) से वीडीयू बना है। वीडीयू से माउस के जरिये सिगनल दिये जाने के समस्त क्रिया कलापों को स्टे.मा. के द्वारा किया जा सकता है।

1.3.2 यार्ड में आवाजाही (इलेक्ट्रोनिक इन्टरलॉकिंग) – रूट सैटिंग टाइप से नियंत्रित की जाती है – कांटों, सिगनलों, केन्क हैण्डल साइडिंग कांटों, समपार इत्यादि के संचालन हेतु वीडीयू का प्रावधान है।

1.3.3 संचालन, रूट सैटिंग टाइप सिद्धान्त पर आधारित है। यार्ड आरेख को प्रदर्शित करने के लिये वीडीयू पर आवश्यक सॉफ्टवेयर स्थापित किया गया है एवं पॉप–अप मेनू के जरिये यह समस्त क्रिया कलापों को किये जाने की अनुमति प्रदान करता है। वीडीयू पर सम्बन्धित आइकन पर माउस के दाहिने बटन को क्लिक करके कोई एक क्रिया कलाप (अर्थात्

सिगनल/कांटा/साइडिंग कांटा/केन्क हैण्डल) चुना जायेगा। सम्बन्धित सब–मेनू को चुनकर माउस के बांये बटन को क्लिक करके इससे जुडा संचालन (जैसे कि सिगनल दिया जाना, केन्सिलेशन, रूट रिलीज, कांटों का संचालन, केन्क हैण्डल इत्यादि) किया जायेगा। वीडीयू के आरेख पर इण्डीकेशन स्वतः ही संशोधित होगें।

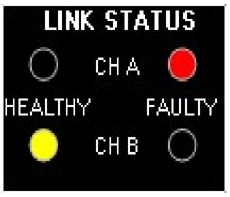
1.4 स्टे.मा. के कार्यालय में लगी एमईआई 633 पद्धति के एक सैट से अन्तर्पाशन व्यवस्था बनी है। उपस्कर एक वैकल्पिक पद्धति है। वीडीयू पैनल पर मुख्य एवं वैकल्पिक पद्धति की स्थिति को इंगित किया जाता है। हरा इण्डीकेशन पद्धति की स्वस्थ प्रणाली को और लाल इण्डीकेशन असफलता को प्रदर्शित करता है।

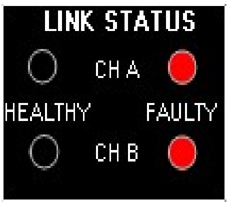
1.5 <u>लिंक स्टेट्स इण्डीकेशन</u>

ए तथा बी दोनों चैनलों के स्वस्थ होने पर सम्बन्धित इण्डीकेशन नीचे दर्शाये अनुसार प्रकट

होंगेः

जब चैनल–ए का लिंक स्टेट्स स्वस्थ हो और चैनल–बी में दोष हो,जब चैनल–ए का लिंक स्टेट्स दोषी हो और चैनल–बी स्वस्थ हो, ए तथा बी दोनों चैनल जब दोषी होंगे तो सम्बन्धित इण्डीकेशन नीचे दर्शाये अनुसार **क्रमशः**प्रकट होंगेः





चैनल ए लिंक अथवा चैनल बी लिंक के असॅल होने पर ऑपरेटर को सचेत करने के लिये सम्बन्धित दोष बजर चालू हो जायेगा। दोष संदेश की पावती हेतु स्टे.मा. इस पर दाहिना क्लिक करेगा एवं पॉप अप मेनू पर Ack ऑपशन चुनेगा। ऑपरेटर द्वारा दोष संदेश की पावती देने पर बजर बन्द हो जायेगा।

1.6 <u>ओसी शटडाउन स्टेटस् (वीसीओआर रिले ड्रॉप)</u>

किसी ओसी की जब वीसीओआर रिले ड्रॉप होती है तो वीडीयू पर सम्बन्धित दोष संदेश दिखाई देगा और स्टे.मा को सचेत करने के लिये स्वतः ही बजर भी चालू हो जायेगा। स्टे.मा. दोष संदेश की पावती देगा एवं इस फेलियर के बारे में ईआई अनुरक्षक को सूचना देगा।

1.7 <u>सीआईयू शट–डाउन</u>

किसी भयंकर दोष के कारण यदि सीआईयू शटडाउन होता है तो वीडीयू पर सम्बन्धित दोष संदेश दिखाई देगा और स्टे.मा को सचेत करने के लिये स्वतः ही बजर भी चालू हो जायेगा। स्टे.मा. दोष संदेश की पावती देगा एवं इस फेलियर के बारे में ईआई अनुरक्षक को सूचना देगा।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

1.8 दोनो पद्धतियों के फेल हो जाने के दौरान वीडीयू पर समस्त इण्डीकेशन ब्लैंक हो जायेंगे। तत्पश्चात् ईआई अनुरक्षक को स्टे.मा. तुरन्त सूचना देगा।

1.9 अपनी निर्दिष्ट स्थिति में लगे कांटों, सिगनलों सहित यार्ड का विन्यास उसी रूप में वीडीयू पर प्रदर्शित होता है। सिगनल, कांटे एवं अन्य अन्तर्पाशित गियरों को सम्बन्धित ऑइकन पर RMB (राइट माउस बटन) को क्लिक करके संचालित किये जाते हैं।

1.10 SM"s Key लिखित तथा "Key" चिन्हित एक छोटे आइकन बॉक्स का वीडीयू पर प्रावधान है। "SM"s Key" आइकन पर कर्सर ले जाकर जब माउस के दाहिने बटन को क्लिक किया जाता है तो एक पॉप अप मेनू "SM"s Key Out" इसके तालित होने की स्थिति में एवं "SM"s Key In" वीडीयू के ऑपरेशनल मोड पर होने पर प्रकट होता है। चाबी को "OUT" स्थिति में चुनने पर वीडीयू तालित हो जायेगा एवं IN" स्थिति चुनने पर संचालित होगा। वीडीयू को लॉक/अनलॉक करने के लिये पास–वर्ड की प्रविष्टि की जायेगी।

1.11 अनाधिकृत संचालन को रोकने के लिये वीडीयू तालित किया जायेगा। वीडीयू के तालित होने पर समस्त कन्ट्रोल आइकन का संचालन अप्रभावी रहेगा एवं कांटे, सिगनल, स्लॉट अंतिम संचालित अवस्था में बने रहेंगे। यद्धपि किसी गाडी के लिये सिगनलों को दिये जाने के उपरान्त वीडीयू को तालित किये जाने पर गाडी के पिछले सिगनल को पार करने पर ट्रेक इण्डीकेशन के साथ साथ सिगनल स्वतः ही 'ऑन' स्थिति ग्रहण कर लेंगे।

1.12 <u>वीडीयू में कन्ट्रोल आइकन के रंग</u>

पाइन्ट्स .... नीला

पावर फेलियर एक्नालेजमेन्ट .... लाल

रूट .... ग्रे

पाइन्ट फेलियर एक्नालेजमेन्ट आइकन .... नीला

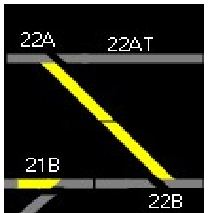
सिगनल फेलियर एक्नालेजमेन्ट आइकन .... लाल

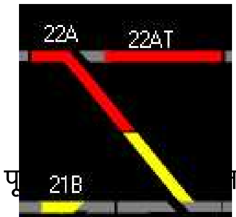
1.13 दिशात्मक टाइप रूट इण्डीकेटर सहित सभी सिगनलो के ऑस्पेक्ट वीडीयू पर स्थल पर उस सिगनल के अनुरूप स्थिर बत्ती द्वारा दोहराये जाते हैं। वीडीयू पर यदि कोई सिगनल ब्लैंक पाया जाता है तो ड्यूटी स्टे.मा. सिगनल को दोषपूर्ण मानेगा।

1.14 कांटो की स्थिति वीडीयू पर सीधी सैटिंग अथवा तिरछी सैटिंग द्वारा पीली बत्तियों की स्ट्रिप के जरिये ट्रेक विन्यास पर प्रदर्शित होती है तथा पाइन्ट नॉब के समीप नॉरमल, फ्री एवं रिवर्स के लिये स्थिर इण्डीकेशन द्वारा भी नीचे दर्शाये चित्रों के अनुसार प्रदश्रित होती है।

1.15 पाइन्ट कन्ट्रोल आइकन पर प्रदर्शित इण्डीकेशन के अतिरिक्त ये इण्डीकेशन, पाइन्ट के सही सैट होने तथा पाइन्ट जोन के अवरूद्ध नहीं होने पर स्थिर पीली बत्ती से, और पाइन्ट जोन के अवरूद्ध होने अथवा पाइन्ट जोन के ट्रेक सर्किट फेल होन पर लाल में परिवर्तित हो जाते है। जब कभी पाइन्ट फ्री होता है तथा नॉरमल से रिवर्स स्थिति अथवा इसके विपरीत संचालित किया जाता है तो पाइन्ट आइकन के समीप इण्डीकेशन फ्लेशिंग करना प्रारम्भ कर देगा। जैसे ही पाइन्ट रिवर्स अथवा नॉरमल में सैट और तालित होता है, यह इण्डीकेशन पाइन्ट का संचालन शुरू होने के 10 सैकिण्ड के भीतर स्थिर हो जायेगा। पाइन्ट इण्डीकेशन पर जब फ्लेशिंग बत्ती 10 सैकिण्ड से अधिक के लिये प्रदर्शित होती हो तो यह समझ लेना चाहिये कि कांटे वांछित स्थिति में ठीक प्रकार से सैट नहीं हुए हैं। यदि फ्लेशिंग चालू रहे तो वांछित स्थिति में सैट करने के लिये इसे दोबारा संचालित किया जाना चाहिये।

पाइन्ट कन्ट्रोल आइकन को बार–बार क्लिक करने का प्रयास करने के बाबजूद भी फ्लेशिंग इण्डीकेशन चालू रहने पर कांटे को दोषपूर्ण समझना चाहिये।





1.16 आपातकालीन क्रेन्क हैण्डल ईकेटी चाबियों के साथ चैन से जुडे हुए हैं एवं अलग से बने कांच लगे बॉक्स में चाबियां सम्बन्धित ईकेटी में लगी रहती हैं। "IN", "OUT" तथा "FREE" इण्डीकेशन का वीडीयू पर प्रावधान है। क्रेन्क हैण्डल बॉक्स पर वीडर काउण्टर का प्रावधान है। सामान्यतः ईकेटी चाबियां, ईकेटी में तालित रहती हैं तथा क्रेन्क हैण्डल "IN" (हरा) इण्डीकेशन जलता रहता है। सम्बन्धित क्रेन्क हैण्डल द्वारा नियंत्रित सिगनलों के फेलियर के कारण ईकेटी चाबी निकाले जाने पर क्रेन्क हैण्डल इण्डीकेशन "OUT" (लाल) में परिवर्तित हो जाता है।

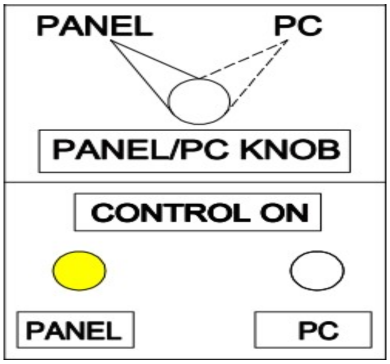
1.17 उपरोक्त के अतिरिक्त ईआई के फेल हो जाने के मामले में चाबी निकाले जाने हेतु एक आपातकालीन क्रेन्क हैण्डल निकासी आइकन का प्रावधान है।

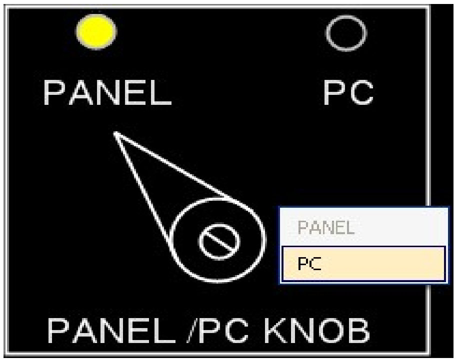
2.0 <u>पैनल/पीसी चेन्जओवर</u>

पैनल/पीसी/पैनल चेन्जओवर हेतु पैनल और वीडीयू पर एक पैनल/पीसी नॉब उपलब्ध है। पैनल/पीसी नॉब के पैनल (सीसीआईपी) स्थिति में होने पर पैनल स्थिति पर एक गोल स्लिट में पीला इण्डीकेशन एवं इसी प्रकार का वीडीयू मे जलेगा। पैनल/पीसी नॉब के पीसी स्थिति में होने पर पीला इण्डीकेशन पीसी स्थिति पर एक गोल स्लिट में एवं इसी प्रकार का वीडीयू में जलेगा।

2.1 <u>पैनल से वीडीयू पर चेन्जओवर</u>

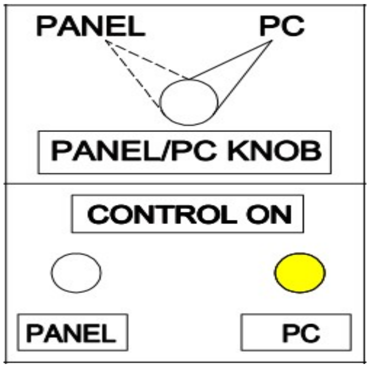
वीडीयू को कमाण्ड विधि पर लाने के लिये पहले ऑपरेटर, पैनल (सीसीआईपी) पर पैनल/पीसी नॉब को पीसी स्थिति में घुमायेगा जिससे कि पैनल (सीसीआईपी) पर गोल स्लिट का पैनल इण्डीकेशन बुझ जावे तथा पैनल पर पीसी इण्डीकेशन जल जावे। तत्पश्चात् वीडीयू में भी ऑपरेटर पैनल/पीसी नॉब पर दाहिना क्लिक करेगा एवं पीसी विकल्प को चुनेगा जिससे कि वीडीयू पर गोल स्लिट का पैनल इण्डीकेशन बुझ जायेगा और वीडीयू पर पीसी इण्डीकेशन जल जायेगा। ऐसा करने से पैनल (सीसीआईपी) इण्डीकेशन विधि पर परिवर्तित हो जायेगा और पीसी, कमाण्ड एवं इण्डीकेशन विधि में बदल जायेगा।

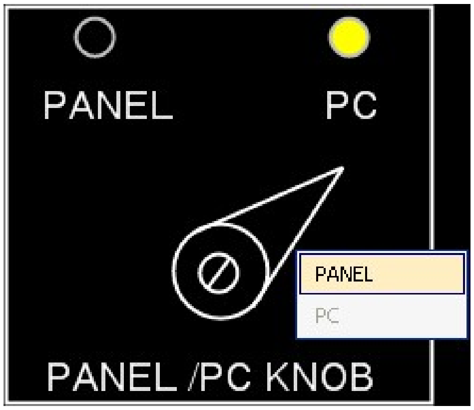




2.2 <u>वीडीयू से पैनल पर चेन्जओवर</u>

पैनल (सीसीआईपी) को कमाण्ड विधि पर लाने के लिये पहले ऑपरेटर, वीडीयू पर पैनल/पीसी नॉब पर दाहिना क्लिक करेगा एवं पैनल विकल्प को चुनेगा जिससे कि पीसी इण्डीकेशन बुझ जायेगा एवं पैनल इण्डीकेशन जल जायेगा। तत्पश्चात् पैनल (सीसीआईपी) पर भी ऑपरेटर पैनल/पीसी नॉब को पैनल स्थिति पर घुमायेगा जिससे कि पीसी इण्डीकेशन बुझ जायेगा और पैनल पर पैनल इण्डीकेशन जल जायेगा। ऐसा करने से पीसी, इण्डीकेशन विधि पर परिवर्तित हो जायेगा और पैनल (सीसीआईपी), कमाण्ड एवं इण्डीकेशन विधि में बदल जायेगा।





3.0 <u>हैल्थ स्टेटस् पद्धति</u>

चैनल–ए पद्धति के स्वस्थ होने पर चैनल–ए पर गोल स्लिट में एक सफेद एलईडी इण्डीकेशन लगातार जलता–बुझता रहता है।

चैनल–ए पद्धति के फेल होने पर फ्लेशिंग सफेद एलईडी इण्डीकेशन बुझ जाता है एवं स्थिर लाल एलईडी इण्डीकेशन चैनल–ए पर एक गोल स्लिट पर जल जायेगा।

इसी प्रकार चैनल–बी पद्धति के स्वस्थ होने पर चैनल–बी पर गोल स्लिट में एक सफेद एलईडी इण्डीकेशन लगातार जलता–बुझता रहता है एवं चैनल–बी पद्धति के फेल होने पर फ्लेशिंग सफेद एलईडी इण्डीकेशन बुझ जाता है एवं स्थिर लाल एलईडी इण्डीकेशन चैनल–बी पर एक गोल स्लिट पर जल जायेगा।

चैनल–ए अथवा चैनल–बी पद्धति के फेल हो जाने पर स्थिर लाल इण्डीकेशन सहित एक बजर चालू हो जायेगा। Health Fail Ack बटन को दबाकर ऑपरेटर बजर की पावती देगा। Health Fail Ack बटन को दबाने से बजर बन्द हो जायेगा परन्तु जब तक खराबी ठीक नहीं कर दी जावे तब तक स्थिर लाल इण्डीकेशन जलता रहेगा।

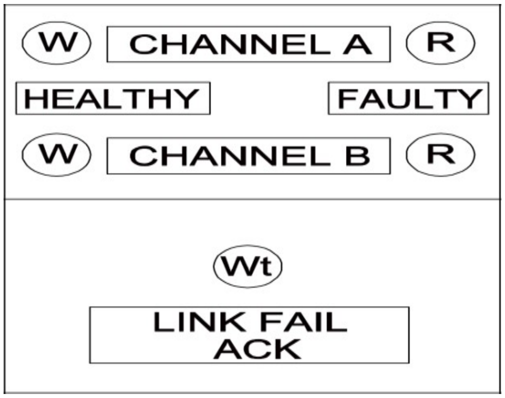
4.0 <u>लिंक स्टेटस्</u>

पद्धति से पैनल प्रोसेसर चैनल–ए संचार लिंक के स्वस्थ होने पर एक सफेद एलईडी इण्डीकेशन चैनल–ए पर एक गोल स्लिट में लगातार जलता–बुझता रहेगा।

पद्धति से पैनल प्रोसेसर चैनल–ए के फेल हो जाने पर सफेद एलईडी फ्लेशिंग इण्डीकेशन बुझ जाता है एवं स्थिर लाल एलईडी इण्डीकेशन चैनल–ए पर एक गोल स्लिट पर जल जायेगा।

इसी प्रकार पद्धति से पैनल प्रोसेसर चैनल–बी संचार लिंक के स्वस्थ होने पर एक सफेद एलईडी इण्डीकेशन चैनल–बी पर एक गोल स्लिट में लगातार जलता–बुझता रहेगा और पद्धति से पैनल प्रोसेसर चैनल–बी के फेल हो जाने पर सफेद एलईडी फ्लेशिंग इण्डीकेशन बुझ जाता है एवं स्थिर लाल एलईडी इण्डीकेशन चैनल–बी पर एक गोल स्लिट पर जल जायेगा।

पद्धति से पैनल प्रोसेसर संचार चैनल–ए अथवा चैनल–बी के फेल हो जाने पर स्थिर लाल इण्डीकेशन सहित एक बजर चालू हो जायेगा। सफेद Link Fail Ack बटन को दबाकर ऑपरेटर बजर की पावती देगा। Link Fail Ack बटन को दबाने से बजर बन्द हो जायेगा परन्तु जब तक संचार स्थापित नहीं कर दिया जावे तब तक स्थिर लाल इण्डीकेशन जलता

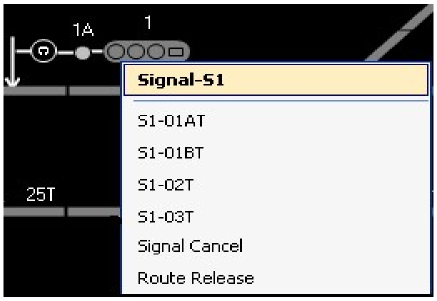


रहेगा।

5.0 <u>वीडीयू से संचालनों का विवरण</u>

5.1.1 कलर मोनिटर, की–बोर्ड एवं पाइन्टिंग डिवाइस (माउस) से वीडीयू बना है। वैकल्पिक वीडीयू के चालू होने पर ईआई रूट सैटिंग से सिगनल दिये जाने के समस्त क्रिया कलापों को स्टे. मा. के द्वारा किया जा सकता है।

5.1.2 संचालन, रूट सैटिंग टाइप सिद्धान्त पर आधारित है। यार्ड आरेख को प्रदर्शित करने के लिये वीडीयू पर आवश्यक सॉफ्टवेयर स्थापित किया गया है एवं पॉप–अप मेनू के जरिये यह समस्त क्रिया कलापों को किये जाने की अनुमति प्रदान करता है। वीडीयू पर सम्बन्धित आइकन पर माउस के दाहिने बटन को क्लिक करके कोई एक क्रिया कलाप (अर्थात् सिगनल/कांटा/साइडिंग कांटा/केन्क हैण्डल/समपार) चुना जायेगा। उदाहरण के लिये दर्शाये गये चित्र के अनुसार सम्बन्धित सब–मेनू को चुनकर इससे जुडा संचालन (जैसे कि सिगनल दिया जाना, केन्सिलेशन, रूट रिलीज, कांटों का संचालन, केन्क हैण्डल इत्यादि) किया जायेगा। वीडीयू के पैनल आरेख पर इण्डीकेशन स्वतः ही संशोधित होगें।



क्रमशः पृष्ठ 8 पर

5.1.3 <u>ट्रैक सर्किट</u>

अवरूद्ध नहीं होने पर ट्रेक सर्किट का सामान्य रंग वीडीयू पर हल्का ग्रे होता है। ट्रेक सर्किट के अवरूद्ध होने अथवा ट्रेक सर्किट के फेल होने पर इण्डीकेशन लाल में परिवर्तित हो जायेगा। रूट के तालित होने पर ट्रेक सर्किट स्ट्रिप पर पीली बत्ती प्रकट होगी।

6.0 <u>वीडीयू से संचालन का विस्तृत विवरण</u>

6.1 अधिकृत संचालन : ऑपरेटर द्वारा वीडीयू पर अधिकृत संचालनों की सुविधा के लिये एक पासवर्ड की निम्नलिखित प्रक्रिया के अनुसार प्रविष्टि की जानी होती है।

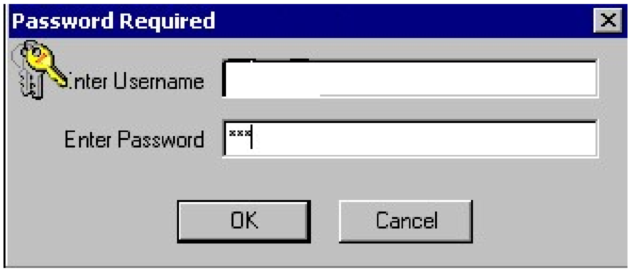
(क) वीडीयू पर SM"s Key आइकन पर क्लिक करें।

(ख) "Key In" पर क्लिक करें।

(ग) प्रयोगकर्ता का नाम एवं पासवर्ड की प्रविष्टि करें।

(घ) "OK"क्लिक करें।

प्रयोगकर्ता का नाम अथवा पासवर्ड के गलत होने के मामले में उपरोक्त संचालन को तब तक दोहराना होगा जब तक कि प्रयोगकर्ता के नाम और पासवर्ड की सही प्रविष्टि नहीं कर दी जावे। अब स्टे.मा. यार्ड में किया कलापों पर नियंत्रण कर सकता है। उपरोक्त प्रक्रिया से प्रकट होने वाले मेनू को नीचे दर्शाया गया है।



व

वीडीयू पर अनाधिकृत संचालनों को रोकने की आवश्यकता होने पर स्टे.मा. द्वारा निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी।

(क) वीडीयू पर SM"s Key आइकन पर क्लिक करें।

(ख) "Key Out" पर क्लिक करें।

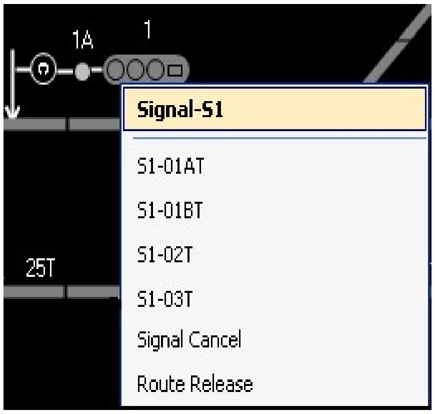
(ग) प्रयोगकर्ता का नाम एवं पासवर्ड की प्रविष्टि करें।

(घ) "OK" क्लिक करें।

6.2 <u>सिगनलों का संचालन</u>

6.2.1 वांछित रूट के लिये किसी सिगनल को 'ऑफ' करने के लिये स्टे.मा. कर्सर को सम्बन्धित सिगनल आइकन पर ले जायेगा। फिर वह माउस के दाहिने बटन को चुने गये सिगनल आइकन पर क्लिक करेगा। इस प्रक्रिया से एक पॉप अप मेनू प्रकट होगा। समस्त मेन सिगनलों के लिये एक उदाहरण के रूप में सिगनल S1 के मेनू को नीचे दर्शाया गया है।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर



उपर दर्शाये गये विभिन्न मेनू का अर्थ नीचे समझाया गया है:

1) रोड नं. 1 के लिये S1 'ऑफ' करने हेतु बफर को सैट होकर रूकने दें कर्सर को Signal Clearance पर ले जावें एवं दाहिना बटन क्लिक करें, तत्पश्चात् एक सब मेनू प्रकट होगा

जिसमें कर्सर से 01AT रूट चुने तथा माउस का बांया बटन क्लिक करें, तुरन्त ही रूट सैट हो जायेगा और सिगनल क्लीयर हो जायेगा। अन्य रूट के लिये भी समान संचालन होगा।

2) S1 को पुनः 'ऑन' करने हेतु कर्सर को SIGNAL CANCEL पर ले जावें एवं माउस का बांया बटन क्लिक करें।

3) सिगनल को खतरे पर करने के बाद S1 रूट को रिलीज करने के लिये कर्सर को ROUTE RELEASE पर ले जावें एवं माउस का बांया बटन क्लिक करें।

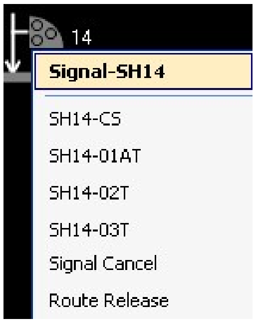
6.2.2 शंट सिगनल

वांछित रूट के लिये किसी शंट सिगनल को 'ऑफ' करने के लिये स्टे.मा. कर्सर को सम्बन्धित शंट सिगनल आइकन पर ले जायेगा और माउस के दाहिने बटन को क्लिक करेगा। इस प्रक्रिया से एक पॉप अप मेनू विभिन्न सम्भावित दिशाओं/प्रक्रियाओं का सुझाव देते हुए प्रकट होगा जिसमें से एक को चुनना होगा। एक उदाहरण के रूप में जो समस्त शंट सिगनलों के लिये लागू होगा सिगनल SH 14 सिगनल के लिये बताई गई है।

Sh 14 को 'ऑफ' करने के लिये कर्सर को Sh 14 पर ले जाया जायेगा एवं तत्पश्चात् माउस का दाहिना बटन क्लिक करना होगा फिर चित्र में दर्शाये अनुसार एक मेनू प्रकट होगा, Signal Clearance को चुनें तथा फिर दाहिना बटन क्लिक करें, फिर सब मेनू प्रदर्शित होगा जिसमें सम्बन्धित मेनू चुनें एवं माउस के बांये बटन को क्लिक करें। तत्काल रूट सैट हो जायेगा एवं सिगनल क्लीयर हो जायेगा। अन्य शंट सिगनलों के लिये भी समान संचालन होगा।

1) शंट सिगनल को पुनः 'ऑन' करने हेतु कर्सर को SIGNAL CANCEL पर ले जावें एवं माउस का बांया बटन क्लिक करें।

2) सिगनल को पुनः 'ऑन' करने के बाद शंट सिगनल के रूट को रिलीज करने के लिये कर्सर को ROUTE RELEASE पर ले जावें एवं माउस का बांया बटन क्लिक करें।



चूंकि पद्धति रूट सैटिंग टाइप की है अतः स्टे.मा. द्वारा वीडीयू पर दी गई कमाण्ड के अनुसार, रूट में आने वाले सम्बन्धित कांटों, ओवरलैप एवं आइसोलेशन के संचालन से सिगनल क्लीयर होने से पूर्व रूट स्वतः ही सैट होता है। किसी सिगनल को क्लीयर करने के लिये आवश्यक समस्त क्रिया कलाप अर्थात् Key locked point "in"तथा Crank handle "in" इत्यादि परिपूर्ण हों। जब किसी सिगनल का रूट सैट हो जायेगा तो ट्रेक का सम्बन्धित भाग वीडीयू पर पीले रंग में परिवर्तित हो जायेगा। जैसे ही गाडी रूट पर से गुजरती है गाडी द्वारा अवरूद्ध रूट का भाग लाल रंग में परिवर्तित हो जाता है तथा गाडी द्वारा ट्रेक को साफ करने के बाद यह पुनः पीले रंग में बदल जायेगा। सिगनल के रूट पर पीला रंग तब तक बना रहेगा जब तक कि रूट रिलीज नहीं हो जाता।

6.2.3 रूट का कैन्सीलेशन

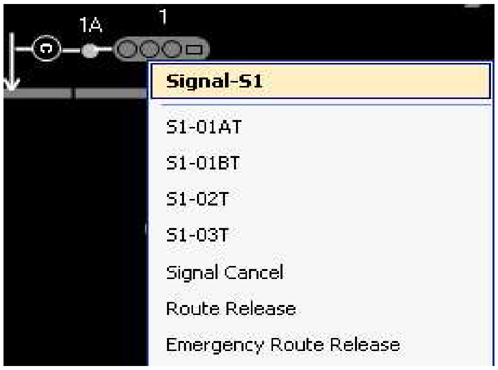
सिगनल 'ऑफ' किये जाने के बाद किसी सिगनल के रूट को कैन्सिल करने के लिये निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी।

(क) सम्बन्धित सिगनल आइकन पर कर्सर को ले जावें एवं माउस का दाहिना बटन क्लिक करें। स्क्रीन पर पॉप अप मेनू प्रकट होता है।

(ख) SIGNAL CANCEL पर बांया क्लिक करें। इससे सिगनल 'ऑन' में चला जायेगा।

(ग) ROUTE RELEASE पर बांया क्लिक करें। यदि सिगनल डैड एप्रोच लॉक नहीं है और आगमन ट्रेक सर्किट साफ हो तो रूट तुरन्त साफ हो जायेगा। यदि सिगनल डैड एप्रोच लॉक्ड है अथवा आगमन ट्रेक सर्किट अवरूद्ध है तो कैन्सिलेशन का इण्डीकेशन फ्लेशिंग करना प्रारम्भ कर देगा। 120 सैकिण्ड व्यतीत हो जाने के बाद रूट साफ हो जायेगा। रूट कैन्सिलेशन काउण्टर का अंक एक नम्बर से बढ जायेगा।

(घ) **इमरजैन्सी रूट रिलीजः** किसी पिछले तालित ट्रेक के फेलियर के कारण यदि कोई रूट तालित हो जावे तो **इमरजैन्सी**चाबी को लगाकर और इयूयूवाइएन बटन को दबाकर रखते हुए जो सीसीआईपी के भीतर होते हैं, रूट को रिलीज किया जा सकता है।



6.2.4 <u>कॉलिंग ऑन सिगनल को क्लीयर करना</u>

6.2.4.1 वीडीयू के ट्रेक विन्यास पर आने वाली गाडी की स्थिति कॉलिंग ऑन ट्रेक को अवरूद्ध करने पर होम सिगनलों के लिये ऑडिबल बजर के साथ लाल बत्तियों की एक स्ट्रिप द्वारा प्रदर्शित की जाती है। स्टार्टर के नीचे लगे कॉलिंग ऑन सिगनल के लिये बजर नहीं होगा।

6.2.4.2 गाडी द्वारा कॉलिंग ऑन ट्रेक सर्किट को अवरूद्ध किये जाने के बाद कॉलिंग ऑन सिगनल को क्लीयर करने के लिये निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी।

(क) सम्बन्धित सिगनल आइकन पर कर्सर को ले जाकर माउस का दाहिना बटन क्लिक करें। स्क्रीन पर पॉप अप मेनू प्रकट होगा।

(ख) कॉलिंग ऑन सिगनल (गन्तव्य स्थान पर आधारित) के मेनू के मद पर क्लिक करें। कॉलिंग ऑन सिगनल का रूट सैट हो जायेगा और वीडीयू पर ट्रेक का सम्बन्धित भाग पीले में परिवर्तित हो जायेगा। कैन्सिलेशन इण्डीकेशन भी 60 सैकिण्ड की अवधि के लिये फ्लेश करेगा (केवल होम सिगनल के लिये)। यह इंगित करता है कि कॉलिंग ऑन सिगनल क्लीयर होने की प्रक्रिया चालू हो गई है।

(ग) होम सिगनल हेतु, 60 सैकिण्ड व्यतीत हो जाने के बाद, कॉलिंग ऑन सिगनल क्लीयर हो जाता है। कॉलिंग ऑन सिगनल का क्लीयर होना सम्बन्धित रूट कैन्सिलेशन काउण्टर पर दर्ज हो जाता है। स्टार्टर सिगनलों के नीचे लगे कॉलिंग ऑन सिगनलों के लिये यह तुरन्त 'ऑफ' स्थिति में आ जाते हैं।

(घ) बर्थिंग भाग पर कॉलिंग ऑन सिगनल पर ली गई गाडी के पूर्णतया आगमन के पश्चात् कॉलिंग ऑन सिगनल ब्लैंक हो जायेगा एवं होम सिगनल के समान रूट स्वतः ही रिलीज हो जायेगा।

6.2.4.3 <u>कालिंग ऑन सिगनल का रूट कैन्सिल करना</u>

(क) गाडी के प्रवेश करने से पूर्व यदि कॉलिंग ऑन सिगनल का रूट रिलीज करना हो तो वैसी ही प्रक्रिया को अपनाया जायेगा जैसा कि उपर समझाया गया है।

(ख) कॉलिंग ऑन सिगनल आइकन पर कर्सर को ले जाकर माउस का बांया बटन क्लिक करें। स्क्रीन पर पॉप अप मेनू प्रकट होता है।

(ग) CO Signal Cancel को क्लिक करें।

(घ) CO Route Release को क्लिक करें। इससे सिगनल का कॉलिंग ऑन कैन्सिलेशन इण्डीकेशन फ्लेश करेगा।

(ङ) 120 सैकिण्ड व्यतीत हो जाने के बाद कॉलिंग ऑन सिगनल का रूट रिलीज हो जायेगा। इस प्रक्रिया को कॉलिंग ऑन सिगनल कैन्सिलेशन काउण्टर पर एक अंक की बढत से दर्ज किया जायेगा।

6.2.4.4 रूट कैन्सिलेशन प्रक्रिया करने के बाबजूद भी यदि गाडी गुजरने के बाद होम सिगनल का रूट रिलीज नहीं हो सकता हो तो कॉलिंग ऑन सिगनल से जुडे रूट के साथ इसका रूट नीचे समझाये अनुसार रिलीज किया जायेगाः

(क) सिगनल पॉप मेनू पर ट्रेक करके कॉलिंग ऑन सिगनल दें। वांछित गन्तव्य के लिये सिगनल को 'ऑफ' करने हेतु कॉलिंग ऑन सिगनल का चुनाव करें। इससे वीडीयू पर कॉलिंग ऑन सिगनल का रूट सैट हो जायेगा।

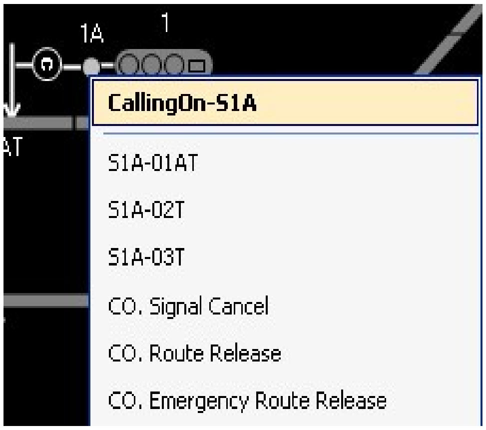
(ख) कॉलिंग ऑन सिगनल आइकन पर कर्सर को ले जाकर माउस का बांया बटन क्लिक करें। स्क्रीन पर पॉप अप मेनू प्रकट होता है।

(ग) CO Signal Cancel पर क्लिक करें।

(घ) CO Emergency Route Release पर क्लिक करें। इससे सिगनल का कॉलिंग ऑन कैन्सिलेशन इण्डीकेशन फ्लेश करेगा।

(ङ) 120 सैकिण्ड व्यतीत हो जाने के बाद कॉलिंग ऑन सिगनल का रूट रिलीज हो जायेगा। इस प्रक्रिया को कॉलिंग ऑन सिगनल कैन्सिलेशन काउण्टर पर एक अंक की बढत से दर्ज किया जायेगा।

(च) कॉलिंग ऑन सिगनल पर रन–थ्रू आवाजाही की अनुमति नहीं है एवं कॉलिंग ऑन सिगनल जिसे होम सिगनल के लिये 'ऑफ' किया गया था के कैन्सिलेशन पूर्ण होने के बाद ही स्टार्टर सिगनल को 'ऑफ' किया जा सकता है।



6.2.5.5 शंट सिगनल के लिये अपनाये जाने वाले किया कलाप की प्रक्रिया उपर समझायी गई प्रक्रिया के अनुरूप समान ही है।

(क) शंट सिगनल को 'ऑफ' करना।

(ख) गाडी के आगमन से पूर्व शंट सिगनल को पुनः 'ऑन' में करना।

(ग) शंट सिगनल के रूट को कैन्सिल करना।

6.3 <u>कांटो का संचालन</u>

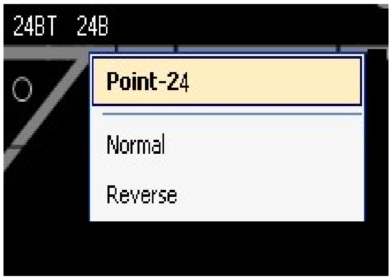
6.3.1 यार्ड के समस्त कांटे स्टे.मा. द्वारा वीडीयू से संचालित किये जाते हैं। चूंकि संचालन रूट सैटिंग टाइप है अतः किसी सिगनल को क्लीयर करने के लिये जारी की गई कमाण्ड को देने पर वांछित रूट के लिये कांटों की स्थिति स्वतः ही सैट हो जाती है।

6.3.2 यदि आवश्यकता हो तो निम्नलिखित प्रक्रिया से कांटों को अलग–अलग सैट करना भी सम्भव है।

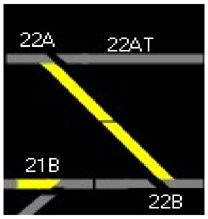
<u>नारमल से रिवर्स</u>

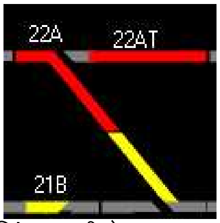
संचालित किये जाने वाले कांटे पर दाहिना क्लिक करें, नीचे दर्शाये अनुसार एक पॉप अप मेनू प्रकट होगा, माउस का पाइन्टर "Reverse" पर ले जावें और माउस के बांये क्लिक से इसे चुनें, फिर कांटा नारमल से रिवर्स में संचालित हो जायेगा। जब पाइन्टर को "Reverse" पर ले जाया जायेगा तो यह उच्च–प्रकाशयुक्त हो जायेगा। पाइन्ट कन्ट्रोल के निकट "FREE" इण्डीकेशन की अनुपस्थिति में कांटों की स्थिति को बदलने की चेष्टा नहीं करनी चाहिये।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर



सीधी सेटिंग अथवा तिरछी सैटिंग को बत्तियों के जरिये ट्रेक विन्यास पर इंगित किया जाता है। ट्रेक विन्यास पर ये बत्तियां, कांटों के ठीक प्रकार से सैट हो जाने पर एवं ट्रेक सर्किट के साफ होने पर एक स्थिर सफेद बत्ती, तथा कांटों का ट्रेक सर्किट अवरूद्ध होने अथवा फेल होने पर एक स्थिर लाल बत्ती नीचे दर्शाये अनुसार प्रदर्शित होती हैं।



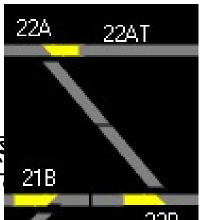


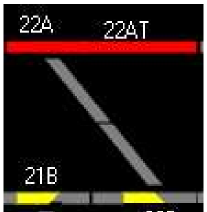
जब कांटों को संचालित किया जाता है तो कांटे पर फ्लेशिंग इण्डीकेशन प्रकट होता है, जैसे ही कांटा ठीक प्रकार से सैट एवं तालित होता है यह स्थिर हो जाता है जो कांटों की स्थिति के अनुरूप होता है। यदि फ्लेशिंग करना नहीं रुकता हो तो कांटे को दूसरी स्थिति के लिये संचालित किया जाना चाहिये और वाछित स्थिति के लिये दोबारा संचालित किया जाना चाहिये। बार–बार प्रयास करने के बाबजूद भी फ्लेशिंग रहने पर कांटे को दोषपूर्ण समझना चाहिये और आपातकालीन क्रेन्क हैण्डल का प्रयोग करके ही कांटे की स्थिति को बदला जा सकता है।

<u>रिवर्स से नारमल</u>

संचालित किये जाने वाले कांटे पर दाहिना क्लिक करें, नीचे दर्शाये अनुसार एक पॉप अप मेनू प्रकट होगा, माउस का पाइन्टर "Normal" पर ले जावें और माउस के बांये क्लिक से इसे चुनें, फिर कांटा रिवर्स से नारमल में संचालित हो जायेगा। जब पाइन्टर को "Normal" पर ले जाया जायेगा तो यह उच्च–प्रकाशयुक्त हो जायेगा। पाइन्ट कन्ट्रोल के निकट "FREE" इण्डीकेशन की अनुपस्थिति में कांटों की स्थिति को बदलने की चेष्टा नहीं करनी चाहिये।

कांटे की स्थिति ट्रेक विन्यास पर दर्शायी जाती है जो बत्तियों के जरिये सीधी सेटिंग अथवा तिरछी सैटिंग से इंगित की जाती हैं। ट्रेक विन्यास पर ये बत्तियां, कांटों के ठीक प्रकार से सैट हो जाने पर एवं ट्रेक सर्किट के साफ होने पर एक स्थिर सफेद बत्ती, तथा कांटों का



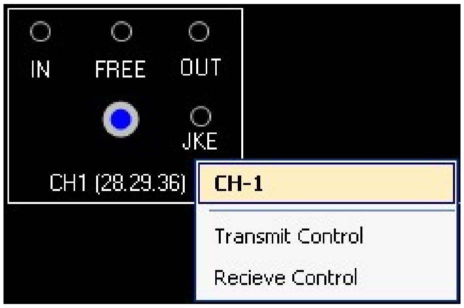


ट्रेक सर्किट अवरूद्ध होने अथवा फेल होने पर एक स्थिर लाल बत्ती नीचे दर्शाये अनुसार प्रदर्शित होती हैं।

जब कांटों को संचालित किया जाता है तो कांटे पर फ्लेशिंग इण्डीकेशन प्रकट होता है, जैसे ही कांटा ठीक प्रकार से सैट एवं तालित होता है यह स्थिर हो जाता है जो कांटों की कन्ट्रोल नॉब की स्थिति के अनुरूप होता है। यदि फ्लेशिंग करना नहीं रुकता हो तो कांटे को दूसरी स्थिति के लिये संचालित किया जाना चाहिये और वाछित स्थिति के लिये दोबारा संचालित किया जाना चाहिये। बार–बार प्रयास करने के बाबजूद भी फ्लेशिंग रहने पर कांटे को दोषपूर्ण समझना चाहिये और आपातकालीन क्रेन्क हैण्डल का प्रयोग करके ही कांटे की स्थिति को बदला जा सकता है।

6.3.3 केन्क हैण्डल निकालने के लिये निम्नलिखित प्रक्रिया अपनायी जायेगी।

(क) वीडीयू पर क्रेन्क हैण्डल आइकन को चुनें और माउस का दाहिना बटन क्लिक करें। वीडीयू पर निम्नानुसार केन्क हैण्डल कन्ट्रोल का मेनू प्रकट होगा।



प्रकट हुआ पॉप अप मेनू क्रेन्क हैण्डल के लिये सम्भावित कमाण्ड का ब्यौरा देता है।

(ख) कांटे को स्थानीयतौर पर संचालित किये जाने के लिये क्रेन्क हैण्डल पर कन्ट्रोल को स्थानान्तरित करने हेतु Transmit control सब मेनू को क्लिक किया जायेगा। इस अवस्था में "in" इण्डीकेशन फ्लेशिंग करना प्रारम्भ कर देता है।

(ग) KLCRसे चाबी निकाले जाने के बाद "out"इण्डीकेशन प्रकट होता है और "in" इण्डीकेशन बुझ जाता है। अब कांटे के संचालन हेतु क्रेन्क हैण्डल का प्रयोग किया जा सकता है।

6.3.3.1 स्थानीयतौर पर कांटे का संचालन करने के बाद क्रेन्क हैण्डल का कन्ट्रोल स्टे.मा. को स्थानान्तरित करने के लिये निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जायेगा।

(क) चाबी को KLCR में वापस लगाया जायेगा। "in" इण्डीकेशन फ्लेशिंग करना प्रारम्भ कर देता है एवं "out" इण्डीकेशन बुझ जाता है।

(ख) वीडीयू पर क्रेन्क हैण्डल कन्ट्रोल बटन पर माउस का बांया बटन क्लिक करके वीडीयू पर क्रेन्क हैण्डल आइकन को चुनें।

(ग) क्रेन्क हैण्डल का कन्ट्रोल ड्यूटी स्टे.मा. को स्थानान्तरित करने के लिये Receive control सब मेनू को क्लिक करें। इस अवस्था में "in" इण्डीकेशन स्थिर हो जायेगा।

(घ) क्रेन्क हैण्डल के लगे होने एवं सम्बन्धित क्रेन्क हैण्डल द्वारा नियंत्रित किये जाने वाले सम्बन्धित सिगनलों के ग्रुप के संचालन के लिये मुक्त होने पर "FREE"इण्डीकेशन जल जायेगा।

6.3.3.2 जब रूट तालित हो और कांटे के स्थानीय संचालन हेतु क्रेन्क हैण्डल को निकाला जाना हो तो सम्बन्धित सिगनल को पुनः 'ऑन' किया जायेगा। क्रेन्क हैण्डल रिलीज बटन के transmit control पर माउस का बांया बटन दबाने से CHJKE इण्डीकेशन फ्लेशिंग करना प्रारम्भ करता है और 120 सैकिण्ड के उपरान्त crank handle "in" इण्डीकेशन फ्लेशिंग

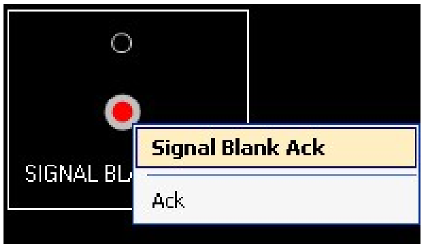
प्रारम्भ करता है तथा CH आइकन पर FREE इण्डीकेशन जलेगा एवं CH RKT बॉक्स तथा JKE इण्डीकेशन बुझ जाता है। अब क्रेन्क हैण्डल को निकाला जा सकता है।

इसी प्रकार समपार फाटक का कन्ट्रोल रिलीज करने एवं वापस लेने हेतु प्रक्रिया का पालन किया जायेगा।

6.4 वीडीयू पर अन्य उपलब्ध इण्डीकेशन

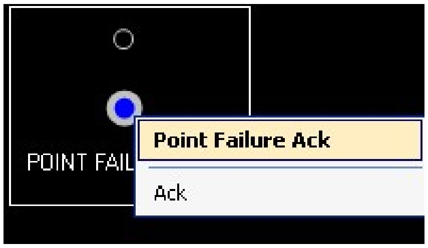
6.4.1 सिगनल ब्लैंक इण्डीकेशन

स्थल पर किसी सिगनल के ब्लैंक हो जाने पर वीडीयू पर सम्बन्धित सिगनल का इण्डीकेशन स्थिर बत्ती ये बिना बत्ती में बदल जाता है। इसके अतिरिक्त, बजर सहित वीडीयू पर एक ग्रुप इण्डीकेशन (लाल फ्लेशिंग इण्डीकेशन) का भी प्रावधान है। फेलियर की पावती देने के लिये Signal Blank Indication आइकन पर कर्सर को ले जाकर माउस का बांया बटन क्लिक करना होता है। "Ack"संदेश को क्लिक करने से बजर बन्द किया जा सकता है। यद्धपि फ्लेशिंग इण्डीकेशन जारी रहेगा एवं फेलियर को ठीक किये जाने पर ही स्थिर होगा।



6.4.2 पाइन्ट फेलियर इण्डीकेशन

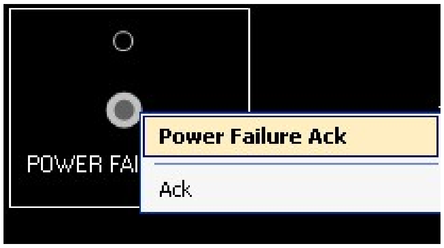
यदि साइट से 10 सैकिण्ड के भीतर किसी पाइन्ट का डिटेक्शन नहीं मिलता है तो यार्ड आरेख पर इण्डीकेशन फ्लेश करता है। इसके अतिरिक्त, बजर सहित वीडीयू पर एक ग्रुप इण्डीकेशन (लाल फ्लेशिंग इण्डीकेशन) का भी प्रावधान है। फेलियर की पावती देने के लिये "Point Failure Ack"संदेश पर कर्सर को ले जाकर माउस का बांया बटन क्लिक करना होता है। "Ack"संदेश को क्लिक करने से बजर बन्द किया जा सकता है। यद्धपि फ्लेशिंग इण्डीकेशन जारी रहेगा एवं फेलियर को ठीक किये जाने पर ही स्थिर होगा।



क्रमशः पृष्ठ 16 पर

6.4.3 पावर फेलियर इण्डीकेशन

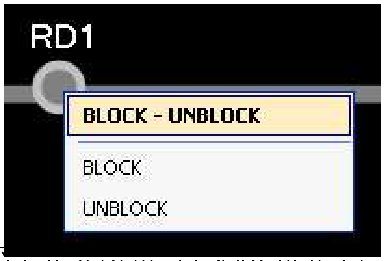
वाणिज्यिक आपूर्ति फेल हो जाने पर यार्ड आरेख पर इण्डीकेशन फ्लेश करता है। फेलियर की पावती देने के लिये "Ack Power Failure"संदेश पर कर्सर को ले जाकर माउस का बांया बटन क्लिक करना होता है। "Ack Power Failure"संदेश को क्लिक करने से बजर बन्द किया जा सकता है। यद्धपि फ्लेशिंग इण्डीकेशन जारी रहेगा एवं फेलियर को ठीक किये जाने पर ही स्थिर होगा।



6.5 सीसीआईपी/वीडीयू पर ब्लॉकिंग एवं अन–ब्लॉकिंग किया कलाप

6.5.1 अन्तर्पाशन तर्क में Block-Unblock क्रिया कलाप को लागू किया गया है। इसलिये, या तो वीडीयू अथवा सीसीआईपी से जब किसी लाइन को ब्लॉक किया जायेगा तो इन दोनो के मध्य चेन्जओवर करने पर संचालन बाधित नहीं होगा। यदि लाइन को सीसीआईपी से ब्लॉक किया गया हो तो वीडीयू पर चेन्जओवर करने के पश्चात् अथवा इसके विपरीत Unblock किया जा सकता है।

6.5.2 वीडीयू से लाइन को ब्लॉक करने हेतु स्टे.मा. सम्बन्धित लाइन को जिसे ब्लॉक किये जाने की आवश्यकता है, पर माउस का बांया बटन क्लिक करेगा। Block तथा Unblock के लिये वीडीयू पर निम्न मेनू प्रकट होता है।



Block विकल्प पर क्लिक क[illegible] उस लाइन के मार्ग पर होने वाले सभी सिगनलों की आवाजाही के लिये ब्लॉक की जाने वाली वांछित लाइन पर क्लिक करें। लाइन ब्लॉक करने पर सम्बन्धित रूट बटन लाल रंग में परिवर्तित हो जायेगा।

6.5.3 लाइन को ब्लॉक करने पर उससे जुडे दोनों तरफ के कांटों को इस प्रकार रखा जायेगा जिससे कि ब्लॉक की गई लाइन के वाहन गति नहीं कर सकें एवं निकटवर्ती लाइनों की आवाजाही बाधित नहीं हो।

6.5.4 यदि ब्लॉक्ड लाइन को अन–ब्लॉक्ड करना हो तो ड्यूटी स्टे.मा. सम्बन्धित Block-Unblock आइकन पर माउस का बांया बटन क्लिक करेगा तथा अन–ब्लॉक्ड की जाने वाली वांछित लाइन को चुनेगा। लाइन अन–ब्लॉक करने पर सम्बन्धित रूट बटन का लाल रंग लुप्त हो जायेगा।

6.5.5 सीसीआईपी से सिगनल/प्वाइंट को ब्लॉक करने के लिये स्टे.मा.ब्लाक बटन के साथ सम्बन्धित सिगनल/प्वाइंट बटन को दबायेगा जिससे सम्बन्धित सिगनल/प्वाइंट संचालन के लिये ब्लाक हो जायेगा एवं उक्त सिगनल/प्वाइंट का संचालन सामान्य करने हेतु सम्बन्धित सिगनल/प्वाइंट के साथ अनब्लाक बटन को दबायेगा।

6.6 आपातकालीन पाइन्ट क्रेन्क हैण्डलों का प्रयोग एवं संचालन

6.6.1 कन्ट्रोल पैनल से कांटे लगाये जाने में विफल हो जाने की स्थिति में स्टे.मा. के कार्यालय में कांटों को स्थानीयतौर पर सैट करने के लिये कांच लगे स्वतन्त्र टीक वुडन बॉक्स में क्रेन्क हैण्डलों का प्रावधान है। क्रेन्क हैण्डल, KLCRचाबी से लिड चाबी एवं कट–आउट चाबी सहित जंजीर से जुडे हुए हैं जो पाइन्ट मशीन के ढक्कन को खोलने में सहायता करती है एवं कांटों की मोटर में क्रेन्क हैण्डल लगाये जाने के मार्ग को साफ करती है।

6.6.2 क्रेन्क हैण्डल बॉक्स हाथ तालित रहता है तथा इसकी चाबी ड्यूटी स्टे.मा. की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहती है। एस एण्ड टी कर्मियों द्वारा इस बॉक्स पर सील लगायी जाती है।

6.6.3 क्रेन्क हैण्डल चाबी सामान्यतः KLCRमें तालित रहेगी एवं कांटों को स्थानीयतौर पर सैट किये जाने पर ही निकाले जाने की आवश्यकता होती है। एक बार रूट सैट जाने और सिगनलों

को 'ऑफ' किये जाने पर क्रेन्क हैण्डल बॉक्स पर से "FREE" इण्डीकेशन लुप्त हो जाता है तथा सिगनल के 'ऑफ' स्थिति में रहने एवं रूट के तालित स्थिति में रहने तक ऐसा ही रहता है। पुशः बटन दबाकर तथा ईकेटीचाबी को एन्टीक्लॉकवाइज दिशा में घुमाकर ईकेटीसे चाबी निकाले जाने मे में समर्थ होने के लिये, सिगनल के एक बार वापस 'ऑन' स्थिति में जाने तथा रूट के रिलीज होने पर "FREE" इण्डीकेशन पुनः प्रकट होता है। जब क्रेन्क हैण्डल चाबी निकाल ली जाती है तो वीडीयू पर क्रेन्क हैण्डल "IN"इण्डीकेशन, "OUT"में परिवर्तित हो जाता है। वांछित स्थिति में कांटे को स्थानीतौर पर सैट करने के पश्चात् ईकेटी चाबी को वापस लाया जायेगा एवं KLCR में पुनः लगाया जायेगा। वीडीयू पर Key "IN"इण्डीकेशन पुनः प्रकट होता है।

6.6.4 "FREE" इण्डीकेशन के उपलब्ध होने पर बटन को दबाकर क्रेन्क हैण्डल को निकाला जा सकता है।

6.6.5 रूट के तालित होने पर "FREE" इण्डीकेशन उपलब्ध नहीं होगा। निम्नलिखित प्रक्रिया से क्रेन्क हैण्डल निकाला जा सकता है।

प्रक्रियाः

1. समस्त सम्बन्धित सिगनलों की सामान्य स्थिति को सुनिश्चित करें।
2. पुशः बटन को दबाकर क्रेन्क हैण्डल निकाला जा सकता है।

6.6.6 इस प्रकार ईकेटी से निकाला गया आपातकालीन क्रेन्क हैण्डल, कांटे को स्थानीयतौर पर वांछित स्थिति में सैट करने के लिये प्रयोग किया जायेगा। लिड चाबी से लिड के ढकक्न को खोलें। फिर कट–आउट चाबी लगावें और दाहिने घुमायें तथा क्रेन्क हैण्डल के छिद्र के ढकक्न को खोलें। क्रेन्क हैण्डल लगावें एवं कांटे को वांछित स्थिति में सैट करने के लिये क्रेन्क हैण्डल को क्लॉकवाइज अथवा एन्टीक्लॉकवाइज दिशा में घुमाकर कांटे को वांछित स्थिति में सैट करें। प्रयास पूर्ण होने तक क्रेन्क हैण्डल को घुमाया जायेगा जब तक कि ये चलाये जाने में अत्यन्त सख्त नहीं हो जावे एवं क्लिक की ध्वनि यह इंगित करने के लिये कि कांटा तालित हो गया है नहीं करे। क्रेन्क हैण्डल को निकालें एवं कट–आउट चाबी को बांये घुमायें और चाबी को निकालें एवं लिड को बन्द करें। इसके बाद स्टे.मा. उस कांटे पर से किसी आवाजाही की अनुमति देने से पूर्व कांटे को क्लेम्प तथा हाथ तालित करके सुरक्षित करने की व्यवस्था करेगा एवं चाबियों को अपनी अभिरक्षा में रखेगा। (सा.नि. 3.39 एवं 3.77 देखिये)

6.6.7 ड्यूटी स्टे.मा. व्यक्तिगतरूप से कांटों की सही सैटिंग को सुनिश्चित करेगा। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि कांटे क्लेम्प एवं हाथ तालित हैं और प्रभावित कांटे पर किसी आवाजाही की अनुमति देने से पूर्व सम्बन्धित कांटे को "Blocked"नॉब पर सैट कर दिया है। आपातकालीन क्रेन्क हैण्डल का प्रयोग उस समय तक जारी रहेगा जब तक कि कांटों को एस एण्ड टी कर्मियों द्वारा ठीक नहीं कर दिया जावे।

7.0 <u>ओवरलैप रूट रिलीज</u>

गाडी को होम सिगनल पर लिये जाने पर जैसे ही गाडी बर्थिंग ट्रेक के भाग पर आती है और फाउलिंग मार्क को साफ करती है, तुरन्त ही समबन्धित ओवरलैप JKE इण्डीकेशन फ्लेशिंग करने लगेगा। 120 सैकिण्ड व्यतीत हो जाने पर ओवरलैप का रूट स्वतः ही रिलीज हो जायेगा। ओवरलैप रूट रिलीज करने के लिये मेनुअल केन्सिलेशन संचालन नहीं है।

अटरिया

अनुलग्नक–V

1. ब्लाक प्रूविंग बाई एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी की कार्यविधि एवं विफलताः–

(i) कार्यविधिः–

(क) सिंगल लाइन (अटरिया – बक्शी का तालाब एवं अटरिया – सिधौली):– डिजिटल एक्सल काउन्टर **अटरिया** स्टेशन के अप/डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल (**बक्शी का तालाब/सिधौली छोर**) के ट्रैक परिपथ तथा **बक्शी का तालाब/सिधौली** स्टेशन के डाउन/अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल के आगे स्थित ट्रैक परिपथ के मध्य स्थापित है। **अटरिया** स्थित ब्लाक यंत्र जो **बक्शी का तालाब/सिधौली** के ब्लाक यंत्र से तथा **बक्शी का तालाब/सिधौली** स्थित ब्लाक यंत्र जो **अटरिया** स्टेशन से सम्बद्व है, को बिना ब्लाक प्रूविंग एक्सिल काउंटर के '**क्लीयर**' संकेत के ब्लाक यंत्र नार्मल नहीं किये जा सकते है।

(ख) एक लाइन क्लीयर एक गाड़ीः–किसी गाड़ी का एक बार लाइन क्लीयर लिये जाने पर एक बार ही गाड़ी का प्रस्थान कराया जा सकता है। लाइन क्लीयर लेने के बाद जैसे ही कोई गाड़ी सम्बन्धित अग्रिम प्रस्थान सिगनल को '**आफ**' स्थिति में पार कर **ट्रैक परिपथ सं0 2टी/12टी** को आकुपाई करती है तो सम्बन्धित अग्रिम प्रस्थान सिगनल स्वतः '**आन**' स्थिति में आ जायेगा तथा सम्बन्धित अग्रिम प्रस्थान सिगनल को तब तक दोबारा '**आफ**' नहीं किया जा सकता है जब तक सम्बन्धित एक्सिल काउन्टर रीसेट बाक्स पर 'क्लीयर' का इंडीकेशन न आ जाये तथा उस ब्लाक यंत्र पर दोबारा लाईन क्लीयर न लिया जाये।

(ग) स्टेशनों के एक्सिल काउन्टर रीसेट बाक्स पर (बड़े) हरे संकेत का अर्थ है, ब्लाक खण्ड 'साफ' है तथा (बड़े) लाल संकेत का अर्थ है कि ब्लाक खण्ड 'आकुपाइड' है। यह संकेत सम्बद्व सभी स्टेशनों पर इकहरी लाइनों के लिये उपलब्ध है।

(घ) प्रत्येक रीसेट बाक्स में एक रीसेट चाभी/ताला (चाभी लगाकर दबाकर घुमाने हेतु), एक रीसेट पुश बटन एवं एक वीडर गणक (रीसेट किये गये प्रयासों की गिनती हेतु) स्थापित है।

(ड) रीसेट बाक्स पर निम्न इंडीकेशन (संकेत) उपलब्ध हैः–

1.	ब्लाक खण्ड साफ है।	हरा (बड़ा) एल ई डी।
2.	ब्लाक खण्ड आकुपाइड है।	लाल (बड़ा) एल ई डी।
3.	24 वोल्ट विद्युत आपूर्ति उपलब्ध है।	पीला (बड़ा) एल ई डी।
4.	लाइन वेरीफिकेशन	पीला (छोटा) एल ई डी (अक्रियाशील)
5.	SSDAC 1/ SSDAC 2 स्टेटस इन्डीकेशन PR (प्रिपरेटरी रीसेट)(जब एक्सिल काउन्टर विफल हो एवं दोनों छोरों से रीसेट किया गया हो।)	हरा (छोटा) एल ई डी।
6.	SSDAC 1/ SSDAC 2 स्टेटस इन्डीकेशन CL (सेक्शन क्लीयर)	हरा (छोटा) एल ई डी।
7.	SSDAC 1/ SSDAC 2 स्टेटस इन्डीकेशन OC (सेक्शन आकुपाइड)	लाल(छोटा) एल ई डी।

(ii) जब दोनो एक्सिल काउन्टर विफल होगा तो उस स्टेशन का स्टेशन मास्टर सम्बन्धित स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इस आशय की सूचना प्राईवेट नं0 के साथ देगा तथा

दूसरे स्टेशन मास्टर से पुष्टिस्वरूप एक प्राईवेट नं0 प्राप्त करेगा कि गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन हो गया है तथा ब्लाक खण्ड साफ है। इसके पश्चात दोनों छोर के स्टेशन मास्टर अपने छोर के रीसेट पुश बटन तथा रीसेट चाभी 3 से 5 सेकेन्ड तक दबायेंगे, ऐसा करने से प्रीपरेटरी रीसेट (PR) इंडीकेशन 'हरा (छोटा) एल.ई.डी. फ्लैश करने लगेगा व रिसेट होने पर हरा इन्डीकेशन स्थिर हो जायेगा तथा रीसेट गणक में एक अंक की वृद्धि हो जायेगी। रीसेटिंग के पश्चात पहली गाड़ी पी0एल0सी0 पर चलायी जाएगी।

जैसे ही गाड़ी, अगले स्टेशन के होम सिगनल को पार करेगी तथा उसके आगे के ट्रैक परिपथ को भी पार करेगी तब दोनों छोर पर (हरा बड़ा) संकेत जल उठेगा तथा 'छोटा हरा' एवं 'बड़ा लाल' संकेत बुझ जायेगा तथा एक्सिल काउंटर का डिस्प्ले 'क्लीयर' दिखायेगा। इसके पश्चात सामान्य कार्य प्रणाली प्रारम्भ हो जायेगा।

(iii) **सेक्शन का स्टेटसः–**

इस प्रणाली में दो एस0एस0डी0ए0सी0 यूनिट ब्लाक खंड के दोनो छोर पर दो सेट टी0एक्स क्वाइल एवं आर0एक्स0 क्वाइल एक्सिल काउन्टर के साथ स्थापित किया जाता है। टी0एक्स एवं आर0एक्स0 क्वाइल प्रत्येक लोकेशन के रेल के वेब में माउन्ट किया जाता है। सिस्टम इस प्रकार डिजाइन किया गया है कि रेल ट्रैक के बाहरी ओर स्थापित हो। सिस्टम दोंनों यूनिट को एक पेयर के रुप में सिंगल रेल खण्ड को मानीटर करता है। रीसेट बाक्स पर दो ﾍक|ब के लिये ﾍक|ब 1 स्टेटस और ﾍक|ब 2 स्टेटस डिस्प्ले यूनिट लगा हैः–

(क)यदि कोई भी एक स्टेटस ﾍक|ब 1 अथवा ﾍक|ब 2 क्लीयर प्रदर्शित करता है तो इसका तात्पर्य है की सेक्शन साफ है।

(ख) किसी भी एक ﾍक|ब ﾍ(क|ब 1ध्क|ब 2) की विफलता की स्थिति में ﾍक|ब स्वतः री–सेटिंग सिस्टम को नार्मल कर लेगा और इस स्थिति में सिस्टम पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा तथा सेक्शन क्लीयर है, इन्डीकेशन प्रदर्शित होगा। स्वतः री–सेटिंग नही हो पाने पर मैनुअल री–सेटिंग की प्रकिया की जायेगी।

(ग) दोनो ﾍक|ब की विफलता की स्थिति में दोनो ﾍक|ब स्टेटस पर सेक्शन आकुपाइड है, इन्डीकेशन प्रदर्शित होगा।

(घ) दोनो ﾍक|ब की विफलता की स्थिति में ही मैनुअल री–सेटिंग की आवश्यकता होगी। मैनुअल री–सेटिंग नही हो पाने की स्थिति में सम्बन्धित टोकेनलेस ब्लाक यंत्र विफल माना जायेगा एवं गाड़ियों का परिचालन पेपर लाईन क्लीयर पर किया जा सकेगा।

ी पोजीशन	**ी पोजीशन**	**टंग**
- विफल	- क्लीयर	ी आटो री–सेटिंग
क्लीयर	विफल	ी आटो री–सेटिंग
- विफल	विफल	कोआपरेशन री–सेटिंग

(च) प्रत्येक रीसेटिंग को एक रजिस्टर में निम्न प्रकार से अंकित करना चाहिये।

1. क्रमांक।
2. समय तथा दिनांक।
3. किस गाड़ी के बाद विफल हुआ।
4. आन स्थिति में पास हुई पहली गाड़ी।
5. रिसेटिंग से पूर्व काउंटर संख्या।
6. रिसेटिंग के पश्चात काउंटर संख्या।
7. एक्सिल काउंटर नार्मल होने के पश्चात पहली गाड़ी।
8. कार्यरत स्टेशन मास्टर का हस्ताक्षर।
9. कार्यरत सिगनल मेन्टेनर का हस्ताक्षर।
10. सीसेई/जेई/सिगनल की आख्या।

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

नोटः–

1. कार्यरत स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि रीसेटिंग से पहले ब्लाक खण्ड में कोई गाड़ी न हो अथवा ब्लाक खण्ड में जाने वाली हो।
2. सीसेई/जेई/सिगनल तथा सिगनल अनुरक्षक यह सुनिश्चित करें कि बड़ा लाल संकेत खराब नही है।
3. रीसेटिंग के पश्चात सीसेई/जेई/सिगनल अनुरक्षक द्वारा रीसेट बाक्स को अवश्य सील किया जाये।
4. यदि 'बड़ा हरा' संकेत उपलब्ध हो परन्तु ब्लाक यंत्र किसी अन्य विधुत/यांत्रिक कारणों से खराब हो तो उस स्थिति में रीसेटिंग की आवश्यकता नही है अपितु सम्बन्धित ई0एस0एम0 /जेई/सीसेई/सिगनल अनुरक्षक को इसकी सूचना देकर इसे ठीक होने के पश्चात सामान्य कार्य प्रणाली प्रारम्भ करें।

डिजिटल एक्सिल काउंटर को रीसेट करने की विधिः–

डिजिटल एक्सिल काउंटर को रीसेट करने की आवश्यकता तभी है जब किसी गाड़ी के पूर्ण रूप से आने के बाद अथवा ब्लाक बैक के पश्चात अथवा बिना किसी गाड़ी के ब्लाक खण्ड में होने पर एक्सिल काउंटर पैनल तथा रीसेट बाक्स पर 'बड़ा लाल' संकेत जल रहा हो। कार्यरत स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि गाड़ी पूर्ण रूप से आ चुकी है तथा न सिर्फ 'ब्लाक खंड' अपितु 'ब्लाक ओवर लैप' को भी साफ कर चुकी है। तब स्टेशन मास्टर सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को ब्लाक फोन पर इसकी सूचना देगा तथा रीसेटिंग की प्रक्रिया प्रारम्भ करेगा।

गाड़ी के पूर्ण आगमन को स्टेशन मास्टर द्वारा निम्न रूप से सत्यापित करेगाः–

1. एल.वी बोर्ड/टेल लैम्प देखकर (G & SR पैरा 4.17 के अनुसार)।
2. ट्रेन सिगनल रजिस्टर द्वारा स्टेशन के पास हुई अन्तिम गाड़ी को देखकर अथवा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर अथवा सेक्शन कंट्रोलर से पूर्ववर्ती ट्रेन का विवरण देकर/जानकर/पूर्ववर्ती ट्रेन का सम्पूर्ण आगमन सम्बन्धी प्रमाण प्राइवेट नं0 द्वारा सत्यापित करें तथा अगले स्टेशन/सेक्शन कंट्रोलर से प्राइवेट नं0 प्राप्त करें।

उपरोक्त प्रक्रिया एवं प्रमाण प्राप्त करने के बाद एक्सिल काउंटर को रीसेट करने हेतु निम्न प्रक्रिया अपनायें।

(क) डिजिटल एक्सल काउंटर की रिसेटिंगः–

क्रम सं.	आगमन स्टशन पर।	क्रम सं	प्रस्थान स्टेशन पर।
1.	ब्लाक फोन पर काल करें।	2.	स्वीकृति दें।
3.	ब्लाक फोन अटेंड करें।	4.	ब्लाक फोन अटेंड करें।
5.	गाड़ी के पूर्ण आगमन के पश्चात एक्सिल काउंटरके विफल होने की सूचना दें।	6.	सूचना की स्वीकृति दें।
7.	सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को सूचित करें कि मैने पिछली ट्रेन का पूर्ण आगमन सत्यापित कर लिया है तथा मै एक्सिल काउंटर रीसेट करना चाहता हूं। (प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान)	8.	प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करें तथा सूचना की पुष्टि करें तथा सूचित करें कि मै भी एक्सिल काउंटर रीसेट करना चाहता हूं।
9.	कार्यरत स्टेशन मास्टर रिसेटिंग चाभी को अन्दर डालें, घुमाए तथा रीसेट बटन के साथ दबायें। बटन छोड़ने पर रीसेट गणक में एक अंक की वृद्धि हो जायेगी तथा रीसेट प्रक्रिया पूर्ण होने पर दोनो छोर पर 'छोटा हरा' संकेत जल उठेगा जिसका	10.	कार्यरत स्टेशन मास्टर रिसेटिंग चाभी को अन्दर डाले, घुमाए तथा रीसेट बटन के साथ दबायें। बटन छोड़ने पर रीसेट गणक में एक अंक की वृद्धि हो जायेगी तथा रीसेट प्रक्रिया पूर्ण होने पर दोनो छोर पर' छोटा हरा' संकेत जल उठेगा जिसका आशय है कि एक्सिल काउंटर प्रीपरेटरी

	आशय है कि एक्सिल काउंटर प्रीपरेटरी रीसेट मोड में आ चुका है।		रीसेट मोड में आ चुका है।
11.	कार्यरत स्टेशन मास्टर रिसेटिंग चाभी को निकाललेगा तथा उसे सुरक्षित अपने अधिकार में रखेगा।	12.	कार्यरत स्टेशन मास्टर रिसेटिंग चाभी को निकाल लेगा तथा उसे सुरक्षित अपने अधिकार में रखेगा।
13.	एक्सिल काउंटर रीसेट करने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर रीसेट बाक्स पर 'छोटा हरा' संकेत देखकर सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि रिसेटिंग हो गयी है तथा एक्सिल काउंटर 'प्रिपरेटरी रिसेट मोड' में है।	14.	एक्सिल काउंटर रीसेट करने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर रीसेट बाक्स पर छोटा हरा' संकेत देखकर सम्बन्धित स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा कि रिसेटिंग हो गयी है तथा एक्सिल काउंटर 'प्रिपरेटरी रिसेट मोड' में है।
15.	कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी का पूर्ण आगमन जिसे प्रस्थान स्टेशन ने (पी0एल0सी0) पर भेजा है, सुनिश्चित करेगा तथा ब्लाक खण्ड तथा ब्लाक ओवरलैप के 'साफ' होने का एल0वी0/टेल लैम्प देखकर पूर्ण आगमन तथा ब्लाक खण्ड साफ होना सुनिश्चित करेगा।	16.	कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बद्ध स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान–प्रदान करेगा तथा अगली गाड़ी हेतु पी0एल0सी0 जारी करेगा।
17.	कार्यरत स्टेशन मास्टर देखेगा किः– (अ) 'ब्लाक खण्ड साफ' संकेत (बड़ा हरा) मिल रहा है। (ब) प्रीपरेटरी रीसेट संकेत (छोटा हरा) बुझ गया है तथा (स) 'ब्लाक खण्ड अकुपाईड' संकेत (बड़ा लाल) बुझ गया है तथा सम्बन्धित स्टेशन को सूचित करेगा।	18.	कार्यरत स्टेशन मास्टर देखेगा किः– (अ) 'ब्लाक खण्ड साफ' संकेत (बड़ा हरा)मिल रहा है। (ब) प्रीपरेटरी रीसेट संकेत (छोटा हरा) बुझ गया है तथा (स) 'ब्लाक खण्ड अकुपाईड' संकेत (बड़ा लाल) बुझ गया है तथा सम्बन्धित स्टेशन को सूचित करेगा।

<u>नोटः</u>– रीसेटिंग की प्रक्रिया पूर्ण हो जाने तथा प्रथम गाड़ी को 'पी0एल0सी0' पर चलाने के उपरान्त गाड़ी के अगले स्टेशन पर पहुंच जाने के बाद जब एक्सिल काउंटर रीसेट बाक्स का बड़ा 'लाल' संकेत बुझ जाये और बड़ा 'हरा' संकेत जलने लगे तब दोनों छोरों के स्टेशन मास्टर एक दूसरे से प्राइवेट नम्बर के आदान–प्रदान के साथ एक्सिल काउंटर का रीसेट होना सुनिश्चित कर सामान्य कार्य प्रणाली प्रारम्भ करेंगे।

(ख) एक्सिल काउंटर की विफलता (इंडीकेशन)।

(i) ब्लाक खण्ड एवं ब्लाक ओवर लैप के अवरूद्ध होने के बावजूद रीसेट बाक्स पर क्लीयर इंडीकेशन (बड़ा हरा) दिखा रहा हो।
(ii) ब्लाक खण्ड एवं ब्लाक ओवरलैप के साफ होने के बावजूद रीसेट बाक्स आकुपाइड (बड़ा लाल) दिखा रहा हो।
(iii) जब रिसेट बाक्स में कोई इंडीकेशन न हो।

(ग) <u>ब्लाक प्रूविंग बाय डिजिटल एक्सल काउंटर का सामान्य अनुदेशः</u>–

1. मोटर ट्राली को उचित अधिकार के साथ ON सिगनल पर पार करने की अनुमति देना चाहिये।
2. ब्लाक प्रूविंग हेतु प्रयुक्त डिजीटल एक्सिल काउंटर, RCRV, TRC, मोटर ट्राली अथवा डिपलारी के संचालन के समय विफल हो सकता है। कार्यरत स्टेशन मास्टर को इन सभी के संचालन के समय अंतिम वेहिकल की जांच सर्तकता से करनी चाहिए। यदि इनके संचालन के पश्चात एक्सिल काउंटर CLEAR संकेत दर्शाता है तब भी कार्यरत स्टेशन मास्टर को व्यक्तिगत रूप

से पूर्ण आगमन सुनिश्चित करना चाहिए एवं तभी किसी गाड़ी को लाईन क्लीयर देना या लेना चाहिये।

3. ब्लाक बैक/ब्लाक फारवर्ड की स्थिति में भी एक्सिल काउंटर CLEAR होने के पश्चात भी कार्यरत स्टेशन मास्टर को ब्लाक खण्ड 'साफ' होने की पुष्टि व्यक्तिगत रूप से करनी चाहिए।

(घ) <u>पुश ट्राली/मोटर ट्राली/डिपलारी/मैटेरियल लारी की कार्य पद्वतिः</u>–

(i) पुश ट्राली/मोटर ट्राली/डिपलारी/मैटेरियल लारी के इंसुलेटेड एक्सिल पास करने पर एक्सिल काउंटर क्षण भर के लिए विफल हो सकता है जो व्हील के एक्सिल काउंटर पार करने के बाद स्वतः ठीक हो जाता है। यदि आगमन सिगनल OFF स्थिति में है तो यह ON स्थिति में चला जायेगा जिसे निरस्त करके दोबारा OFF किया जा सकता है।

(ii) बिना इंसुलेशन वाली पुश ट्राली/मोटर ट्राली/डिपलारी/मैटेरियल लारी के पास होने के समय एक्सिल काउंटर विफल हो जायेगा जिसके उपरान्त एक्सिल काउंटर को रीसेट किया जायेगा।

(iii) यह आवश्यक है कि पुश ट्राली/मोटर ट्राली/डिपलारी/मैटेरियल लारी का संचलन, कार्यरत स्टेशन मास्टर से स्पष्ट अनुमति प्राप्त करने के बाद ही करना चाहिए तथा स्टेशन मास्टर को ट्राली पर उपस्थित अधिकारी द्वारा इस आशय का लिखित मेमो प्राप्त होने के बाद कि ट्राली को ट्रैक से हटा लिया गया है तभी एक्सिल काउंटर रीसेट करेगा।

नोट :– **सम्बन्धित एक्सिल काउंटर के विफल होने पर टोकेनलेस ब्लाक यंत्र विफल माना जायेगा एवं गाड़ियों का परिचालन पेपर लाईन क्लीयर के माध्यम से किया जायेगा।**

परिशिष्ट – सी

<u>टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)</u>

......................................कुछ नहीं ....

परिशिष्ट – "डी"

साधारण एवं सहायक नियमावली तथा प्रशासन द्वारा समय–समय पर जारी किये गये अनुदेशों में निहित कार्यों के अतिरिक्त दिन–प्रतिदिन के परिचालन कार्यों से सम्बन्धित स्टेशन कर्मचारियों का निम्नलिखित सामान्य कर्तव्य एवं उत्तरदायित्व होगा :–

1. <u>स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर</u> :

स्टेशन अधीक्षक स्टेशन का सर्वोपरि पर्यवेक्षकीय प्रभारी है। संचालन एवं कुशलता के उच्च मानक की उपलब्धि एवं निर्वाह करने के लिए सुरक्षित संचालन के लिए सामान्यतया उत्तरदायी है। अतः उनका कर्तव्य है कि व सभी श्रेणियों के कर्मचारी को अपनी उपस्थिति का एहसास करायें। उसके कर्तव्यों में अन्य बातों के साथ–साथ यह भी शामिल है :

1.1 स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों का सामान्य पर्यवेक्षण।

1.2 यह सुनिश्चित करने के लिए आवधिक जांच करना कि सभी श्रेणी के कर्मचारी अपनी पाली रोस्टर के अनुरूप कार्य कर रहे हैं तथा उनके द्वारा सही व सुरक्षित कार्य पद्धति अपनायी जा रही है।

1.3 यह सुनिश्चित करने के लिए कर्मचारियों को आवधिक परीक्षा एवं जांच कराना कि इन से सम्बन्धित कर्मचारियों के सम्बन्ध में सभी नियमों से वे पूर्णतः अवगत है।

1.4 दुर्घटना निवारण एवं संचालन को सही एवं संरक्षित विधि के प्रयोग सम्बन्धी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना।

1.5 यार्ड व यार्ड के साधनों का आवधिक निरीक्षण।

1.6 आश्वासन पुस्तिका, दुर्घटना पुस्तिका एवं स्टेशन संचालन नियमावली का रख–रखाव करना।

1.7 रात्रि में स्टेशन कार्यालय और गाड़ी संचालन के प्रयोजनार्थ निर्धारित नियम पुस्तिका, दैनिक गाड़ी सिगनल पुस्तिका, पेपर लाइन क्लियर पुस्तिकाओं, सतर्कता आदेश पुस्तिका टी/409 एवं टी/369(1)या(3बी) इत्यादि का आवधिक निरीक्षण करना।

1.8 सभी अनियमितताओं एवं नियम भंग के मामले का पता लगाना और रिपोर्ट करना।

1.9 सामान्य संचालन में सुधार लाने अथवा संरक्षित संचालन सुनिश्चित करने के लिए यार्ड में किसी आवश्यक संशोधन सम्बन्धित सुझाव सहित युक्ति भी सुझाना।

1.10 स्टेशन मास्टर निम्नलिखित पैरा(2) में वर्णित कर्तव्यों के मदों के लिए भी उत्तरदायी होंगे।

2. <u>स्टेशन मास्टर :</u>

स्टेशन मास्टर जब कार्यरत हों तो वह स्टेशन का पूरा इन्चार्ज होगा तथा कार्य प्रणाली के अनुसार गाड़ियों के रिसेप्शन और डिस्पैच मूवमेन्ट के लिए उत्तरदायी होगा । उसके निम्नलिखित कर्तव्य है :–

2.1 यार्ड, प्वाइन्ट, सिगनल तथा सुरक्षा उपकरणों, निजी नम्बर पुस्तिका और गाड़ी के सामान्य, असामान्य संचालन की सभी पुस्तकों की स्थिति, कार्यमुक्त होन वाले स्टेशन मास्टर से समझ लेना है और निश्चित करना है कि अपूर्ण या खराब मदों को स्टेशन डायरी में विनिर्दिष्ट कर लिया गया है।

2.2 अपनी ड्यूटी के दौरान गुजरने वाली सभी गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर देना या प्राप्त करना तथा आगे जानें का प्राधिकार देना।

2.3 ब्लाक यन्त्रों का परिचालन और कन्ट्रोल फोन को स्वयं देखना है ।

2.4 स्टेशन संचालन नियम और सा0 एवं स0 नियम पुस्तक के अनुसार सभी गाड़ियों का रिसेप्शन एवं डिस्पैच करना है ।

2.5 सिगनलों को ''आफ'' स्थिति में करने से पहले लाइन का साफ होना सुनिश्चित करना।

2.6 शंटिंग सचालन हेतु आवश्यक निर्देश देना ।

2.7 आवश्यकता पड़ने पर ड्राइवरों को सतर्कता आदेश और सिगनल विफलता परिपत्र का जारी करना ।

2.8 स्टेशन मास्टर डायरी तथा अन्य विभिन्न परिचालन अभिलेखों का रख–रखाव ।

2.9 ब्लाक नियन्त्रण की चाभियों, प्राइवेट नम्बर पुस्तिका, स्टेशन पैनल, क्रैंक हैण्डिल के ताले की चाभियों का अपने अभिरक्षण में रखना ।

2.10 शिफ्ट कर्मचारियों के कार्य का पर्यवेक्षण ।

2.11 किसी सामान्य या विशेष आदेश द्वारा आवन्टित अन्य कर्तव्यों का सही पालन करना ।

2.12 स्टेशन मास्टर की ड्यूटी समाप्त हो जानें के पश्चात् स्टेशन का सामान्य पर्यवेक्षण करना ।

2.13 गड़ियों के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना ।

2.14 मोटर चालित कांटों को संचालित करना ।

टिप्पणी : उपयुर्क्त संचालन कर्तव्यों के अतिरिक्त स्टेशन मास्टर प्रशासन द्वारा समय–समय पर विनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेंगें ।

3. ट्राफिक असिस्टेन्ट प्वाइन्टस (कांटावाला) :

स्टेशन पर गाड़ियों के रिसेप्सन एवं डिस्पैच तथा शन्टिंग मूवमेंट के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेशों के पालन करने का उत्तरदायी है। स्टेशन की सुरक्षा एवं त्वरित कार्य के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर के आदेशों का पालन करना है। इसके साथ–साथ उनकी ड्यूटी मे नीचे लिखे कार्य भी शामिल हैं :–

3.1 पैनल से जो कांटे संचालित नहीं होते उनकी तथा आवश्यकता पड़ने पर पैनल संचालित कांटों की सेंटिंग तथा लाकिंग तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार गार्ड की देख–रेख में स्टेशन पर गाड़ियों की शंटिंग करना।

3.2 आवश्यकतानुसार गाड़ियों का पायलट करना तथा पेपर लाइन क्लियर टिकट और टी–369 (1) या 3–बी को हस्तांतरित करना।

3.3 जैसे और जब कार्यरत स्टेशन मास्टर आदेश दे कुहासा सिगनल को लगाना।

3.4 स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखने के लिए वूडेन स्प्रैग लगाना व सेफटी चेन बांधकर ताला लगाना।

3.5 अगर कोई सतर्कता आदेश हो तो सभी अप एवं डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश देना।

3.6 पैसेन्जर गाड़ियों के लाइन क्लियर एवं पैसेन्जर गाड़ियों को जाने हेतु स्टेशन की घंटी बजाना।

3.7 आवश्यकता पड़ने पर रूकने वाली गाड़ियों के गार्ड से पूर्ण आगमन रिपोर्ट लेना।

3.8 आवश्यकता पड़ने पर पार्सलों को लादना तथा उतारना।

3.9 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेशों का शीध्रता एवं ईमानदारी से पालन करना।

3.10 गार्ड के पर्यवेक्षण मे स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार गाड़ियों की शंटिग करना ।

3.11 दिन मे टेल बोर्ड तथा रात मे टेल लैम्प देखकर यह सुनिश्चित करना कि पूरी गाड़ी आ गई/चली गई है ।

4. ट्राफिक असिस्टेन्ट गेट (फाटकवाला) :

फाटकवाला उसके चार्ज में दिये समपार फाटक के लिये उत्तरदायी है । प्रशासन द्वारा दिये गये उपकरणों को सुरक्षित रखना, उनके उचित प्रयोग और अनुरक्षण का उत्तरदायित्व उसी का है । उसे सड़क यातायात और रेलवे के लिये सदैव सतर्क रहना है और फाटक को निर्धारित तरीके से परिचालित करके रेल यातायात एवं सड़क यातायात दोनो को सुरक्षित करना है । शन्टिंग मूवमेन्ट और गाड़ी गुजरने पर फाटक को बन्द करना तथा सड़क यातायात डिटेन्शन की घटना न घटे । 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 इण्डीकेशन अथवा सम्बन्धित चाभी परिशिष्ट '' ए '' के अनुसार देना ।

4.2 दिन मे गेट लाज की तरफ सतर्कता के साथ दाहिने हाथ मे लाल व बायें हाथ में हरी झण्डी लेकर तथा रात में हाथ बत्ती को ट्रैक की तरफ सफेद रोशनी करके खड़े होना चाहिये जिससें कि आपातस्थिति में वह आवश्यकता पड़ने पर शीघ्र से शीघ्र हाथ बत्ती दिखा सके ।

4.3 खतरे की आशंका मे उसे सतर्क और तुरन्त कार्यवाही हेतु तैयार रहना चाहियें ।

4.4 उसे देखना चाहिये कि समपार फाटक पर उपलब्ध यन्त्र चालू हालत में है और तुरन्त उपयोग में लाये जा सकतें है ।

4.5 फाटक की बत्तियां निरन्तर प्रज्वलित रहनी चाहिये, इसे सुनिश्चित कर ले ।

4.6 यदि आपात्स्थिति में उसे फाटक छोड़ना पड़ जाय तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बन्द कर ताला लगा देना आवश्यक है ।

4.7 इसे सुनिश्चित करना चाहिये कि पहियों के फ्लैन्ज के पैनल हमेशा साफ रहतें हैं ।

4.8 फाटक या उससे सम्बन्धित यन्त्रों में यदि कोई खराबी दिखाई देती है तो शीघ्र से शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित कर देना चाहिये ।

4.9 यदि वह देखता है कि गाड़ी पार्ट हो गई है तो शोर मचाकर या हाव – भाव से ड्राइवर एवं गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकृष्ट करने का प्रयत्न करना चाहिये ।

(उसे खतरे का सिगनल कतई नही दिखाना चाहिये)

4.10 उसे अपने कार्यभार के घण्टों मे फाटक पर प्रत्येक दशा में उपस्थित रहना चाहिये । उसे समपार फाटक को तब तक नहीं छोड़ना चाहिये जब तक कि वह कार्यमुक्त न हो गया हो ।

4.11 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये सभी वैध निर्देशों का पालन करना चाहिये ।

<u>परिशिष्ट ''ई''</u>

<u>स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची :–</u>

क्रम सं0	उपकरण	संख्या
1	बटन कालर्स	6
2	फायर बाल्टिया	6
3	अग्निशामक यंत्र	2
4	हैण्ड सिगनल लैम्प (ट्राई कलर बैट्री आपरेटेड)	3
5	फाग सिगनल	50
6	प्राथमिक चिकित्सा बाक्स	1
7	सेफ्टी चेन	4
8	क्लैम्प	8
9	पैड लाक चाभी सहित	16
10	वूडेन स्प्रैग	8
11	वी.एच.एफ. सेट	1
12	हैण्ड सिगनल फ्लैग	
	लाल	4
	हरा	4
13	स्ट्रेचर	2
14	व्हील चेयर	1

परिशिष्ट ''एफ''

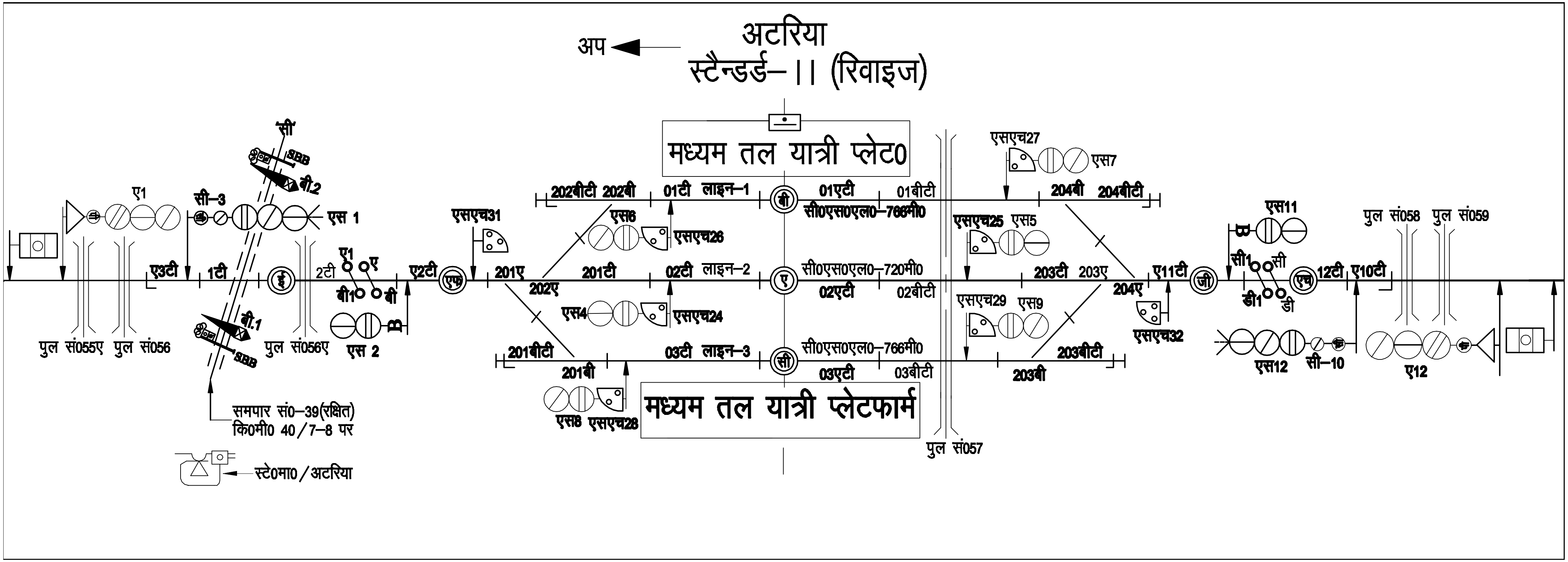
डी.के स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच, आई.बी.एस और बाहरी साइडिंगो के संचालन नियम

—————— कोई नहीं —————

परिशिष्ट ''जी''

विद्युतीकृत खण्डो पर गाड़ियो के परिचालन के लिये नियम

————— कोई नहीं —————



अटरिया
स्टैन्डर्ड–।। (रिवाइज)
अप
मध्यम तल यात्री प्लेट0
मध्यम तल यात्री प्लेटफार्म
लाइन–1
लाइन–2
लाइन–3
सी0एस0एल0–766मी0
सी0एस0एल0–720मी0
सी0एस0एल0–766मी0
पुल सं055ए
पुल सं056
पुल सं056ए
पुल सं057
पुल सं058
पुल सं059
समपार सं0–39(रक्षित)
कि0मी0 40/7–8 पर
स्टे0मा0/अटरिया