

पूर्वोत्तर रेलवे**लखनऊ मंडल**

स्टेशन संचालन नियमावली सं०—एल०जे०एन०/284

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि:

स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि:

बिशेश्वरगंज स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम**बी०जी०**

- टिप्पणी: (i) दिनांक 20.09.18 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन./284 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टे० संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है।
- (ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियम किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मुसिदूँ/गो०/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं० एन.ई.आर./एल.जे.एन./बीईयू/एस.आई.पी./2016/वी.ई.आर.—जीरो/2 संशोधन 'डी' पर आधारित नियमारेख सं०: उप.मु.सि.दू.ई./आर.ई./लखनऊ/2021(आर०डी०)/19 दि० 24.05.21 एवं कर्षण आरेख सं० RE/GKP/TSWR/BEU/GR-306 दिनांक 04.08.21 संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करें तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण :**2.1 सामान्य स्थिति :**

बिशेश्वरगंज स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के गोण्डा जं०—बहराइच विद्युतीकृत मार्ग पर इकहरी लाइन 'बी' श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक—II(R) अन्त—र्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। यह गोण्डा जं० स्टेशन से 25.64 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

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

बिशेश्वरगंज स्टेशन बनगाई स्टेशन के पश्चिम में 09.32 कि०मी० की दूरी पर एवं पयागपुर स्टेशन के पूरब में 08.87 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन : —कोई नहीं—**2.3 विभिन्न दिशाओं में स्टेशन के किसी भी ओर ब्लाक खंड सीमा :**

वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है। वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है।	
बिशेश्वरगंज— पयागपुर	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस—2 से।	पयागपुर स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।
बिशेश्वरगंज— बनगाई	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस—11 से।	बनगाई स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

स्टेशन की मध्य रेखा से **बनगाई** छोर की ओर समतल व 833 में 1 की ढलान तथा **पयागपुर** छोर की ओर समतल व 1000 में 1 की चढ़ाई का ग्रेडिएण्ट है।

2.5 ले आउट :

स्टेशन का ले आउट **चार** लाइनों का है, जिसमें लाइन सं० 1, 2 एवं 3 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइनें हैं। नॉन रनिंग लाइन सं० 4 हॉट एक्सिल साइडिंग लाइन है।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	740.00 मीटर	33	30	लूप लाइन एवं मध्यमतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	716.00 मीटर	32	29	मेन लाइन है ।	
3	740.00 मीटर	33	30	लूप लाइन एवं रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	

(ख) रनिंग लाइन सं० 2 मेन लाइन है।

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

2.5.2 गैर चालू लाइनें और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
4	100 मीटर	4	4	रनिंग लाइन सं० 3 से पयागपुर छोर पर निकली हॉट एक्सिल साइडिंग लाइन है।	विद्युतीकृत

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 सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-पार्शित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
18 (ट्राफिक)	'सी'	अप शंट सिगनल सं० एसएच-32 व कांटा सं० 204ए के मध्य कि.मी. 25/0-1 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
19ए (इन्जी०)	'सी'	डाउन डिस्टेन्ट सिगनल सं० ए-1 व डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के मध्य कि.मी. 26/4-5 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा 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 सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी०ए० डब्लू०डी०) उपलब्ध है
— कोई नहीं —							

टिप्पणी: समपारो के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'ए' भाग-1 व भाग-2 देखें ।

3 संचालन की प्रणाली और साधन :

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

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

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

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 यह स्टेशन मानक— II(R) अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डोमिनो टाइप पैनल से सुसज्जित है। मोटर चालित कांटों एवं सिगनलों को कार्यरत स्टेशन मास्टर के कक्ष में स्थापित डोमिनो पैनल पर प्रदत्त पुश बटनों के द्वारा परिचालित किया जायेगा। स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजीशन लाइट सिगनल अनवरत दिन-रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेंगे। स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट —'बी' का अनुलग्नक—II देखें।

कमश: पृष्ठ 4 पर

मंसिदूइं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा०
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

- (i) सिगनल/प्वाइंट को लीवर फ्रेम/कंट्रोल पैनल/वी.डी.यू./सी.टी.सी. से संचालन विधि :-
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखें ।
- (ii) एक्सिल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :-
बिशेश्वरगंज-पयागपुर तथा बिशेश्वरगंज-बनगाई खण्ड में एक्सिल काउन्टर का प्रावधान है। सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड है।
- (iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल सं०	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं० सी-3	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने के लिए है।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-10	यह अप होम सिगनल सं० एस-12 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने के लिए है।

- (iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनों पर स्टाप बोर्ड :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (v) आपात क्रास ओवर :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (vi) स्थाई रुप से लाक किये गये कांटे :-

काँटा सं०	विवरण	इंडी-केटर लगे हैं या नहीं	सेटिंग की सामान्य स्थिति	नियंत्रण चाभी का नाम	मोटर/यांत्रिक संचालित	रेल परिपथ है या नहीं	पृथक्कीकरण के साधन		टिप्पणी
							साधन	लाइन के मध्य	
501	इकहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	नहीं	लाइन सं० 1 के लिये व लाइन सं० 4 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	एसके	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	लाइन सं० 1 एवं 4	चाभी एसके सं० 501एक्स में लाकड रहती है।
501 एक्स	दोहरे एचपीके ताला युक्त डिरेलिंग स्विच	है	लाइन सं० 4 पर डिरेल करने के लिए सेट व लाकड	एफ-1	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	लाइन सं० 4 एवं 1	साइडिंग चाभी एफ-1 स्टेशन मास्टर कक्ष में लीवर लाक में लाकड रहती है।
502	इकहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	नहीं	लाइन सं० 1 के लिये व लाइन सं० 4 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड	एसके-1	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	लाइन सं० 1 एवं 4	चाभी एसके-1 सं० 502एक्स में लाकड रहती है।
502 एक्स	दोहरे एचपीके ताला युक्त डिरेलिंग स्विच	है	लाइन सं० 4 पर डिरेल करने के लिए सेट व लाकड	एफ-1	यांत्रिक	है	काँटा सेट करके	लाइन सं० 4 एवं 1	साइडिंग चाभी एफ-1 स्टेशन मास्टर कक्ष में लीवर लाक में लाकड रहती है।

कमशः पृष्ठ 5 पर

नोट:— चाभियों की लाकिंग फेल हो जाने पर उपरोक्त वर्णित कॉटो को नार्मल स्थिति में क्लैम्प व पैड लाक करवाकर स्थायी रूप से ताला बन्द कॉटे “ए” श्रेणी मानकर पैड लाक की चाभियों कार्यरत स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा। साइडिंग के कॉटो की कार्यविधि हेतु स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ‘बी’ का अनुलग्नक – V देखें।

(vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियों और उनकी अभिरक्षा :
आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट “बी” में दिया गया है।

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

(अ) पैनल पर प्रत्येक सिगनल के लिये स्थल पर लगे सिगनल सूचक द्वारा दर्शाये गये हैं। ये सूचक फील्ड पर लगे सिगनलों द्वारा दर्शाये जाने वाले आस्पेक्ट के अनुरूप 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 होते हैं, 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 डिग्री के कोण पर लघु सफेद प्रकाश पट्टी प्रकाशित होगी।

कालिंग आन सिगनल के आस्पेक्ट का इंडीकेशन पैनल पर होम सिगनल के नीचे छोटे पीले प्रकाश के रूप में दिया गया है। सामान्य दशा में यह अप्रकाशित रहता है। यह तभी प्रकाशित होता है जब कालिंग आन सिगनल **आफ** किया जाता है।

(ब) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

पैनल पर ट्रैक सर्किटों के ऊपर प्रकाश पट्टियाँ (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 में पड़ने वाले तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों की सफेद प्रकाश पट्टियाँ प्रकाशित हो जाती हैं। 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 पट्टियाँ लाल प्रकाश से प्रकाशित हो जाती हैं।

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

टिप्पणी : गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रकाशित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि लघु प्रकाश बत्ती पयूज हो गयी है, इसके मरम्मत हेतु सम्बन्धित 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 रूप 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 ई0एस0एम0 को तुरन्त सूचित करें।

(स) कांटो का संकेत :

एक सफेद प्रकाश स्ट्रिप (पट्टी) प्रत्येक कांटे के ट्रैक सर्किट पर कांटे की नार्मल/रिवर्स स्थिति के अनुसार प्रकाशित रहता है। जब सम्बन्धित कांटा बटन एवं डब्लूडब्लूएन बटन कांटो को संचालित करने के लिए दबाते हैं तो कांटे के नार्मल/रिवर्स स्थिति में सेट एवं लाक होने पर सफेद प्रकाश का स्ट्रिप पलैश करना प्रारम्भ कर देती है, फिर सफेद प्रकाश स्ट्रिप स्थिर हो जाती है। विफलता की स्थिति में सफेद स्ट्रिप पलैश करती रहती है।

टिप्पणी : मोटर कांटे पर नान सिगनल मूवमेन्ट के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिए कि वह सम्बन्धित मोटर कांटो को नार्मल/रिवर्स स्थिति में चलाकर उसकी जांच कर ले तथा उनके सम्बन्धित सूचकों को पैनल पर सुनिश्चित कर ले तथा इस जांच की प्रविष्टि स्टे0मा0 डायरी में अवश्य करें।

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

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

(xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "ए" में दिया गया है।

(xiii) कैंक हैण्डल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग :
जब कभी किसी प्वाइण्ट को अपेक्षित पोजीशन में रुट आपरेशन सिस्टम या इमरजेन्सी प्वाइण्ट आपरेशन द्वारा सेट करना सम्भव न हो तो यह निष्कर्ष होगा कि प्वाइण्ट को कन्ट्रोल पैनल से इलेक्ट्रिकली सेट नहीं किया जा सकता है।

ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर इलेक्ट्रिकली लाकड रखे गये सम्बन्धित कैंक हैण्डल चाभी 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 कभी विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटों को हाथ द्वारा संचालित करने के लिए अथवा टेस्टिंग हेतु के. एल.सी.आर. चाभी को निकाला जाये तो इस आशय की प्रविष्टि स्टे.मा. द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में, परिशिष्ट 'बी' अनुलग्नक-I में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

- (ii) जब भी के.एल.सी.आर. चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिंग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारूप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये ।
- (iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रिकनेक्शन मेमो 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 हेतु उपलब्ध वीडर काउन्टर :-

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
2. आपातकालीन रुट कैंन्सीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर (ईजीजीएन)।
4. बुलावा सिगनलों के लिये वीडर काउन्टर।
5. क्रैन्क हैण्डिल रिलीज वीडर काउन्टर ।
6. आपातकालीन कॉटा संचालन वीडर काउन्टर (ईडब्लूएन)।
7. लाइन क्लीयर कैंसिलेशन वीडर काउन्टर (ब्लाक यन्त्रों में)।
8. एक्सल काउन्टरों का वीडर काउन्टर।
9. सी.एच.जी.-1 वीडर काउन्टर।

टिप्पणी: स्टेशन मास्टर वीडर काउन्टर रजिस्टर को वीडर काउन्टर द्वारा दर्शायी गयी सं० के अनुसार अद्यतन रखेंगे ।

(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 एक्सल 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 क्लीयरिंग :

कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा व ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन के विफलता की दशा में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही सम्बन्धित ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा ।

(साधारण एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-

(क) अप डिस्टेंट सिगनल सं० ए-12 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं० एस-12 की स्थिति पर निर्भर है ।

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-12 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये :-
लाइन सं० 1 हेतु बांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ ।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित ।
लाइन सं० 3 हेतु दांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ ।

कमश: पृष्ठ 8 पर

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

- (क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 लाइन सं० 2
(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 लाइन सं० 1
(iii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 लाइन सं० 3
(ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकेनलेस ब्लाक यन्त्र द्वारा नियंत्रित है।

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

- (क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं० ए-1 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो डाउन होम सिगनल सं० एस-1 की स्थिति पर निर्भर है।
(ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 1 हेतु दायीं जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु बायीं जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :-

- (क)(i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 लाइन सं० 2
(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 लाइन सं० 1
(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 लाइन सं० 3
(ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 सम्बन्धित इकहरी लाइन टोकेनलेस ब्लाक यन्त्र द्वारा नियंत्रित है।

- नोट:(i) अप होम सिगनल सं० एस-12 समपार सं० 18 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।
(ii) डाउन होम सिगनल सं० एस-1, मेन लाइन लगाकर गाड़ी का आगमन करते समय समपार सं० 18 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।
(iii) सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं० 18 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित हैं।
(iv) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का प्रस्थान सिगनलों के आफ आस्पेक्ट पर नियंत्रण है
(v) समपार फाटक सं० 18 पर इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर की विफलता की दशा में स्लाइडिंग बूम बैरियर का संचालन करने पर गेट रक्षित सिगनल केवल "काशन" आस्पेक्ट दर्शायेंगे।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :**4.1.5.1 शंट सिगनल**

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं०	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच-24	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 2 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-25	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 2 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-26	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6	लाइन सं० 1 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 1 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक शंटिंग हेतु।

कमश: पृष्ठ 9 पर

एस.एच-28	अप प्रस्थान सिगनल सं0 एस-8	लाइन सं0 3 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस-2 तक शटिंग हेतु ।
एस.एच-29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-9	लाइन सं0 3 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं0 एस-11 तक शटिंग हेतु ।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं0	विवरण	
एस.एच-31	पयागपुर छोर से लाइन सं0 1/2/3 में आने के लिये।	
एस.एच-32	बनगाई छोर से लाइन सं0 1/2/3 में आने के लिये।	

- टिप्पणी:(i)** विस्तृत जानकारी हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" को देखें।
- (ii)** सिगनल की विफलता की स्थिति में गाड़ियों साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70 एवं 3.71 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर खराब सिगनल एडवाइस टी-369(3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका(एस ई-32) में अंकित की जायेगी।
- (iii)** अग्रिम प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा साथ में प्रस्थान (स्टार्टर) 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।
- (iv)** कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी-369(3बी) जारी करेगा।
- (v)** ट्रैक सर्किट के क्लीयरेंस के सम्बन्ध में सिगनल 'आफ' होने पर पैनल पर जलने वाले सफेद बल्ब के फ्यूज होने अथवा ट्रैक सर्किट को अवरुद्ध (आक्यूपाइड)/विफल दर्शाने वाले लाल बल्ब के फ्यूज होने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस लाइन के व्यक्तिगत सत्यापन के बाद ही बाधा रहित होना निश्चित किया जायेगा।
- (vi)** कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे सम्बन्धित रख-रखाव/मरम्मत हेतु सम्बन्धित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) परिशिष्ट "बी" में दी गयी है।

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

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 चाभी स्टेशन के चाभी बॉक्स में लॉक करके रखी जाती है। जब कभी फेलियर/खराबी/रख-रखाव के लिये रिले रूम खोलने की आवश्यकता होती है तो रिले रूम चाभी की विधिवत् इन्ट्री पंजिका में की जानी चाहिये तभी चाभी सिगनल कर्मचारी [जो टेक्निशियन (सिगनल) से कम पद पर न हो] को दिया जाना चाहिये। चाभी वापस लेते समय इसकी इन्ट्री पंजिका में करके स्टेशन मास्टर व टेक्निशियन (सिगनल) द्वारा उक्त कॉलम में हस्ताक्षर किया जाना चाहिये। निरीक्षणों के दौरान इसकी जाँच की जायेगी।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

4.2 पावर सप्लाई:-

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

(स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" के अनुलग्नक-II में देखें)

5. दूर संचार :

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

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

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

5.2 आटो/डीओटी0 टेलीफोन :-

स्टेशन पर आटो एवं डीओटी0 टेलीफोन की व्यवस्था है।

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :-

समपार सं० 18 व 19ए इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े हैं।

5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

5.5 एक्सल 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 (एम.टी.आर.सी) :-

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 डोमिनो टाइप स्टेशन पैनल की व्यवस्था है, जिसका पैनल डायग्राम सं०: उप.मु.सि.दू.इं/निर्माण/ल०जं०/2016(पी०डी०)/06 दि० 04.11.16 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 विवरण परिशिष्ट "डी" में दिया गया है। सभी कर्मचारीगण मंडल द्वारा निर्धारित रोस्टर में अपने-अपने शिफ्ट के अनुसार कार्य करेंगे।

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

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

कमशः पृष्ठ 11 पर

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

इस स्टेशन से गाड़ी का आगमन/प्रस्थान जिस लाइन से होना है, कार्यरत स्टेशन मास्टर उस लाइन की क्लीयरेंस सुनिश्चित करने के लिए पैनल पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों को स्वयं देखकर सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। ट्रैक सर्किट की विफलता अथवा ट्रैक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा तथा **प्राइवेट नं० बुक** गाड़ी पासिंग कर्मचारी के **निजी अभिरक्षा** में होनी चाहिए जो कि 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 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन :

प्रत्येक गाड़ी पासिंग कर्मचारी जिसकी स्टेशन पर नयी तैनाती हुई है उसे, अथवा 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 पढ़ कर निर्धारित आश्वासन पंजिका में अपना आश्वासन अवश्य दर्ज करना चाहिए। जब कभी कोई शुद्धि पची स्टेशन संचालन नियम में जारी की जाती है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कर्मचारियों का पुनः आश्वासन अवश्य लिया जाए।

(सामान्य नियम 5.01(16) देखें।)

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :

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

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

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

डाउन गाड़ियों के लिए :

स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।

अप गाड़ियों के लिए :

स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक ।

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

डाउन गाड़ियों के लिए : समपार सं० 19ए

अप गाड़ियों के लिए : —कोई नहीं—

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

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

6.2.1.1 ब्लाक लाइन के विरुद्ध प्वाइंटों को अन्य लाइन के लिये सेट करना :

सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 12 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 खाना करना :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी खाना करना :

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

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

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :

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

- (क) सभी फेसिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें ।
- (ख) सभी ट्रेलिंग कांटे जिन पर गाड़ी को गुजरना है, सही तरह से सेट व लाक न हो जैसा कि स्टेशन पैनल पर दिखें ।
- (ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है, यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :-

(अ) अप गाड़ियों के लिए :

1. लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।
2. लाइन सं० 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।
3. लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:

1. लाइन सं० 1 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक ।
2. लाइन सं० 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक ।
3. लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प लगाकर अथवा डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 तक ।

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

समपार सं० 18

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:

मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं० 18

नोट : गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल पुश बटनों के परिचालन हेतु स्टे.संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें ।

(साधारण एवं सहायक नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)

कमश: पृष्ठ 13 पर

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :

गाड़ियों के आगमन के साथ स्टे० सं० नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' अवश्य पढ़ा जाये। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

- क. स्टेशन पैनल पर देख लें कि जिन ट्रैक सर्किटों पर आने वाली गाड़ी को गुजरना है उनपर तथा ओवर लैप की ट्रैक सर्किटों पर 'लाल बत्तियां' तो नहीं जल रही हैं।
- ख. पैनल कंट्रोल चाभी पैनल लाक में लगाकर घुमायें ताकि पैनल संचालन की स्थिति में आ जाये।
- ग. आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये स्टेशन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' के अनुसार सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबायें।
- घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे तथा सिगनल आफ हो जायेगा।
- ङ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियां जल जायेंगी।
- च. स्टेशन पैनल पर देख लें कि प्वाइंट्स के निकट लघु सफेद बत्ती जल गई है 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।
- छ. स्टेशन पैनल पर देख लें कि जब गाड़ी होम सिगनल पार कर गयी हो तथा आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो गये हैं।
- ज. स्टेशन पैनल को देख लें कि आने वाली गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैस-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद बत्तियां बुझकर लाल बत्तियां जल जाती है। जैसे-जैसे गाड़ी ट्रैक सर्किटों को पार कर जाती है वैसे-वैसे लाल बत्तियां बुझ जाती हैं और सफेद बत्तियां फिर जल जाती हैं।
- झ. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि० 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।
- ञ. कांटो का अलग-अलग संचालन केवल गाड़ियों को कालिंग आन सिगनल पर लेने के लिए किया जायेगा। बाकी सभी सिगनलों का, उनके सिगनल बटन तथा रूट बटन एक साथ दबाने से रूट सेटिंग स्वतः हो जायेगी।

6.3.2 सिगनल को पुनः "आन" करने के लिए स्टेशन मास्टर का दायित्व :

सामान्य एवं सहायक नियम 3.36 के अनुसार स्टेशन मास्टर सिगनल का पुनः आन करना सुनिश्चित करे।

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

6.4.1 इस स्टेशन पर एक साथ गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान 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 गाड़ियां एक ही लाइन पर आकर न मिल सके।

कमशः पृष्ठ 14 पर

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

- क. कार्यरत स्टेशन मास्टर स्टेशन पर बिना रुके पास होने वाली गाड़ियों के अन्तिम वाहन के पीछे टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लैम्प लाइट को स्वयं देखकर गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा।
- ख. स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगे। **(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))**

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली **डाउन** गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली **अप** गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं० 18 पर कार्यरत फाटकवाला गाड़ियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी का पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नं० देगा। समपार सं० 18 पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें सा० एवं स० नियम 4.17)

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :**6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :**

- (क) **बनगाई/पयागपुर** स्टेशन के स्टेशन मास्टर से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो।
- (ख) स्टेशन पैनल पर अप/डाउन ट्रेन के लिये सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेंन्सी बत्ती न प्रकाशित हो।
- (ग) अप/डाउन ट्रेन के लिये स्टेशन पैनल पर सम्बन्धित रुट सेट करने के लिए स्टेशन संचालन नियमावली के **परिशिष्ट "बी"** के अनुसार सिगनल एवं रुट बटन एक साथ दबाया जायेगा। रुट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे एवं सिगनल **"आफ"** हो जायेगा। सिगनल **"आफ"** होने पर पूरा रुट सफेद प्रकाशित हो जायेगा।
- (घ) पैनल पर सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडिकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। प्रस्थान होने वाली गाड़ी के प्रस्थान सिगनल का आस्पेक्ट पैनल पर सुनिश्चित करेगा जो कि प्रस्थान सिगनल का आफ आस्पेक्ट का सूचक हो।
- (ङ.) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेंन्सी प्रकाश **"लाल"** गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा।
- (च) गाड़ी के जाने के पश्चात कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें।

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

कमशः पृष्ठ 15 पर

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

जब कभी लाइन की मरम्मत हो रही हो या किसी अन्य कारणवश विशेष सावधानी की आवश्यकता हो तो ड्राइवर और गार्ड (यदि हो) को एक सतर्कता आदेश (टी-409) दिया जायेगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किस किलोमीटर में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलाई जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या अन्य स्टेशनों पर और ऐसी पद्धति से दिया जायेगा जैसे विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है।
(सा10 एवं सहा10 नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रेक पर नहीं आ जाती है। सम्बंधित कॉटा व सिगनल पुश बटन को स्टे. संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट बी' के अनुसार संचालित किया जायेगा।

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

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

(साधारण एवं सहायक नियम 5.01(5)(vii))

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

ट्रेक सर्किट की विफलता अथवा ट्रेक सर्किट सूचक बल्ब के फ्यूज होने की स्थिति में स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रेक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। ट्रेक 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, तत्पश्चात् EWN बटन को छोड़ते हुए NWWN/RWWN दबाये हुए ही सम्बन्धित कॉटा बटन WN दबाकर कॉटो को वॉछित दशा में सेट कर क्लैम्प व पैडलाक करने के उपरांत गाड़ी को टी/369(3बी) पर पास करेगा। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटो के सेट न हो पाने की दशा में क्रेन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा।

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

कमशः पृष्ठ 16 पर

- 6.8.2 कांटों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
मोटर कांटों की विफलता की स्थिति में, कांटों की सेटिंग, कैंक हैण्डिल के उपयोग से की जायेगी। कैंक हैण्डिल चाभी को लीवर लाक कम सर्किट कंट्रोलर असेम्बली से निकालने की पद्धति स्टेशन संचालन नियमावली के पैरा 4.1(xiii) एवं कांटों के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-I में दिया गया है।
- 6.8.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
सिगनल की विफलता के मामले में विस्तृत कार्य पद्धति के लिये सामान्य नियम 3.68(1)(2), सहायक नियम 3.68 सामान्य नियम 3.69, सामान्य एवं सहायक नियम 3.70 देखें ।
- 6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
ब्लाक यंत्रों की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का परिचालन सामान्य एवं सहायक नियम 14.13 के अनुसार किया जायेगा।
- 6.8.5 एक्सल काउन्टर/एक्सल काउन्टर ब्लाक की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :**
स्टे0सं0नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक-III व IV देखें।
- 6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :**
सामान्य नियम 3.77(1)(2) एवं सहायक नियम 3.77(i) देखें ।
- 6.8.7 अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.09(1)(2)(3) एवं सहायक नियम 5.09(i) देखें ।
- 6.8.8 बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.10(1)(2) एवं सहायक नियम 5.10(i)(ii)(iii) देखें ।
- 6.8.9 शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की पद्धति:-**
जब शन्ट सिगनल के लिए रूट सेट हो और सिगनल आफ न हो रहा हो और यदि पैनल पर रूट लाइट प्रदर्शित हो चुकी हो तो स्टेशन मास्टर खराब सिगनल पर शन्टिंग को नियन्त्रण करने के उद्देश से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को नियुक्त कर देगा तथा निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनलों से शन्टिंग संचालन की अनुमति दे सकता है। यदि पैनल पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रही है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटों को खराब समझा जाएगा। शन्टिंग प्रभारी व्यक्तिगत रूप से कांटों की सही सेटिंग की जांच करेगा और सभी कांटों को क्लैम्प एवं पैडलाक किए जाने के बाद ही निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनल द्वारा शन्टिंग कराएगा। ऐसे मामले में स्टे0मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचालन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये-इन दोनों में जो पहले हो-तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))

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

कमशः पृष्ठ 17 पर

7. **लाइन अवरुद्ध होना :**
सामान्यतः परिचालित लाइनों 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।
8. **शंटिंग :**
- 8.1 **सामान्य सावधानियाँ :** सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।
- 8.2 **आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :**
- (i) जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल आन रखे जाये।
- (ii) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल 'आफ' किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है।
- 8.3 (i) **शंटिंग पर प्रतिबन्ध :**
- (क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जायेगी।
- (ख) धुन्ध या कोहरा या किसी भी कारण यदि दृश्यता बाधित हो तो किसी भी गाड़ी का लाइन क्लीयर देने के बाद उसके सामने उन लाइनों पर शंटिंग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है।
- (ii) **कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :** — कुछ नहीं —
- 8.4 **इकहरी लाइन पर शंटिंग :**
साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12, 8.13 व 8.15 की ओर विशेष रूप से ध्यान आकर्षित किया जाता है।
- 8.4.1 **ब्लॉक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)**
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 ब्लॉक 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 **आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :-**
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 शर्तों का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है। यदि गाड़ी के आने के लिये सिगनल 'आफ' कर दिये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नहीं है उस पर शन्टिंग करने की अनुमति नहीं है।
- 8.4.3 **जाती हुई गाड़ी के पीछे शन्टिंग :-**
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।

कमशः पृष्ठ 18 पर

8.4.4 शन्टिंग पर प्रतिबन्ध :-

साधारण एवं सहायक नियम सं० 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिग्नल 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।

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

8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :

ब्लाक विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शन्टिंग की जायेगी।

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :

इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

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

जब भी साइडिंग में शन्टिंग करनी हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड तथा कांटावाला को शन्टिंग के सम्बन्ध में विस्तृत अनुदेश देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर आवश्यक पैनल संचालित कांटों को बनाकर परिशिष्ट 'बी' में वर्णित विधि अपनाकर सम्बन्धित चाभी निकालकर कांटावाला को देगा। कांटावाला इस चाभी की सहायता से स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' में वर्णित विधि अपनाकर आवश्यक साइडिंग कांटों को सेट करेगा। इकहरे तालायुक्त कांटे जब भी रिवर्स स्थिति में शन्टिंग में सम्मुख पड़ें तो उनको क्लैम्प व पैडलाक किया जाएगा क्योंकि यह रिवर्स स्थिति में चाभी द्वारा लाक नहीं होते हैं। शन्टिंग समाप्त करके कांटावाला साइडिंग कांटों को उनकी नार्मल स्थिति में करके साइडिंग की चाभी स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा जिसको स्टेशन मास्टर उसको उसके यथा स्थान में लगा देगा और आवश्यक पैनल संचालित कांटों को पुनः सामान्य स्थिति में कर देगा। (स्टे० सं० नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक-V देखें।)

9. असामान्य परिस्थितियाँ :**(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :**

- (i) स्टेशन पर दिये हुए स्थावर सिग्नलों 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।

(साधारण एवं सहायक नियम का अध्याय-14 एवं परिशिष्ट "डी " देखें)

टिप्पणी:

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

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

कमश: पृष्ठ 19 पर

- (स) बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य एवं विपरीत का संकेत सही है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इसको रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।
- (ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :
दुर्घटना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लीयर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी ।
(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें।)
- (iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियाँ :
यदि कोई सवारी गाड़ी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुँच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनो ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए।
(सामान्य नियम 6.04 देखें।)
- (iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- (v) एक्सिल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :
स्टे0सं0नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक— III व IV देखें।
- (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।
- (ग) कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन :
ट्रैक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधारहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है ।
- (घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सिल काउन्टर व अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना :
(i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट, एक्सिल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को 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।

कमशः पृष्ठ 20 पर

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

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्णतः बाधित हो जाने पर अर्थात् जब निम्नलिखित साधनों से, जोकि अधिमानता के क्रम से दिये गये हैं, किसी के भी द्वारा लाइन क्लीयर प्राप्त न हो सके :-

1. ब्लाक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर।
2. ब्लाक उपकरण से सम्बद्ध टेलीफोन।
3. स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन। (यदि उपलब्ध हो)
4. स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन एवं बी०एस०एन०एल० टेलीफोन
5. कन्ट्रोल टेलीफोन।
6. वी०एच०एफ० सेट विशेष अनुदेशों के अधीन।
 - (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा।
 - (ख) वी०एच०एफ०सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय वी०एच०एफ०सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है।

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

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

ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन में किसी भी गाड़ी को अगले ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा देने से पहले उसे स्टेशन पर रोक दिया जायेगा तथा गार्ड और ड्राइवर को कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा। स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर को निर्धारित फार्म टी/बी 602 पर सम्पूर्ण संचार साधनों की विफलता की दशा में कार्य करने हेतु एक प्राधिकार देगा जिसमें निम्न समावेशित होगा :

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

- (i) खाली इंजन/गाड़ी इंजन खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिए **अथवा**
- (ii) टावर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रैक के वापस आने के लिए **अथवा**

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

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

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

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड पर :

इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

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

इस 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. बनगाई छोर :

प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-5 की बत्ती ।

ख. पयागपुर छोर :

प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 की बत्ती ।

(सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

स्टेशन संचालन नियम का परिशिष्ट 'ई' देखें ।

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

- (i) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे हैं इसके बाद एक एक प्रशिक्षित व्यक्ति को दोनो दिशाओं में पटाखे लगाने के लिए कोहासा सिगनल खम्भों के पास भेजेगा। यह खम्भे इस स्टेशन के प्रथम रोक सिगनल से 270 मीटर पीछे अर्थात् बाहर की ओर गड़े हैं। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनल मैनों को ही धुन्ध या कोहरे के मौसम में इस्तेमाल किया जायेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर जैसे ही कार्यवाही करने की आवश्यकता हो, वह तुरन्त स्टेशन के दो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी जो ड्यूटी पर न हो बुलायेगा अन्यथा प्रखंड का रेल पथ निरीक्षक से दो प्रशिक्षित गैंग मैनों को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनल मैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी ।
- (ii) स्टेशन में निर्धारित प्रपत्र पर स्टेशन पटाखा रजिस्टर रखना आवश्यक है । जिसमें कार्यरत फाग सिगनल मैन का नाम, कार्य की अवधि, पटाखों का स्टॉक प्रत्येक फाग सिगनल वाले के साथ कितने पटाखें भेजे गये, प्रत्येक गाड़ी की संख्या जिसके नीचे पटाखे प्रयोग किये गये, बचे हुए पटाखों की संख्या और प्रयोग किये गये पटाखों के खोल (साथ ही जो पटाखें न फटे हो) स्टेशन मास्टर को फाग सिगनल मैन द्वारा वापस किये गये का ब्योरा देना होगा ।
- (iii) स्टेशन मास्टर को स्टेशन पटाखा रजिस्टर में सभी लोगों के जो पटाखा फाग सिगनल मैन या उनकी जगह इस स्टेशन पर फाग सिगनल मैन प्रतिनियुक्त किये गये हो के हस्ताक्षर या अंगूठा निशान लेना आवश्यक है जिससे ज्ञात होगा कि वे गाड़ी के लिए फाग सिगनल लगाने के नियमों को समझते हैं ।

(दृश्यता परीक्षण स्थल, पटाखा लगाने का स्थान, स्टेशन पटाखा रजिस्टर एवं फाग सिगनलमैन हेतु विस्तृत निर्देशों हेतु सा० एवं सहा० नि० 3.61 एवं परिशिष्ट 'क' देखें)

कमश: पृष्ठ 22 पर

परिशिष्ट की सूची :

परिशिष्ट	ए	समपार फाटक की कार्य प्रणाली।
परिशिष्ट	बी	सिगनल और अन्तर्पाशन की कार्य प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
अनुलग्नक	I	मोटर प्वाइण्ट मशीन का क्रैन्क हैण्डल द्वारा संचालन।
अनुलग्नक	II	कलर लाइट सिगनलो को प्रकाशित करने की व्यवस्था।
अनुलग्नक	III	इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) का विवरण।
अनुलग्नक	IV	ब्लाक प्रूविंग बाय डिजिटल एक्सल काउन्टर की कार्यविधि।
अनुलग्नक	V	हस्त चलित कांटो की कार्य विधि का विवरण।
परिशिष्ट	सी	टक्कर रोधी उपकरण(रक्षा कवच)(ए.सी.डी.)।
परिशिष्ट	डी	कर्मचारियों के कर्तव्य।
परिशिष्ट	ई	स्टेशन पर उपलब्ध कराये गये आवश्यक उपकरणों की सूची।
परिशिष्ट	एफ	डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगो के संचालन नियम।
परिशिष्ट	जी	विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के नियम।

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

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

परिशिष्ट 'ए'

भाग - 2

**बिशेश्वरगंज तथा पयागपुर स्टेशनों के मध्य स्थित "सी" श्रेणी के इन्जीन
समपार फाटक सं० 19ए के संचालन हेतु अनुदेश**

1. विवरण

1.1 सामान्य :-

1	समपार फाटक सं०	19ए "सी"
2	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	इंजीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधीन / रेलपथ निरीक्षक	से०इन्जी० / पी०वे० / बहराइच
4	किलोमीटर पर स्थित	26 / 4-5
5	स्टेशन पर	बिशेश्वरगंज
6	स्टेशनों के मध्य	बिशेश्वरगंज - पयागपुर
7	बी०जी० / एम०जी० / एन०जी०	बी०जी०
8	इकहरी लाइन / दोहरी / मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाकड / नान-इण्टरलाकड	नान-इण्टरलाकड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	-
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि०मी०	-
	अप दिशा- गेट सिगनल	-
	डाउन दिशा- गेट सिगनल	-
13	संकेतन व्यवस्था	-
14	संचार साधन टेलीफोन / घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार (एन०एच० / एस०एच० / अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	-
18	पक्का / कच्चा	-
19	पहुँच मार्ग	-
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की कासिंग कोण (इस्क्यू गेट के लिये)	90°
	पूर्व / उत्तर की तरफ	-
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	-
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	-
	पूर्व / उत्तर की तरफ	-
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	-
23	सड़क की सीधायी (सीधा / गोलाई)	सीधा
	पूर्व / उत्तर की तरफ	-
	पश्चिम / दक्षिण की तरफ	-
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	समतल
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	7.50 मीटर
29	रोड साइन	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31	टी0वी0यू0	992 मार्च 2022
32	अगली गणना की तिथि	मार्च 2025
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	दो
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	गोण्डा
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	विशेश्वरगंज
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हों / नहीं	उपलब्ध है

1.2 उपकरण :-

क्र०सं०	विवरण	मात्रा
1.	ड्राई कलर टार्च/फ्लैशिंग टेल लैम्प	03
2.	हाथ हरी झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3.	हाथ लाल 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 स्टाप चिन्ह के साथ
7.	पटाखा सिगनल	10
8.	गेट लैम्प	02
9.	टामी बार	01
10.	मोर्टार पैन	01
11.	फावड़ा/बेलचा	01
12.	दुरमुट	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
13.	पिक एक्स	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
14.	टिन केस झण्डी के लिये	01
15.	कैन मिट्टी तेल के लिए	01
16.	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	01
17.	मस्टर शीट के लिए बाक्स	01
18.	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते हैं (दृष्टि वाला)	01
19.	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की सुरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम	01
20.	टोकरी	01
21.	सीटी	01
22.	दीवार घड़ी	01
23.	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-

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

1.4 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-

(क) संचालन पद्धति :-

मंसिदूझं
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा0
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

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

(ख) प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान :-

- कार्यरत स्टेशन मास्टर डाउन गाड़ी का लाइन क्लियर देने से पहले अथवा अप गाड़ियों का प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले मैग्नेटो टेलीफोन द्वारा गेटमैन को गाड़ी का नम्बर, विवरण, दिशा एवं गेट से पास होने का सम्भावित समय देते हुये प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान द्वारा सूचित करेगा।
- कार्यरत गेटमैन, कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना प्राप्त होने पर समपार फाटक को समय से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करके तथा चाभी "क्यू" को अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में होना सुनिश्चित करके कार्यरत स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर पुष्टि करेगा।
- कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन से समपार फाटक के बन्द व लाक होने का प्राइवेट नम्बर प्राप्त होने के उपरान्त ही सम्बन्धित गाड़ी का लाइन क्लियर अथवा प्रस्थान प्राधिकार देगा।
- कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्नलिखित प्रारूप में एक लाग रजिस्टर का आवश्यकतानुसार अनुरक्षण करेंगे :-

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

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

(ग) टेलीफोन संचार की विफलता :-

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

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

(घ) लिफ्टिंग बैरियर की विफलता :-

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

- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।
- (viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(ड.) समपार फाटक पर अवरोध :-

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

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

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

1.5 गेटमैन के कर्तव्य :-

(1) सावधानी :-

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

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

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

- (i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुंह करके खड़ा रहेगा।
- (ii) दिन में गेटमैन दायें हाथ में लाल झण्डी तथा बाँये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।
- (iii) रात्रि समय में गेटमैन जलती हुई सफेद हाथ बत्ती लाइन की तरफ दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।
- (iv) गेटमैन गले में धागे में बाँधकर सीटी लटकाये रहेगा।

(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-

- (i) गेटमैन जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिये खुला हुआ हो तो रेलपथ पर समपार के दोनों तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में बैनर पलैंग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा।
- (ii) गेटमैन गेट लैम्प को सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।
- (iii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नहीं जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।
- (iv) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।
- (v) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चेन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेकबीम, सेपटी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिससे ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।
- (vi) गेटमैन गार्ड द्वारा झाड़वर को वाकी-टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।
- (vii) समपार का बैरियर गेट क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।
- (viii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंग मेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।
- (ix) गेटमैन अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।
- (x) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण-पत्र उपलब्ध है।
- (xi) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।
- (xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में हैं एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार हैं।
- (xiii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।
- (xiv) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।

- (xv) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं के लिये गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा कि समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो।
- (xvi) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनों तरफ लगाये गये "हाइट लोडिंग गेज" के नीचे से गुजरे।
- (xvii) जहाँ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

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

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

- (i) वह तत्काल ही ड्राइवर/गार्ड को दिन में लाल झण्डी तथा रात में लाल बत्ती दिखाकर सचेत करेगा।
- (ii) साथ ही साथ ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार सीटी बजायेगा, चिल्लायेगा, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करेगा तथा ब्रेकवान पर पत्थर फेंकेगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।
- (iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यों के उपरान्त भी ध्यान नहीं देते हैं तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।
- (iv) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन रोक हैण्ड सिगनल (लाल) नहीं दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर-नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।
- (v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करते हुये दोनों हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनों हाथों को अलग करके पुनः दोनों हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।
- (vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नहीं रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के द्वारा इसकी सूचना देगा।

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

- (i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में बैनर फ्लैग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा।
- (ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।
- (iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

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

(अ) इकहरी लाइन पर :-

- (i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती 5 मीटर दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।
- (ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर 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 को उठा लेगा।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

- (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 हैं, पहुँचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहाँ तक पहुँच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।
- (viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।

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

- (i) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।
- (ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे - वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम तथा स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।
- (iii) गाड़ी के आवागमन हेतु समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के पश्चात् किसी भी अपरिहार्य परिस्थिति में बिना गाड़ी पास हुये समपार को सड़क यातायात हेतु तबतक नहीं खोलेगा जबतक कि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा समपार फाटक को सड़क यातायात के लिए खोलने हेतु प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान कर उसे अधिकृत न कर दिया गया हो।

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

- (i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।
- (ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।
- (iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधे पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
- (iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।
- (v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुयें जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।
- (vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।
- (vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:-
 1. गेट को तुरन्त बंद करें।
 2. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे-
 - (क) ओ.एच.ई. की तारों से आग लगने पर।
 - (ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्नारियों का निकलना।
 - (ग) इंजन के पेटो में खराबी।

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

परिशिष्ट 'ए'

भाग-1

**बिशेश्वरगंज स्टेशन पर स्थित 'सी' श्रेणी का ट्राफिक समपार फाटक सं० 18
के संचालन हेतु अनुदेश**

1. विवरण

1.4 सामान्य :-

1	समपार फाटक सं०	18 "सी"
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	यातायात
3	किसके अधीन स्टेशन अधी०/रेलपथ निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक/बिशेश्वरगंज
4	किलोमीटर पर स्थित	25/0-1
5	स्टेशन पर	बिशेश्वरगंज
6	स्टेशनों के मध्य	बिशेश्वरगंज यार्ड
7	बी०जी०/एम०जी०/एन०जी०	बी०जी०
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाकड/नान-इण्टरलाकड	इण्टरलाकड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	स्टेशन के सिगनलो से अन्तर्पाशित है
12	गेटसिगनलों का प्रावधान का कि०मी०	—
	अप दिशा—	—
	डाउन दिशा—	—
13	संकेतन व्यवस्था	क्लर लाइट सिगनल
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार (एन०एच०/एस०एच०/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	—
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की कासिंग कोण (इस्क्वू गेट के लिये)	—
	पूर्व/उत्तर की तरफ	—
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	—
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	समतल
	पूर्व/उत्तर की तरफ	—
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	—
23	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	सीधा
	पूर्व/उत्तर की तरफ	—
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	—
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	9.50 मीटर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	समतल
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	7.50 मीटर
29	रोड साइन	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31	टी0वी0यू0	3376 मार्च 2022
32	अगली गणना की तिथि	मार्च 2022
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	दो
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	गोण्डा रेलवे अस्पताल
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	बिशेश्वरगंज
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हों/नहीं	उपलब्ध

1.5 उपकरण :-

क्रम सं०	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च/पलैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर पलैग लाल	03
5	लाल बैनर पलैग 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/बेल्टा	01
11	दुरमुट	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
12	पिक एक्स	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
13	टिन केस झण्डी के लिये	01
14	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
15	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	01
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये	01
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते हैं (दृष्टिवाला)	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 चाभी युक्त	02

1.6 गेटलाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-

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

1.7 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-

(क) संचालन पद्धति :-

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

पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी-बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक क्रेन्क हैंडिल की व्यवस्था है।

(अ) पुश बटन द्वारा समपार का संचालन:

(क) समपार फाटक को बंद करना :

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को "आन" स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के बैरियर-1 एवं बैरियर-2 के स्विच को "आन" स्थिति में रखे।
- (iii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को आटो स्थिति में रखें।
- (iv) आपरेटिंग पैनल द्वारा क्लोज बटन दबाकर बूम को {बैरियर सं० बी-1 एवं बी-2} बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हूटर बनजे लगेगा और इन सम्बन्धित बूम आपरेट होगा। बूम के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।
- (v) आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन के स्टेशन मास्टर पैनल पर भी गेट "बन्द" इन्डीकेशन मिल जायेगा।
- (vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन "**551एलएन**" एवं **GBN** 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** इन्डीकेशन बुझ जायेगा।

(ख) खोलने हेतु :

- (i) समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया: गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण बटन "**551 वाइ एन**" को **GBN** बटन के साथ दबा कर रिलीज करेगा। जिस से गेटलाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का **सफेद** इन्डीकेशन मिल जायेगा।
- (ii) स्टेशन से लाक फ्री **सफेद** इन्डीकेशन प्राप्त होने के बाद बूम को खोलने के लिए आपरेटिंग पैनल पर उपलब्ध ओपेन बटन को तब तक दबाए जब तक कि पैनल पर बूम का ओपेन इन्डीकेशन न मिल जाए।

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

(क) बन्द करने हेतु :-

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को "आन" स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के आटो/मैनुअल को मैनुअल स्थिति में रखें।
- (iii) सर्वप्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रेन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जब तक कि बूम [बी1 व बी2] आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इण्डिकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेटलाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा। समपार फाटक के बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन "551एलएन" को **GBN** बटन के साथ दबाकर लाक कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेटलाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा।

(ख) खोलने हेतु

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेटलाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण बटन "551 वाइएन" को **GBN** बटन के साथ दबाकर रिलीज करेगा। जिससे गेटलाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इण्डिकेशन मिल जायेगा।

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को "आन" स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को मैनुअल स्थिति में रखें।
- (iii) सर्वप्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रेन्क को एण्टी क्लाकवाइज दिशा में तब तक घुमायें जब तक कि बूम पूरा न खुल जायें। गेट पूरा खुल जाने पर आपरेटिंग पैनल पर गेट ओपेन इण्डिकेशन मिल जायेगा।

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण बटन (551) को रिलीज स्थिति में होने पर आपातकालीन नियंत्रण बटन "सी.एच.जी.-1 वाई.एन" के साथ **GBN** बटन को दबायेगा जिस से गेटलाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेटमैन चाभी "पी" को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगा:-

- (i) चाभी "पी" को गेटलाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सी.एच.जी.-1" मुक्त होगी।
- (ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नॉच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रेन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी "सी.एच.जी.-1" को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी "पी" को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमादेगा। बैरियर को क्रेन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूमलाक 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 कैंक हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनों बूम लाक पर की जायेगी। गेटमैनगेट 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 आपातकालीन नियंत्रण बटन “सी.एच.जी. -1 एल.एन” के साथ GBN बटन को दबायेगा। जिससे गेटलाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डिकेशन चला जायेगा एवं स्टेशन मास्टर पैनल पर समपार बन्द का इण्डिकेशन जल जायेगा। तत्पश्चात् गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल “आफ” करेगा। सिगनल “आफ” करने पर गेटलाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन :

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेटलाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार नियन्त्रण बटन (551) को रिलीज स्थिति में होने पर आपातकालीननियंत्रण बटन “सी. एच.जी.-1 वाई.एन” के साथ GBN बटन को दबायेगा जिससे गेटलाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी. आर. पर लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेटमैन चाभी “पी” को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से निकाल लेगा। गेट खोलने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगा:-

- चाभी “पी” को गेटलाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी “सी.एच.जी.-1” मुक्त होगी।
- सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात् कैंक हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा। गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और कैंक हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे कैंक हैण्डिल लगाने के लिए “नाच” दिखाई पड़ेगी। जिससे कैंक हैण्डिल को लगाकर एंटी क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी “सी एच.जी. -1” को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी “पी” को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी. आर. में लगाकर घुमा देगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

- 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।
- स्टेशन पर कार्यरत स्टेशनमास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग एच.के.टी. में लगी ‘पीई’ चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेटलाज पर भेजेगा।
- ‘पीई’ चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी ‘पीई’ को गेटलाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी “सी.एच.जी.-1” मुक्त होगी।

- (iv) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और कैंक हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे कैंक हैण्डिल लगाने के लिए "नाच" दिखाई पड़ेगी। जिससे कैंक हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेटलाज 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 'सी.एच.जी.-1' को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी 'पीई' को वापस एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग एच.के.टी. में लगा देंगे।
- (v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर आपातकालीन नियंत्रण बटन "सी एच जी. -1 एल एन" के साथ GBN बटन को दबायेगा। जिससे गेटलाज में लगे लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के. एल.सी.आर. असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डिकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

- (i) पैरा 1.4 के (स) के उप पैरा (ख) में दी गयी प्रक्रिया करने पर पी चाभी के न निकलने की दशा में गेटमैन गेटलाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग एच.के.टी. में लगी 'पीई' चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेटलाज पर भेजेगा।
- (ii) 'पीई' चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी 'पीई' को गेटलाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सी.एच.जी.-1" मुक्त होगी। कार्यरत गेटमैन "सी.एच.जी.-1" चाभी द्वारा गेट को खोलकर वापस 2वें लाक अप बाक्स में लगाकर 'पीई' चाभी को मुक्त कर हस्तनियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा कार्यरत स्टेशन मास्टर 'पीई' चाभी को पुनः पार्किंग एच.के.टी. में लगाना सुनिश्चित करेगा।

(य) स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-

(क) समपार बन्द करने हेतु:-

- (i) जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार पर लगाए गए स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।
- (ii) स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
- (iii) स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी बी1-बी2 वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी बी1-बी2 को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी के1 एवं के2 रिलीज हो जायेंगी।
- (iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी के1 एवं के2 को 3वें 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 **"551एलएन"** एवं **GBN** बटन को दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **"आफ"** करेगा। सिगनल **"आफ"** करने पर गेटलाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का सफेद इन्डीकेशन बुझ जायेगा। सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी 'के' को नहीं निकाला जा सकेगा।

(ख) समपार खोलनेहेतु :-

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 गेटलाज में गेट रिलीज का इन्डीकेशन मिल जायेगा।

गेट रिलीज का इन्डीकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी 'के' के0एल0सी0आर0 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 कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र) समपार नियंत्रण बटन:

पैनल पर समपार के नियन्त्रण के लिये दो बटन **"551एल.एन"** एवं **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 लालबत्ती जल जायेगी एवं गेटलाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री इंडीकेशन जल जायेगा। गेट को लाक करने के लिये **"551एल एन"** एवं **GBN** बटन दबाने पर लाक के ऊपर लगी सफेद बत्ती जल जायेगी एवं गेटलाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इंडीकेशन बुझ जायेगा।

नोट: I. आपातकालीन स्विच :

आपातकाल के समय गेट रक्षित सिगनलों को आन स्थिति में करने के लिये गेटलाज 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 गेटमैन ग्लास केस के सामने लगे शीशे को तोड़कर स्विच को घुमायेगा। ऐसा करने से गेट रक्षित सिगनल "आन" दशा में हो जायेंगे। आपात स्थिति समाप्त हो जाने पर स्विच को नार्मल कर देगा। केस में नया शीशा लगा दिया जायेगा।

II. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर सी0एच0जी0-1 की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपातकालीन चाभी 'पीई' का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) में लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी एच0के0टी0 में लाकड रहती है। सी0एच0जी0-1 की पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में विद्युत लिफ्टिंग बैरियर के संचालन हेतु चाभी 'पीई' 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 एच0के0टी0 मे लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(ख) गेटमैन को सूचना :-

- (i) अप गाड़ियों का आगमन अथवा डाउन गाड़ियों का मेन लाइन लगाकर आगमन या डाउन गाड़ियों का प्रस्थान के लिये समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद करके लाक करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :-

सामान्य स्थिति में :-

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	सूचना का समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके इंडीकेशन देने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा. नं0 का आदान प्रदान		समपार से गाड़ी पास होने का समय	यू.एफ.एस.बी.आई की विफलता पर गेटमैन द्वारा गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु दिया गया प्रा.न.	स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

गेट विफल होने की स्थिति में :-

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

तिथि	गाड़ी का नम्बर एवं विवरण	गेट से पास होने का सम्भावित समय	सूचना मिलने / देने का समय	स्टे.मा. 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) इण्डिकेशन मिल जाने के पश्चात स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण **GBN** एवं **एल.एन.** बटन को एक साथ दबाकर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। ऐसा करने पर समपार नियंत्रण बटन के ऊपर एक सफेद लघुबत्ती समपार फाटक बन्द व लाक है, की पुष्टि स्वरूप 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।

(ग) टेलीफोन संचार की विफलता:-

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

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

- (ii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने के उपरान्त गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करेगा। गेट का बन्द एवं लाक इन्डीकेशन प्राप्त होने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल “आफ” करेगा।
 - (iii) ट्रेनों की अधिकता के कारण कार्यरत स्टेशन मास्टर 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 सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने हेतु तथा गेटमैन के हाथ सिगनल के अनुसार समपार पार करने का सतर्कता आदेश जारी करेगा।
 - (v) गाड़ी के आगमन के मामले में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी 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 ही गाड़ी भेजेगा।
 - (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर, संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है, को 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) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बैरियर की विफलता:-
- (i) जब इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग 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 फलैग तथा रात में लालबत्ती 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 गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करे कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।
 - (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग 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।
- (ङ) गेट की चाभी का गेट की बंद स्थिति में विफल हो जाना जब “गेट की चाभी” खोलने के लिए न निकाली जा सके :
- (i) पुश बटन एवं हैंडल जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी के.एल.सी.आर. से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

- (ii) 'गेट की चाभी' का गेट के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी' खोलने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग एच.के.टी. में लगी 'पीई' चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप में गेट लाज पर भेजेगा। कार्यरत गेटमैन चाभी "पीई" को गेट लाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी सीएचजी-1 मुक्त होगी।
- (iii) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर कि विफलता की स्थिति में 2वें लाकअप बाक्स से सीएचजी-1 चाभी नहीं निकलने की परिस्थिति में गेट को नान-इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान का कार्य नान-इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुए सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो विन्च, बूम लाकिंग लीवर, के.एल.सी.आर. की मरम्मत करते हैं को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।
- (vii) सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।
- (viii) मरम्मत के बाद आपातकालीन चाभी दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा आपात कालीन बाक्स में रखकर पुनः सील कर दिया जायेगा।

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

- (i) 'गेट की चाभी' जब गेट की खुली स्थिति में विफल हो जाये अर्थात् जब 'गेट की चाभी' गेट बन्द करने के लिये न निकाली जा सके तब इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग एच.के.टी. में लगी "पीई" चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप में गेट लाज पर भेजेगा। कार्यरत गेटमैन चाभी "पीई" को गेट लाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सीएचजी-1" मुक्त होगी। कार्यरत गेटमैन "सीएचजी-1" चाभी द्वारा गेट को बन्द कर वापस 2वें लाक अप बाक्स में लगाकर "पीई" चाभी को मुक्त कर हस्त नियन्त्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर "पीई" चाभी को पुनः पार्किंग एच.के.टी. में लगाना सुनिश्चित कर ही सिगनल आफ करेगा।
- (ii) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि लाकअप बाक्स से गेट चाभी निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन तुरन्त कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सूचित करेगा।
- (iii) 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। गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित कर गाड़ी को हाथ संकेत पर पास करेगा।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये 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 हैं, 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।

(छ) समपार फाटक पर अवरोध :

- (i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेल पथ बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेल पथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनों छोरों के ट्रैक पर

आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फलैंग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा ।

- (ii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए अवरोध के बारे में सूचित करेगा ।
- (iii) गेटमैन, स्टे0मा0 को आगमन/प्रस्थान सिगनल यदि किसी ट्रेन के लिए 'आफ' किया गया हो तो उसको "आन" करने के लिए सूचित करेगा ।
- (iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नहीं प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा ।
- (v) गेटमैन, पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की संभावना है तथा गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जानके वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा ।
- (vi) इसके पश्चात् गेटमैन दूसरी ओर गेट को संरक्षित करेगा
- (vii) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा जब तक कि गेटमैन सुनिश्चित नहीं कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेल पथ को बाधित नहीं कर रहा है ।
- (viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी को ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जब तक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये गये हो ।
- (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) स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई अवरोध न हो सभी ट्रेन के चालकों को काशन जारी करेगा कि सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ते हुए समपार को गेटमैन द्वारा हरा संकेत देने पर सावधानी पूर्वक पास करें ।
- (xi) यदि समपार फाटक बाधित नहीं है तब गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालों द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद गेटमैन दिन के समय हरी झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा ।
- (xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा ।
- (xiii) समपार फाटक पर सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब लिफ्टिंग बैरियर को मरम्मत के उपरान्त फिट मेमो प्राप्त हो जाये ।

(ज) समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध :

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

1.5 गेटमैन के कर्तव्य :

(1) सावधानी :

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

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

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

(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-

- (i) गेटमैन रोड यूजर्स 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 ले, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नहीं जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अनिवार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बंद करके ताला लगायेगा।
- (iii) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुयी ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिए तत्पर रहेगा।
- (iv) गेट मैन गुजरती हुयी सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा, जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सल (गरम धुरा), लटकती हुयी चेन, लटकता हुआ बैट्री बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन, बैट्री बाक्स में आग लगी हो, ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलिण्डर 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 दुहराने के लिए तैयार रहेगा।
- (vi) समपार फाटक का बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेट मैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।
- (vii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीपस्थ स्टेशन मास्टर, गैंगमेट, अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।
- (viii) गेट मैन कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।
- (ix) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण पत्र उपलब्ध है।
- (x) गेटमैन 'गेट संचालन नियमों' के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।
- (xi) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये उपकरण अच्छी दशा में है तथा तत्काल उपयोग के लिये तैयार है।
- (xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।
- (xiii) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़क कर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।
- (xiv) गेटमैन गेट को बन्द रखने की स्थिति से सड़क प्रयोगकर्ताओं को उत्पन्न होने वाली असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा की समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो।
- (xv) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनों तरफ लगाये गये "हाइट लोडिंग गेज" के नीचे से गुजरे।
- (xvi) जहाँ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

(4) ट्रेन के असामान्य स्थिति में किया जाने वाला कार्य :-

यदि गेट मैन गुजरने वाली ट्रेन में कोई असामान्य स्थिति देखता है तो वह निम्नलिखित 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 लिए लगातार सीटी बजायेगा, चिल्लायेगा, असामान्य अभिनय करेगा तथा ब्रेकवान पर पत्थर फेंकेगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।

- (iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यों के उपरान्त भी ध्यान नहीं देता है तो वह स्टेशन मास्टर/स्विच मैन/केबिन यदि टेलीफोन से सम्बद्ध है तो तदनुसार कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए सूचित करेगा।
- (iv) किसी ट्रेन के विच्छेदन (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन स्टाप हैण्ड सिगनल नहीं दिखायेगा बल्कि वह ट्रेन पार्टिंग के लिये निर्धारित संकेत करे।
- (v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर चिल्लाकर असामान्य अभिनय करते हुये दोनों हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनों हाथों को अलग करके पुनः दोनों हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुए करेगा।
- (vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नहीं रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान प्रदान द्वारा इसकी सूचना देगा।
- (5) **आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :-**
- (i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती लगायेगा।
- (ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।
- (iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।
- (6) **गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा :**
- (अ) **इकहरी लाइन खण्ड पर**
- (i) गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर दूर निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम उस तरफ लगा देगा जिधर से गाड़ी आने की सम्भावना है।
- (ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।
- (iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।
- (iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी दिखाते हुये तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये लाइन की तरफ बढ़ेगा जिस पर पहले ट्रेन आने की सम्भावना है। 600 मीटर पर हेतु एक पटाखा लगायेगा। इसके बाद वह आगे बढ़कर समपार फाटक से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखा 10-10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को सुरक्षित करके के पश्चात वह गेट पर वापस लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर की दूरी पर लगाये गये पटाखे को उठा लेगा।
- (v) तदुपरान्त वह लाइन के दूसरी तरफ दिन में लाल झण्डी दिखाते हुये तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाते हुये उसी तरह पटाखा कम सं० (iv) में वर्णित निर्देश के अनुसार लगायेगा तथा अवरोध के स्थान पर लौटते हुये मध्य में लगे हुये पटाखे को उठा लेगा।
- (vi) गेट पर लौटने के उपरान्त गेट मैन अवरोध हटाने का प्रयास एवं आती हुयी ट्रेन के ड्राइवर को सचेत करेगा।
- (vii) उस अवस्था में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जंहा पटाखे लगाये जाते हैं, पहुंचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहां तक पहुंच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।
- (viii) उसके उपरान्त गेट मैन आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखकर ट्रेन को रोकेगा।
- (ब) **गेटमैन द्वारा किये जाने वाली अन्य कार्यवाही :-**

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

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

- (i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।
- (ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।
- (iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधे पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
- (iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।
- (v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुयें जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।
- (vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।
- (vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:—
 - 3. गेट को तुरन्त बंद करें।
 - 4. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे—
 - (क) ओ.एच.ई. की तारों से आग लगने पर।
 - (ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।
 - (ग) इंजन के पेंटो में खराबी।
 - (घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
 - (ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
 - (च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।
- 6. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत में टूटी तारों एवं बांड को न छुएँ।
- 7. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार 600 मी. एवं 1200 मी. पर बैनर—फ्लैग एवं पटाखें लगायें।
- 8. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनों लाइनों पर ओ.एच.ई. के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनों तारों पर अप एवं डाउन लाइन में पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।
- (viii) हाइट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
- (ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।
- (x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तो तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।

- (xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
 - (xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़ें।
 - (xiv) जिस मास्ट (खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुयें तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।
-

परिशिष्ट – सी

टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)

.....कुछ नहीं

परिशिष्ट – “डी”

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

1. स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर :

स्टेशन मास्टर 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 अहसास कराये। उसके कर्तव्यों में अन्य बातों के साथ-साथ यह भी शामिल है :

- 1.1 स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों का सामान्य पर्यवेक्षण।
- 1.2 यह सुनिश्चित करने के लिए आवधिक जांच करना कि सभी श्रेणी के कर्मचारी अपनी पाली रोस्टर के अनुरूप कार्य कर रहे हैं तथा उनके द्वारा सही व सुरक्षित कार्य पद्धति अपनायी जा रही है।
- 1.3 यह सुनिश्चित करने के लिए कर्मचारियों को आवधिक परीक्षा एवं जांच कराना कि इन से सम्बन्धित कर्मचारियों के सम्बन्ध में सभी नियमों से वे पूर्णतः अवगत है।
- 1.4 दुर्घटना निवारण एवं संचालन को सही एवं संरक्षित विधि के प्रयोग सम्बन्धी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना।
- 1.5 यार्ड एवं 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 अधीक्षक निम्नलिखित पैरा (2) में स्टेशन मास्टर के लिए वर्णित कर्तव्यों के मदों के लिए भी उत्तरदायी होंगे।

2. स्टेशन मास्टर :

स्टेशन मास्टर जब कार्यरत हों तो वह स्टेशन का पूरा इन्चार्ज होगा तथा कार्य प्रणाली के अनुसार गाड़ियों के रिसेशन 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 है ।
- 2.3 ब्लाक यन्त्रों का परिचालन और कन्ट्रोल फोन को स्वयं देखना है ।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

- 2.4 ट्राफिक/पावर ब्लॉक के दौरान पैनल पर नार्मल बटन कॉलर/पावर बटन कॉलर का प्रयोग करना ।
- 2.5 स्टेशन संचालन नियम और सा0 एवं स0 नियम पुस्तक के अनुसार सभी गाड़ियों का रिसेप्शन एवं डिस्पैच करना है ।
- 2.6 सिगनलों को "आफ" स्थिति में करने से पहले लाइन का साफ होना सुनिश्चित करना ।
- 2.7 शंटिंग संचालन हेतु आवश्यक निर्देश देना ।
- 2.8 आवश्यकता पड़ने पर ड्राइवर्स को सतर्कता आदेश और सिगनल विफलता परिपत्र का जारी करना ।
- 2.9 स्टेशन मास्टर डायरी तथा अन्य विभिन्न परिचालन अभिलेखों का रख-रखाव ।
- 2.10 ब्लाक नियन्त्रण की चाभियों, प्राइवेट नम्बर पुस्तिका, स्टेशन पैनल, कैंक हैण्डिल कि ताले, एसेम्बली के ताले की चाभियों का अपने अभिरक्षण में रखना ।
- 2.11 शिफ्ट कर्मचारियों के कार्य का पर्यवेक्षण ।
- 2.12 किसी सामान्य या विशेष आदेश द्वारा आवन्तित अन्य कर्तव्यों का सही पालन करना ।
- 2.13 स्टेशन मास्टर की ड्यूटी समाप्त हो जाने के बाद स्टेशन का सामान्य पर्यवेक्षण करना ।
- 2.14 गाड़ियों के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना ।
- 2.15 मोटर चालित कांटों को संचालित करना ।

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

3. कांटावाला :-

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

- 3.1 पैनल से जो कांटे संचालित नहीं होते उनकी तथा आवश्यकता पड़ने पर पैनल संचालित कांटों की नान सिगनल मूवमेंट में सही सेटिंग सुनिश्चित कर क्लैम्पिंग व पैडलाकिंग करना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार गार्ड की देख-रेख में स्टेशन पर गाड़ियों की शंटिंग करना ।
- 3.2 आवश्यकतानुसार गाड़ियों को पायलट करना, आइसोलेटर का संचालन करना तथा पेपर लाइन क्लियर टिकट और टी-369 (1) या 3(बी) को हस्तांतरित करना ।
- 3.3 जैसे और जब कार्यरत स्टेशन मास्टर आदेश दे कुहासा सिगनल को लगाना ।
- 3.4 स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखने के लिए वुडेन स्प्रेग लगाना तथा सेफ्टी चेन बांधकर ताला लगाना ।
- 3.5 अगर कोई सतर्कता आदेश हो तो सभी अप व डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश देना ।
- 3.6 पैसेन्जर गाड़ियों के लाइन क्लियर एवं प्रस्थान हेतु स्टेशन की घंटी बजाना ।

- 3.7 आवश्यकता पड़ने पर रुकने वाली गाड़ियों के गार्ड से पूर्ण आगमन रिपोर्ट लेना।
- 3.8 आवश्यकता पड़ने पर पार्सलों को लादना तथा उतारना।
- 3.9 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेशों का शीघ्रता व ईमानदारी से पालन करना।
- 3.10 गार्ड के पर्यवेक्षण में स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार गाड़ियों की शंटिंग करना।
- 3.11 दिन में टेल बोर्ड तथा रात में टेल लैम्प देखकर यह सुनिश्चित करना कि पूरी गाड़ी आ गई/चली गई है।

कमश: पृष्ठ 3 पर

4. फाटकवाला :-

फाटकवाला उसके चार्ज में दिये गये समपार फाटक के लिए उत्तरदायी है। प्रशासन द्वारा दिये गये उपकरणों को सुरक्षित रखना, उनके उचित प्रयोग और अनुरक्षण का उत्तरदायित्व उसी का है। उसे सड़क यातायात और रेलवे के लिए सदैव सतर्क रहना है और फाटक को निर्धारित तरीके से परिचालित करके रेल यातायात एवं सड़क यातायात दोनों को सुरक्षित करना है। उसे शंटिंग मूवमेंट और गाड़ी गुजरने पर फाटक को समय से बंद करना तथा संचलन पूरा होने पर समय से फाटक खोलना है ताकि सड़क यातायात डिटेंशन की घटना न घटे। इसके अतिरिक्त उसके निम्नलिखित कर्तव्य हैं :-

- 4.1 गाड़ी को गुजरने के लिए समपार फाटक को बंद करके ताला लगाना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर को समपार फाटक के बंद होने की सूचना सम्बन्धित परिशिष्ट 'ए' के अनुसार देना।
 - 4.2 दिन में गेट लाज की तरफ सतर्कता के साथ दाहिने हाथ में लाल व बायें हाथ में हरी झण्डी लेकर तथा रात में हाथ बत्ती को ट्रैक की तरफ सफेद रोशनी करके खड़े होना चाहिये जिससे कि आपातस्थिति में वह आवश्यकता पड़ने पर शीघ्र हाथबत्ती दिखा सके।
 - 4.3 खतरे की आशंका में उसे सतर्क और तुरन्त कार्यवाही हेतु तैयार रखना चाहिये।
 - 4.4 उसे देखना चाहिये कि समपार फाटक छोड़ना पड़ जाय तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बंद कर ताला लगा देना आवश्यक है।
 - 4.5 फाटक की बत्तियां निरंतर प्रज्वलित रहना चाहिये, इसे सुनिश्चित कर लें।
 - 4.6 यदि आपात स्थिति में उसे फाटक छोड़ना पड़ जाये तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बंद कर ताला लगा देना आवश्यक है।
 - 4.7 इसे सुनिश्चित करना चाहिये कि पहियों के फलेन्ज के पैनल हमेशा साफ रहते हैं।
 - 4.8 फाटक या उससे सम्बन्धित यंत्रों में यदि कोई खराबी दिखायी देती है तो शीघ्र से शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित कर देना चाहिये।
 - 4.9 यदि वह देखता है कि गाड़ी पार्ट हो गयी हो तो शोर मचाकर या हाव-भाव से ड्राइवर एवं गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकृष्ट करने का प्रयत्न करना चाहिये।
(उसे खतरे का सिगनल कतई नहीं दिखाना चाहिये)
 - 4.10 उसे अपने कार्यभार के घंटों में फाटक पर प्रत्येक दशा में उपस्थित रहना चाहिये। उसे समपार फाटक को तब तक नहीं छोड़ना चाहिये जब तक कि वह कार्यमुक्त न हो गया हो।
 - 4.11 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये सभी वैध निर्देशों का पालन करना चाहिये।
- क. गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए फाटक को बंद करने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाटक बंद इंडीकेशन देगा।

- ख. फाटक होकर गाड़ियों के संरक्षित रूप के पास करने का ध्यान रखना और गाड़ियों के चालन (रन) के दौरान पायी गयी किसी खराबी के सम्बन्ध में चिल्लाकर अथवा अंग संचालन द्वारा चालक एवं गार्ड का ध्यान आकृष्ट करेगा।
- ग. अपने कर्तव्य काल में चेक रेल को साफ रखना।

.....

परिशिष्ट "ई"

स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची :-

क्रम सं०	उपकरण	संख्या
1	बटन कालर्स	6
2	पावर ब्लॉक बटन कालर्स	6
3	फायर बाल्टिया	6
4	अग्निशामक यंत्र	2
5	हैण्ड सिगनल लैम्प (ट्राई कलर बैट्री आपरेटेड)	3
6	फाग सिगनल	50
7	प्राथमिक चिकित्सा बाक्स	1
8	सेपटी चेन	4
9	क्लैम्प	8
10	पैड लाक चाभी सहित	16
11	वूडेन स्प्रेग	8
12	वी.एच.एफ. सेट	1
13	हैण्ड सिगनल फ्लैग	
	लाल	4
	हरा	4
14	स्ट्रेचर	2
15	व्हील चेयर	1

परिशिष्ट "एफ"

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

———— कोई नहीं ————

