दक्षिण पूर्व मध्य रेल्वे

कार्यालय
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
रायपुर दिनांक : 28.08.2025

संख्याः– वरि.मं.परि./रा.भा./स्टेशन संचालन नियम प्रतिलिपि/2025

प्रति,

मुख्य प्रबंधक/सूचना प्रौद्योगीकि
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे,रायपुर

विशय :– स्टेशन संचालन नियमों के अनुवाद,कंप्यूटरीकण,द्विभाषी मुद्रण एवं वेबसाइट पर अपलोड किये जाने हेतु ।

संदर्भ :– 1.सहायक निदेशक (राजभाषा) रेलवे बोर्ड , नई दिल्ली का पत्र सं. 2021/हिंदी (विशेष) /5/1, दिनांक 28.05.2025
2 वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी एवं वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक–I, प्रधान कार्यालय,द.पू.म. रेलवे, बिलासपुर का पत्र सं. प्रका/हिंदी/स्टे.संचा.नि./09 दिनांक 30.05.2025
3 राजभाषा अधिकारी/रायपुर मंडल का पत्र कंमाक– मं.रे.प्र./रायपुर/हिर्दी/स्टे.सं. नि./37/200 दि. 08.07.2024

उपरोक्त संदर्भित्र पत्रों (प्रतिलिपि संलग्न) में दिये गये निर्देशों के आलोक में रायपुर मंडल से संबंधित स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों के (Station Working Rules) हिंदी–अंग्रेजी द्विभाषी मुद्रण प्रारूप को रायपुर मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किया जाना है। अतः इसके अनुपालन में प्रथम चरण में रायपुर मंडल के निम्नांकित स्टेशनों के हिंदी–अंग्रेजी द्विभाषी स्कैन्ड कॉपी (पीडीएफ प्रति) संलग्न कर आपकी ओर रायपुर मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किये जाने हेतु प्रेषित किया जा रहा है।

कंमाक	स्टेशन का नाम	स्टेशन संचालन नियम हिंदी	स्टेशन संचालन नियम अंग्रेजी	स्टेशन Appendix प्रति (द्विभाषी हिंदी–अंग्रेजी)
1	तिल्दा स्टेशन	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
2	अंतागढ़ स्टेशन	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
3	कुसुमकसा	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
4	बालोद	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
5	गुदुम	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति
6	दल्लीराजहरा	1 प्रति	1 प्रति	1 प्रति

अन्य स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों की हिंदी–अंग्रेजी द्विभाषी स्कैन्ड कॉपी (पीडीएफ प्रति) जैसे–जैसे तैयार होगी वैसे ही आपकी ओर रायपुर मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किये जाने हेतु प्रेषित किया जायेगा।

संलग्न : संदर्भाधीन पत्रों की प्रतिलिपि।

(मनीष अग्रवाल)
वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
दक्षिण पूर्व मध्य रेल,रायपुर

प्रतिलिपिः– 1 वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी एवं वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक–I, प्रधान कार्यालय,द.पू.म.रेलवे, बिलासपुर के कृपया सूचनार्थ ।
2 राजभाषा अधिकारी/रायपुर के कृपया सूचनार्थ।

Scanned with CamScanner

Scanned with CamScanner

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

भारत सरकार/GOVERNMENT OF INDIA
रेल मंत्रालय/MINISTRY OF RAILWAYS
रेलवे बोर्ड/RAILWAY BOARD

दिनांक 28.05.2025

सं. 2021/हिंदी (विशेष)I/5/1

महाप्रबंधक (राजभाषा)
सभी क्षेत्रीय रेलें एवं उत्पादन इकाइयां।

विषय: स्टेशन संचालन नियमों के अनुवाद, कंप्यूटरीकरण, द्विभाषी मुद्रण एवं वेबसाइट पर अपलोड करने से संबंधित तिमाही रपट।
संदर्भ: बोर्ड कार्यालय का दिनांक 09.10.2025 का समसंख्यक पत्र।

उपर्युक्त विषय पर कृपया बोर्ड कार्यालय के संदर्भाधीन पत्र का अवलोकन करें, जिसके तहत स्टेशन संचालन नियमों के अनुवाद एवं द्विभाषी मुद्रण की स्थिति से संबंधित तिमाही रपट संशोधित प्रोफार्मा में भिजवाने का अनुरोध किया गया था।

उल्लेखनीय है कि विभिन्न तिमाहियों के दौरान रेलों आदि से प्राप्त रपटों की बोर्ड स्तर पर समीक्षा की गई है। समीक्षा के दौरान, प्रोफार्मा के कॉलम 6 एवं 7 का अवलोकन करने पर कई रेलों द्वारा रपटों में दर्शाए गए आंकडों के कारण भ्रम की स्थिति उत्पन्न होने से इस प्रोफार्मा में पुन: आंशिक संशोधन किया गया है ताकि रेलों आदि से प्राप्त आंकडे पारदर्शी हो सकें और भ्रम की स्थिति भी उत्पन्न न हो।

अत: अनुरोध है कि भविष्य में यह रपट संशोधित प्रोफार्मा (प्रतिलिपि संलग्न) में ई-मेल आईडी- sohindispl1@gmail.com पर भिजवाना सुनिश्चित करें। साथ ही, जिन रेलों आदि के स्टेशन संचालन नियम अभी वेबसाइट पर अपलोड होना बाकी हैं उनके संबंध में भी कृपया तत्काल अपेक्षित कार्रवाई करें।

संलग्नक: यथोक्त

सुनीता 28/05/2025
(सुनीता पुराकायस्थ)
सहायक निदेशक (राजभाषा)
रेलवे बोर्ड

कमरा नं. 304, कॉफमो बिल्डिंग, तिलक ब्रिज, नई दिल्ली 110002

Scanned with OKEN Scanner
Scanned with CamScanner

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY
मुख्यालय राजभाषा कार्यालय, चतुर्थ तल, 'सी' ब्लॉक, महाप्रबंधक भवन, द.पू.म.रे. बिलासपुर(छ.ग.)-495004
Headquarters Rajbhasha Office, 4th Floor, 'C' Block, GM Building, SECR Bilaspur(C.G.)-495004

संख्याः प्रका/हिंदी/स्टे.संचा.नि./09

दिनांक: 30.05.2025

मंडल रेल प्रबंधक (राजभाषा),
द.पू.म.रेलवे, बिलासपुर, रायपुर, नागपुर

विषयः स्टेशन संचालन नियमों के अनुवाद, कंप्यूटरीकरण, द्विभाषी मुद्रण एवं वेबसाइट पर अपलोड करने से संबंधित तिमाही रिपोर्ट।

संदर्भः बोर्ड कार्यालय का दिनांक 28.05.2025 का पत्र सं 2021/हिंदी(विशेष) 1/5/1

.....

उपर्युक्त विषयांतर्गत संदर्भित पत्र के तहत बोर्ड कार्यालय द्वारा स्टेशन संचालन नियमों के अनुवाद, कंप्यूटरीकरण, द्विभाषी मुद्रण एवं वेबसाइट पर अपलोड करने से संबंधित तिमाही रिपोर्ट में आंशिक संशोधन किया गया है ताकि प्राप्त आंकड़ें पारदर्शी हो सके और भ्रम की स्थिति उत्पन्न न हो।

अतः अनुरोध है कि भविष्य में यह रिपोर्ट संशोधित प्रोफार्मा में भरकर इस कार्यालय में भिजवाई जाए ताकि रिपोर्ट समेकित कर रेलवे बोर्ड प्रेषित की जा सके। साथ ही जिन मंडलों में स्टेशन संचालन नियम वेबसाईट पर अपलोड होना बाकी है वे कृपया इस संबंध में तत्काल अपेक्षित कार्रवाई कर प्रधान कार्यालय को सूचित करें।

संलग्नः यथोक्त

30/5/2025
वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी
Sr. Rajbhasha Adhikari
प्रधान कार्यालय/Head Office
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे,बिलासपुर
S.E.C.Rly. Bilaspur

D:\My Reports\9 SWR qly doc

Scanned with CamScanner

अनुस्मारक - I

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

कार्यालय
मंडल रेल प्रबंधक (राजभाषा)
रायपुर
दिनांक : 08.07.2025

सं. - मं.रे.प्र./रायपुर/हिंदी/स्टे.सं.नि./37/200

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक,
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, रायपुर

विषय :- स्टेशन संचालन नियमों के अनुवाद, कंप्यूटरीकरण, द्विभाषी मुद्रण एवं वेबसाइट पर अपलोड करने से संबंधित तिमाही रिपोर्ट।

संदर्भ :- 1. वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी एवं वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक -I, प्रधान कार्यालय, द.पू.म.रेलवे, बिलासपुर का पत्र सं. प्रका/हिंदी /स्टे. संचा. नि./09 दिनांक 30.05.2025
2. सहायक निदेशक (राजभाषा) रेलवे बोर्ड, नई दिल्ली का पत्र सं. 2021/हिंदी (विशेष)।/5/1, दिनांक 28.05.2025
3. इस कार्यालय का पत्र सं. मं.रे.प्र./रायपुर/हिंदी/स्टे.सं.नि./37/154, दि. 03.06.2025

कृपया इस कार्यालय के उपर्युक्त संदर्भित पत्र क्र. 3 का अवलोकन करें जिसके तहत प्रधान कार्यालय एवं रेलवे बोर्ड के उपर्युक्त संदर्भित पत्र क्र. 1 एवं 2 में दिए गए निदेशानुसार हिंदी-अंग्रेजी द्विभाषिक रूप में जारी किए जा चुके स्टेशन संचालन नियमों को क्षेत्रीय रेलवे / अधीनस्थ मंडलों की वेबसाइट पर अपलोड कर संबंधित तिमाही रिपोर्ट निर्धारित प्रपत्र में प्रेषित करने का अनुरोध किया गया है।

अतः पुनः अनुरोध है कि कृपया रायपुर मंडल के सभी स्टेशनों के हिंदी-अंग्रेजी द्विभाषी रूप में जारी स्टेशन संचालन नियमों की स्कैन्ड कॉपी (पीडीएफ प्रति) मंडल की वेबसाइट पर अपलोड किए जाने की यथाशीघ्र व्यवस्था करें तथा इससे संबंधित रिपोर्ट संलग्न प्रोफार्मा में अधोहस्ताक्षरी को प्रेषित करें ताकि प्रधान कार्यालय को उक्त रिपोर्ट प्रेषित की जा सके।

धन्यवाद।

संलग्न : यथोक्त।

08/07/2025

(निकेश कुमार पाण्डेय)
राजभाषा अधिकारी
कृते मंडल रेल प्रबंधक (राजभाषा)
द. पू. म. रेलवे, रायपुर

प्रतिलिपि :- 1. अपर मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं अपर मंडल रेल प्रबंधक, द. पू. म. रेलवे, रायपुर के सूचनार्थ सादर प्रेषित।
2. वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी एवं वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक - I, प्रधान कार्यालय, द. पू. म. रेलवे, बिलासपुर को सूचनार्थ प्रेषित।

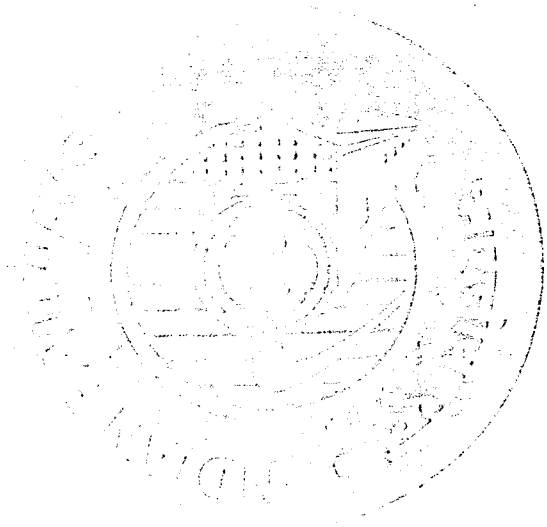
Scanned with CamScanner

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

स्टेशन कार्य प्रणाली

तिल्दा नेवरा (बड़ी लाइन)

रायपुर मंडल



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
रायपुर मंडल
तिल्दा नेवरा (बड़ी लाइन) का स्टेशन संचालन नियम

जारी करने की तिथि.....27.08.2021
लागू होने की तिथि.....

टिप्पणी:-

स्टेशन संचालन नियम को सामान्य एवं सहायक नियमों और ब्लॉक वर्किंग मैन्युअल के साथ पढ़ा जाएगा। ये नियम किसी भी तरह से उपरोक्त पुस्तकों में दिए गए किसी भी नियम का उल्लंघन नहीं करते हैं।

1. **स्टेशन संचालन नियम आरेख:**

मु. सि. एवं दू.सं. इंजी./ द.पू.म.रे. एवं सिगनल इंटरलॉकिंग योजना सं. एस.आई. 387/14 संशोधन "ई" पर स्टेशन संचालन नियम, आरेख सं. एस.आई. 387/14 संशोधन "ई" आधारित है तथा इस संचालन नियम के साथ संलग्न है जो यार्ड की सम्पूर्ण बनावट, आईबीएस व्यवस्था एवं इंटरलाकिंग, ग्रेडिएंट एवं लाइनों की स्वतंत्र रूप से वहन क्षमता, केबिनों एवं समीपवर्ती स्टेशनों के नाम आदि प्रदर्शित करता है। लाइनों, प्वाइंट्स, सिगनलों आदि की संख्या जैसा कि स्टेशन संचालन नियम आरेख में दिखाया गया है, का विफलताओं एवं दुर्घटना की रिपोर्टिंग करते समय उल्लेख किया जाएगा।

2. **स्टेशन का विवरण:-**

2.1 **सामान्य स्थिति (लोकेशन):-**

तिल्दा नेवरा (कोड- टी.एल.डी.) एक "बी" श्रेणी स्टैंडर्ड-III केंद्रीय पैनल इंटरलॉक्ड स्टेशन है जो हावड़ा-नागपुर मुख्य लाइन पर हथबंद (कोड –एच.एन.) एवं बैकुंठ (कोड-बीकेटीएच) के मध्य हावड़ा से 792.123 (नया) एवं 790.766 (पुराना) किलोमीटर पर स्थित है। स्टेशन पर पैनल बोर्ड के माध्यम से प्वाइंटों एवं सिगनलों के प्रचालन के लिए केंद्रीय पैनल की व्यवस्था है। इसके अतिरिक्त इस स्टेशन मे दो गुमटी है जिसका नाम पूर्व एवं पश्चिमी गुमटी है। पूर्व एवं पश्चिमी गुमटी मे क्रैंक हैंडलिंग की व्यवस्था है।

2.2. **दोनों छोरों पर ब्लॉक स्टेशन एवं उनकी दूरी:-**

(i) समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशन हथबंद(कोड-एच.एन.) है जो हावड़ा छोर पर 10.666 कि.मी. की दूरी पर अवस्थित है तथा नागपुर छोर पर बैकुंठ (कोड-बी.के.टी.एच.) है जो 6.108 कि.मी. की दूरी पर अवस्थित है।

(ii) आई.बी.एस. (तिल्दा – हथबन्द)

डाउन इंटरमिडियेट ब्लाक सिगनल किमी. न. 785.804 (पुराना) मे अवस्थित है।

अप इंटरमिडियेट ब्लाक सिगनल किमी. न. 785.057 मे अवस्थित है।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

2.3 विभिन्न दिशाओं में स्टेशन के दोनों छोरों पर ब्लॉक सेक्शन सीमाएँ:-

(ए) तिल्दा- हथबंद सेक्शन में :-

क्रम सं.	स्टेशनों के मध्य	प्वाइंट जिससे ब्लॉक सेक्शन प्रारंभ होता है।	प्वाइंट जिस पर ब्लॉक सेक्शन समाप्त होता है।
1	हथबंद- तिल्दा आईबीएस (अप लाइन)	हथबंद का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल	हथबंद एवं तिल्दा के मध्य हथबंद के अप आईबीएस सं.39 के आगे 400 मीटर पर
2	हथबंद आईबीएस- तिल्दा (अप लाइन)	हथबंद का अप आईबीएस सं.39	अप लाइन पर तिल्दा के बीएसएलबी पर
3	हथबंद- तिल्दा (अप मिड लाइन)	मिड लाइन पर हथबंद का अप एडवांस स्टार्टर	तिल्दा के डाउन मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 26
4	तिल्दा - हथबंद (डाउन मिड लाइन)	तिल्दा का डाउन मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 26	हथबंद का अप मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल
5	तिल्दा -हथबंद आईबीएस (डाउन लाइन)	तिल्दा का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 28	तिल्दा का डाउन आईबीएस सं. 30 के आगे 400 मी. तक
6	तिल्दा आईबीएस- हथबंद (डाउन लाइन)	तिल्दा का डाउन आईबीएस 30	डाउन लाइन पर हथबंद के बीएसएलबी तक

(बी) तिल्दा- बैकुंठ सेक्शन में :-

क्रम सं.	स्टेशनों के मध्य	प्वाइंट जिससे ब्लॉक सेक्शन प्रारंभ होता है।	प्वाइंट जिस पर ब्लॉक सेक्शन समाप्त होता है।
1	तिल्दा'-बैकुंठ (अप लाइन)	तिल्दा का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 27	बैकुंठ के अप बीएसएलबी तक
2	तिल्दा -बैकुंठ (अप मिडिल लाइन)	तिल्दा का अप मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 25	बैकुंठ का डाउन मिडिल एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 26
3	बैकुंठ-तिल्दा (डाउन मिड लाइन)	बैकुंठ का डाउन मिडिल लाइन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं.26	तिल्दा का अप मिडिल एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 25
4	बैकुंठ- तिल्दा (डाउन लाइन)	बैकुंठ का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं.28	डाउन लाइन पर तिल्दा के बीएसएलबी पर

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

2.4 ग्रेडिएंट (यदि हो)-

(ए) हथबंद छोर पर -

(1) सी.एच. 00.00 मी. से 679.35 मी. तक 1000 में 1 ढलान तत्पश्चात 300 में 1 ढलान।

(2) सी.एच. 679.35 मी. से 1329.75 मी. तक 300 में 1 ढलान तत्पश्चात 200 में 1ढलान।

(3) सी.एच. 1329.75 मी. से 1929.75 मी. तक 200 में 1 ढलान तत्पश्चात समतल।

(बी) बैकुंठ छोर पर –

(1) सी.एच. 00.00 मी. से 116.95 मी. तक 1000 में 1 चढ़ान तत्पश्चात 650 में 1 ढलान।

(2) सी.एच. 116.95 मी. से 263.00 मी. तक 650 में 1 ढलान तत्पश्चात 500.56 में 1ढलान।

(3) सी.एच. 263.00 मी. से 618.4 मी. तक 500.56 में 1 ढलान तत्पश्चात 150 में1ढलान।

2.5 विन्यास (ले-आउट):-

स्टेशन यार्ड में 6 रनिंग लाइनें अर्थात अप लूप सह डाउन रिसेप्शन एवं डिस्पैच (लाइनं सं. 1), अप रिसेप्शन एवं डिस्पैच सह डाउन डिस्पैच (लाइन सं.2), अप मेन लाइन (लाइन सं. 3), मिडिल लाइन (लाइन सं. 4), डाउन मेन लाइन (लाइन सं. 5) तथा डाउन लूप लाइन (लाइन सं. 6) हैं।

- इन रनिंग लाइनों के अतिरिक्त हावड़ा छोर पर (हथबंद) की ओर लाइन सं 1 एवं लाइन सं. 6 के विस्तार में सैंड हम्प बने हुए है।
- यार्ड मे नागपुर (बैकुंठ) छोर मे लाईन न. 02 से जी.एम.आर.- आर.ई.एल. साईडिंग का टेक आफ है एवं इसे डी./एस. न. 40 से आइसोलेट किया जाता है। साईडिंग मे इनवर्ड एवं आउटवर्ड के लिये प्वाइंट न. 40 की रिवर्स मे सेट किया जाता है।
- यार्ड में हावड़ा छोर पर लाइन सं. 2 के विस्तार में एक शंटिंग नेक है जो कि रनिंग लाइन से डी.एस. प्वाइंट 35 के माध्यम से पृथक की गई है जिसका डी ई से एस एच-19 तक सी एस एल 729 मी. है तथा साइडिंग से या के लिए संचलन हेतु सिगनल लगे हुए हैं।
- अप एवं डाउन दोनों लाइनों पर तिल्दा एवं हथबंद के मध्य ब्लॉक सेक्शन आई.बी.एस. के माध्यम से विभाजित किया गया है।

2.5.1 रनिंग लाइनें, संचलन की दिशा तथा सी.एस.एल. में वहन क्षमता:-

क्र.सं.	लाइन का नाम	मीटर में सीएसएल	लाइन का उद्देश्य
1	लाइन सं. 1 (अप लूप सह डाउन रिसेप्शन एवं डिस्पैच लाइन)	733.0 (स्टार्टर से स्टार्टर तक)	अप एवं डाउन गाड़ियों के रिसेप्शन एवं डिस्पैच के लिए
2	लाइन सं. 2 (अप रिसेप्शन एवं डिस्पैच सह डाउन डिस्पैच लाइन)	738.6 (स्टार्टर से स्टार्टर तक)	

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

3	लाइन सं. 3 (अप मेन लाइन)	744.5 (स्टार्टर से स्टार्टर तक)	अप गाड़ियों के रिसेप्शन एवं डिस्पैच के लिए
4	लाइन सं. 4 (मिडिल लाइन)	739.5 (स्टार्टर से स्टार्टर तक)	अप एवं डाउन गाड़ियों के रिसेप्शन एवं डिस्पैच के लिए
5	लाइन सं. 5 (डाउन मेन लाइन)	799.0 (शंट से स्टार्टर तक)	डाउन गाड़ियों के रिसेप्शन एवं डिस्पैच के लिए
6	लाइन सं. 6 (डाउन लूप लाइन)	799.0 (शंट से स्टार्टर तक)	

2.5.2 गैर रनिंग लाइनें तथा उनकी सी.एस.एल. में क्षमता:-

- स्टेशन पर गाड़ियों के एक साथ रिसेप्शन एवं डिस्पैच की सुविधा के लिए हावड़ा (हथबंद) छोर पर लाइन सं. 1 एवं 6 के विस्तार में सैंड हम्प बनाया गया है।
- यार्ड के नागपुर (बैकुंठ) छोर मे लाईन न. 02 से मेसर्स जी.एम.आर.- आर.ई.एल. साईडिंग का टेक आफ है।
- बिलासपुर छोर पर गुड्स लूप (लाइन सं. 2) के विस्तार में 729 मीटर (सी.एस.एल.) लंबी एक शंटिंग नेक बनाई गई है जो गुड्स शेड का हिस्सा है।

2.5.3 विन्यास में कोई विषेशता:-

विन्यास में कोई उल्लेखनीय विषेशता नहीं है, जिसे शामिल किया जा सके।

2.6 समपार फाटक:-

कर्मचारी सहित समपार फाटक:

ए. तिल्दा एवं हथबंद के बीच कि.मी. 785/21-23 (पुराना) पर रेलवे लाइन को पार करता हुआ एक 'सी' श्रेणी का कर्मचारी सहित नॉन-इंटरलाक्ड समपार फाटक सं. 394 है जो कि सामान्यत: सड़क यातायात के लिए बंद रहता है। (विस्तृत संचलन अनुदेशों के लिए परिशिष्ट 'ए' का अवलोकन करें।)

बी. तिल्दा एवं हथबंद के बीच कि.मी. 786/31-33 (पुराना) पर रेलवे लाइन को पार करता हुआ एक 'सी' श्रेणी का कर्मचारी सहित नॉन-इंटरलाक्ड समपार फाटक सं. 395 है जो कि सामान्यत: सड़क यातायात के लिए बंद रहता है। (विस्तृत संचलन अनुदेशों के लिए परिशिष्ट 'ए1' का अवलोकन करें।)

सी. तिल्दा एवं बैकुंठ के बीच कि.मी. 791/9-11 पर रेलवे लाइन को पार करता हुआ एक 'विशेष' श्रेणी का कर्मचारी सहित इंटरलाक्ड समपार फाटक सं. 398 है जो कि कंट्रोल-57 से नियंत्रित होता है। यह सामान्यत: सड़क यातायात के लिए खुला रहता है। (विस्तृत संचलन अनुदेशों के लिए परिशिष्ट 'ए 2' का अवलोकन करें।)

3.0 कार्य संचालन के साधन तथा प्रणाली:-

(i) तिल्दा-हथबंद सेक्शन के मध्य (अप एवं डाउन) गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत डबल लाइन ब्लॉक उपकरण से साथ बीपीएसी (डिजिटल एक्सल काउंटर) के माध्यम से सामान्य नियम के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक संचलन नियमावली के भाग III ए के अनुसार किया जाता

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

है । ब्लॉक उपकरण ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थापित है जो उनके प्रचालन और उनकी चाबियों की अभिरक्षा हेतु उत्तरदाई है ।

(ii) तिल्दा एवं हथबंद के मध्य ब्लॉक सेक्शन को अप एवं डाउन दोनों लाइनों को क्रमश: कि.मी. 785.057 एवं 785.304 पर इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनल के माध्यम से दो ब्लॉक सेक्शनों में विभाजित किया गया है ।

(iii) तिल्दा-बैकुंठ सेक्शन के मध्य (अप एवं डाउन) गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत डबल लाइन ब्लॉक उपकरण से साथ बीपीएसी (डिजिटल एक्सल काउंटर) के माध्यम से सामान्य नियम के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक संचलन नियमावली के भाग III ए के अनुसार किया जाता है । ब्लॉक उपकरण ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थापित है जो उनके प्रचालन और उनकी चाबियों की अभिरक्षा हेतु उत्तरदाई है ।

(iv) तिल्दा-हथबंद सेक्शन के मध्य (मिडिल लाइन) गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत बीपीएसी (डिजिटल एक्सल काउंटर) के साथ डायडो टाइप टोकनलेस ब्लॉक उपकरण से माध्यम से सामान्य नियम के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक संचलन नियमावली के भाग II के अध्याय IV एवं V के अनुसार किया जाता है । ब्लॉक उपकरण ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थापित है जो उनके प्रचालन और उनकी चाबियों की अभिरक्षा हेतु उत्तरदाई है ।

(v) इसी प्रकार तिल्दा–बैकुंठ सेक्शन के मध्य (मिडिल लाइन) गाड़ियों का संचालन पूर्ण ब्लॉक प्रणाली के अंतर्गत बीपीएसी (डिजिटल एक्सल काउंटर) के साथ डायडो टाइप टोकन लेस ब्लॉक उपकरण से माध्यम से सामान्य नियम के अध्याय VIII एवं XIV तथा ब्लॉक संचलन नियमावली के भाग II के अध्याय IV अनुसार किया जाता है । ब्लॉक उपकरण ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के कार्यालय में स्थापित है जो उनके प्रचालन और उनकी चाबियों की अभिरक्षा हेतु उत्तरदाई है ।

4. **सिगनल तथा इंटरलॉकिंग प्रणाली:-**

इस यार्ड में तथा इसके बाहर गाड़ियों का संचलन, सामान्य नियम सं. 3.07 (4), (5), (6) व (7), 3.08 (4) (बी), 3.09, 3.10, 3.13 (6) (बी) तथा 3.27 (ए) के अनुसार नियंत्रित करने के लिए बहुसंकेती कलर लाइट सिगनलों की व्यवस्था की गई है ।

ए. **इस स्टेशन की प्रत्येक दिशा में निम्नलिखित सिगनल लगाए गए हैं –**

(ए) **हथबंद -तिल्दा के मध्य अप लाइन पर अप गाड़ियों के लिए:-**

(i) कि.मी. 782/1-3 पर स्थिति समपार फाटक का अप डिस्टेंट सह हथबंद का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल

(ii) कि.मी. 782/1-3 पर स्थिति समपार फाटक का अप गेट सिगनल

(iii) हथबंद का अप आईबीएस सिगनल एवं 39

(IV) तिल्दा का अप डिस्टेंट सिगनल

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(V) तिल्दा का अप इनर डिस्टेंट सिगनल

(VI) जंक्शन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का अप हेाम सिगनल तथा इसके नीचे कालिंग ऑन सिगनल

(बी) तिल्दा-हथबंद के मध्य अप मिडिल लाइन पर अप गाड़ियों के लिए:-

(i) कि.मी.782/1-3 पर स्थिति समपार फाटक का अप मिडिल गेट सिगनल सह हथबंद का अप मिडिल एडवांस स्टार्टर

(ii) कि.मी. 782/1-3 पर स्थिति समपार फाटक का अप मिडिल गेट सिगनल

(iii) तिल्दा का अप मिडिल डिस्टेंट सिगनल

(IV) तिल्दा का अप मिडिल इनर डिस्टेंट सिगनल

(V) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का अप मिडिल हेाम सिगनल तथा इसके नीचे कालिंग ऑन सिगनल

(VI) हावड़ा छोर पर मिडिल एवं डाउन लाइन पर स्वतंत्र शंट सिगनल

(सी) तिल्दा-हथबंद के मध्य डाउन मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ियों के लिए:-

(i) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर तथा उसके नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल तथा शंट सिगनल सहित डाउन मिडिल स्टार्टर

(ii) तिल्दा का डाउन मिडिल एडवांस स्टार्टर सिगनल

(iii) किमी. 782/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन मिडिल गेट डिस्टेंट सिगनल

(IV) किमी. 782/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन मिडिल गेट इनर डिस्टेंट सिगनल

(V) कि.मी. 782/1-3 पर स्थिति समपार फाटक का डाउन मिडिल गेट सिगनल सह हथबंद का डाउन मिडिल डिस्टेंट सिगनल

(VI) हथबंद का डाउन मिडिल होम सिगनल

(डी) तिल्दा–हथबंद के मध्य डाउन लाइन पर डाउन गाड़ियों के लिए:-

(i) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर तथा उसके नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल तथा शंट सिगनल सहित डाउन स्टार्टर सिगनल

(ii) तिल्दा का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल

(iii) तिल्दा एवं हथबंद के मध्य आईबीएस का डाउन डिस्टेंट

(IV) तिल्दा एवं हथबंद के मध्य आईबीएस का डाउन इनर डिस्टेंट

(V) तिल्दा का डाउन आईबीएस सिगनल-30

(VI) किमी. 782/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन गेट सिगनल

(VII) किमी.782/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन गेट इनर डिस्टेंट सिगनल

(VIII) किमी.782/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन गेट सिगनल सह हथबंद का डाउन डिस्टेंट सिगनल

(IX) हथबंद का डाउन होम सिगनल

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(ई) तिल्दा–बैकुंठ के मध्य अप लाइन पर अप गाड़ियों के लिए:-

(i) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर तथा उसके नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल तथा शंट सिगनल सहित अप स्टार्टर सिगनल

(ii) तिल्दा का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल

(एफ) तिल्दा–बैकुंठ के मध्य अप मिडिल लाइन पर अप गाड़ियों के लिए:-

(i) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर तथा उसके नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल तथा शंट सिगनल सहित अप मिडिल स्टार्टर सिगनल

(ii) तिल्दा का अप मिडिल एडवांस स्टार्टर सिगनल

(जी) बैकुंठ–तिल्दा के मध्य डाउन लाइन पर पर डाउन गाड़ियों के लिए:-

(i) तिल्दा का डाउन डिस्टेंट सिगनल

(ii) तिल्दा का डाउन इनर डिस्टेंट सिगनल

(iii) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर तथा उसके नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल सहित डाउन होम सिगनल

(एच) बैकुंठ–तिल्दा के मध्य डाउन मिडिल लाइन पर पर डाउन गाड़ियों के लिए:-

(i) तिल्दा का डाउन मिडिल डिस्टेंट सिगनल

(ii) तिल्दा का डाउन मिडिल इनर डिस्टेंट सिगनल

(iii) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर तथा उसके नीचे कॉलिंग ऑन सिगनल सहित डाउन मिडिल होम सिगनल

(IV) यार्ड के नागपुर (बैकुंठ) छोर पर अप एवं मिडिल लाइन पर स्वतंत्र शंट सिगनल

उपरोक्त सिगंलिंग व्यवस्था के साथ :-

(i) जी.एम.आर.–आर.ई.एल. साईडिंग से शंट सिगनल न. 20 दिया गया है।

(ii) डाउन लाईन पर हावडा छोर मे शंट सिगनल न. 21 दिया गया।

(iii) मिडिल लाईन पर हावडा छोर मे शंट सिगनल न. 23 दिया गया।

(iv) लाईन न. 5 के लिये नागपुर छोर पर शंट सिगनल न. 13 दिया गया।

(v) लाईन न. 6 के लिये नागपुर छोर पर शंट सिगनल न. 15 दिया गया।

(vi) अप लाईन पर नागपुर छोर पर शंट सिगनल न. 22 दिया गया।

(vii) डाउन मिडिल लाईन पर नागपुर छोर पर शंट सिगनल न. 24 दिया गया।

प्वाइंट्स एवं सिगनलों का प्रचालन केबिन में उपलब्ध पावर सिगनलिंग पैनल के माध्यम से किया जाता है। सिगनलों, प्वाइंटों तथा रूट के लिए पुश बटन उपलब्ध कराए गए हैं। इन्हें इल्युमिनिटेड ट्रैक डायग्राम बोर्ड पर ज्योग्राफिकल ऑर्डर में उपलब्ध कराया गया है। इंटरलॉकिंग विद्युतीकृत रूप से रिले के माध्यम से प्राप्त होती है। (सिगनलों, प्वाइंटों, इंटरलॉकिंग, प्वाइंटों के विद्युत संकेतक, ट्रैक सर्किट, एक्सल काउंटर, वीडर काउंटर तथा क्रैंक हैंडल की प्रचालन हेतु विस्तृत अनुदेशों के लिए परिशिष्ट 'बी' देखें।)

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

4.1.1 ट्रैक सर्किट :

ए. सभी रनिंग लाइनें होम सिनगल एवं एडवांस स्टार्टर सिनगलों के मध्य अंतपार्शित हैं । ट्रैक सर्किट सहित लाइनों की स्थिति अर्थात वे ऑक्यूपाइड हैं या क्लियर यह स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संस्थापित कंट्रोल पैनल बोर्ड पर प्रदर्शित होती है ।

सामान्यत: ट्रैक सर्किट युक्त लाइनों के लिए कंट्रोल पैनल बोर्ड पर किसी प्रकार का कोई लाइट नहीं होती है । यदि ट्रैक सर्किट क्लियर है तो जैसे ही लाइन सेट की जाती है पैनल बोर्ड पर सफेद लाइट दिखाई देने लगती है ।

जब ट्रैक सर्किट ऑक्यूपाइड है तो लाइन का ट्रैक सर्किट युक्त भाग पैनल पर सफेद लाइट द्वारा इंगित किया जाता है । लाइन फेल्योर की स्थिति में फेल्योर का संकेत लाल लाइट द्वारा दिया जाता है । ट्रैक सर्किट के भी फेल्योर की स्थिति में उसके संकेत भी लाल लाइट द्वारा दिया जाता है ।

ट्रैक सर्किट के फेल हो जाने की स्थिति में संबंधित होम सिगनल अप्रचालित हो जाएगा ।

बी. अप एवं डाउन स्टार्टर सिगनलों के मध्य ट्रैक सर्किट उपलब्ध कराए गए हैं ताकि जैसे ही कोई गाड़ी ट्रैक सर्किट के ऊपर से गुजरे सिगनल ऑन स्थिति में हो जाए तथा आगे के ब्लॉक स्टेशन पर गाड़ी के आगमन पर संबंधित ब्लॉक उपकरण सामान्य न कर दिया जाए तब तक संबंधित सिगनल अप्रचालित रहे ।

सी. गाड़ी आपातकाल में कॉलिंग सिगनल को क्लियर करते हुए या गाड़ी को ब्लॉक लाइन पर लेना हो तो गाड़ी होम सिगनल के नीचे रूकी है यह स्टेशन मास्टर को दर्शाने के लिए अप एवं डाउन दोनों दिशाओं में होम सिगनल के पास ट्रैक सर्किट लगाए गए हैं ।

4.1.2 ट्रैक सर्किट का फेल्योर ;

ए. ट्रैक सर्किट इंडिकेटर के फेल्योर की स्थिति में संबंधित सिगनल को ऑफ किया जा सकता है यदि सिगनल का ऑफ पहलू दिखाई देता है तथा सामान्य रूप से ऑन सिगनल पर गाड़ी को प्रवेश दिया जा सकता है या डिस्पैच किया जा सकता है ।

बी. ट्रैक सर्किट के फेल्योर की स्थिति में लाइन पर गाड़ी को प्रवेश देने के पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं को इस बात से संतुष्ट करेगा कि लाइन सभी प्रकार के अवरोधों से रहित है ।

4.1.3 मोटर प्रचालित प्वाइंट एवं प्वाईंटों की सेटिंग के लिए क्रैंक हैंडल का उपयोग –

सभी प्वाइंट मोटर प्रचालित हैं। मोटर प्रचालित प्वाइंटों के फेल्योर की स्थिति में प्वाइंटों को मैन्युअली क्रैंक हैंडल की सहायता से सेट किया जाएगा ।

क्रैंक हैंडल ग्रुपिंग छोरों पर गुमटियों में उपलब्ध कराई है। (संचलन अनुदेशों के विस्तृत विवरण के लिए परिचालन मैन्युअल के नियम सं. 20.06 एवं परिशिष्ट 'बी' का संदर्भ लें ।)

4.2 रिले कक्ष की चाबी की अभिरक्षा तथा स्टेशन मास्टर और एस.एंड.टी. अनुरक्षण कर्मचारी के मध्य इसके प्रभार की लेन-देन की प्रविधि:-

रिले रूम/केबिन बेसमेंट में परिचालन एवं एस एंड टी विभाग के तालों के लिए डबल लॉक प्रणाली है । दोनों ताले (परिचालन एवं एस एंड टी विभाग के ताले) गोदरेज मेक होंगे तथा रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे पर लगे हुए होंगे । परिचालन विभाग के ताले की चाबियों में से एक ड्यूटी पर तैनात स्टेशन

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

मास्टर की तथा अतिरिक्त चाबियां सेक्शनल डी.टी.आई .की अभिरक्षा में रहेंगी । एस एंड टी विभाग के ताले की चाबियों में से एक संबंधित सिगनल मेंटेनर/पर्यवेक्षक की तथा अतिरिक्त चाबियां सेक्शन के डिपो प्रभारी या एसएसई/सिगनल की अभिरक्षा में रहेंगी । जहां प्राय :चोरी की घटनाएं होती हैं वहां रिले हट्स में अतिरिक्त ई-टाइप ताले भी लगाए जाएंगे जिसकी चाबी सिगनल मेंटेनर के पास रखी जाएगी । जब भी अनुरक्षण या फेल्योर या अनुरक्षण गतिविधियों/निर्माण कार्य के लिए रिले रूम को खोलने की आवश्यकता होगी तब संबंधित सिगनल मेंटेनर/पर्यवेक्षक अपने संगत मंडल नियंत्रण कार्यालय के सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/प्रधान कार्यालय से उक्त दिवस को समय सहित क्रम संख्या प्राप्त करेगा । इसके बाद इसे रिले रूम की रजिस्टर में दर्ज करेगा ।

क्रमांक	तिथि	समय से लिया	हस्ताक्षर		तिथि	समय एस.एम. को सौंप दिया	हस्ताक्षर		उद्देश्य
			एसएसई जेई/	ऑन ड्यूटी एसएम			एसएसई जेई/	ऑन ड्यूटी एसएम	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

जब सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा चाबी की मांग की जाए -

रिले रूम की रजिस्टर तथा लाल स्याही से टी एस आर में प्रविष्टि दर्ज करने के बाद ए एस एम सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को परिचालन विभाग के ताले की चाबी दे देगा । ए एस एम ,रिले रूम केबिन बेसमेंट चाबी को सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के किसी भी ग्रुप डी कर्मचारी को नहीं सौंपेगा। कार्य समाप्ति के बाद संबंधित सिगनल मेंटेनर/पर्यवेक्षक -सर्वप्रथम रिले रूम/केबिन बेसमेंट के दरवाजे को भली-भांति बंद कर दोनों ताले लगाए जाएं । इसके बाद परिचालन विभाग के ताले की चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को लौटाई जाकर तथा रिले रूम की रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी । मंडल नियंत्रण कार्यालय के सेक्शन इंजीनियर/सिगनल/प्रधान कार्यालय को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाए ।

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सिगनल एवं दूरसंचार अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा परिचालन ताले को सौंपे जाने पर - सर्वप्रथम वह चाबी को अपनी अभिरक्षा में रखेगा तथा रिले रूम की रजिस्टर में इसकी प्रविष्टि करेगा । सेक्शन नियंत्रक को रिले रूम को बंद किए जाने के समय की सूचना दी जाएगी जिसे वह अपने कंट्रोल चार्ट में दर्ज करेगा ।

चार श्रेणियों में रिले रूम खोलने की प्रक्रिया ,आवृत्ति एवं प्राधिकार नीचे संलग्न है-

रिले रूम के भीतर एस एंड टी गियर्स की विफलता अटेंड करने के लिए :आवश्यक होने पर रिले रूम के भीतर विफलता अटेंड करने के लिए रिले रूम को खोलने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जाएं -

ए एस एम के द्वारा : ड्यूटी पर तैनात ए एस एम द्वारा एस एंड टी विफलता रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी एवं एस एंड टी कर्मचारियों को विफलता मेमो जारी की जाएगी । जब तक एस एफ आर में विफलता को दर्ज ना कर ली जाए तब तक विफलता की मरम्मत करने हेतु एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा रिले रूम चाबी नहीं ली जाएगी और ना ही रिले रूम को खोला जाएगा ।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

एस एंड टी कर्मचारियों के द्वारा : यदि डिस्कनेक्शन की आवश्यकता हो तो एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा ड्यूटी पर तैनात ए एस एम को डिस्कनेक्शन मेमो दी जाएगी।

स्टेशन मास्टर की चाबी प्राप्त करने से पूर्व एस एंड टी कर्मचारियों द्वारा विफलता मेमो की पावती देकर रिले रूम चाबी रजिस्टर में प्रविष्टि की जाएगी।

रिले रूम का आवर्ती अनुरक्षण : सेक्शनल पर्यवेक्षक के मासिक निरीक्षण के दौरान अनुसूचित अनुरक्षण हेतु रिले रूम चाबी एक कैलेंडर माह में केवल एक बार ली जाएगी।

विशेष गतिविधियों एवं कार्यों के लिए रिले रूम का खोला जाना : क्रमश :पैरा 2एवं 3में वर्णित प्रक्रिया के अनुसार निम्नांकित विशेष गतिविधियों एवं कार्यों के लिए जब आवश्यकता हो तब रिले रूम को खोला एवं बंद किया जा सकता है –

विशेष गतिविधियां जैसे केबल मेगरिंग ,ब्लॉक /डिस्कनेक्शन मेमो सेलेक्शन /लॉकिंग टेबल टेस्टिंग , विद्युत एवं इंजीनियरिंग कर्मचारियों द्वारा रिले रूम के अंदर अनुरक्षण कार्य ,विफलताओं के दौरान , डाटा लॉगर रीसेटिंग तथा मंडल एवं प्रधान कार्यालय के अधिकारियों द्वारा निरीक्षण।

ट्रैक सर्किट का समंजन)एडजस्टमेंट (तथा मानसून एवं वर्षा ऋतु के समय आवश्यकता होने पर वोल्टेज मॉनिटरिंग के लिए।

एस एंड टी निर्माण द्वारा वांछित कार्य एवं ओपन लाइन कर्मचारियों द्वारा प्रिपरेटरी कार्य तथा कमीशनिंग के दौरान। इस प्रकार के प्रत्येक मामले में निर्माण कर्मचारी ,ओपन लाइन के प्रभार के अधीन सिगनलिंग गियर्स पर कार्य करने हेतु जारी दिशा निर्देशों का पालन करेंगे।

आपातकालीन परिस्थियों जैसे आग लगना ,बाढ़ ,भूकंप आदि के समय निमनलिखित कदम उठाए जाएंगे -

ए) ओपन लाइन सेक्शन इंजीनियर)सिगनल /(सिगनल अनुरक्षक तथा ए एस एम संयुक्त रूप से रिले रूम को खोले जाने की आवश्यकता का निर्णय करेंगे।

बी) क्रमश :मंडल नियंत्रण कार्यालय में सेक्शन इंजीनियर /सिगनल /प्रधान कार्यालय तथा सेक्शन नियंत्रक को सूचना दी जाएगी।

सी) इस प्रकार आपातकालीन परिस्थियों में दूरसंचार माध्यमों की विफलता की स्थिति में ओपन लाइन सिगनल अनुरक्षक /पर्यवेक्षक तथा ड्यूटी पर तैनात ए एस एम संयुक्त रूप से रिले रूम को खोले जाने की आवश्यकता का निर्णय करेंगे एवं बाद में क्रमश :नियंत्रणों को सूचित करेंगे।

चाबी के खो जाने पर –

ए) एस एंड टी नियंत्रण के साथ साथ एस सी ओ आर को इसकी सूचना दी जाएगी।

बी) सामान्य स्थिति में क्रमश :अभिरक्षकों के पास उपलब्ध अतिरिक्त चाबी का प्रयोग किया जाएगा। आपातकालीन परिस्थियों में एस सी ओ आर के साथ साथ नियंत्रण को सूचित कर ताले को तोड़ा जा सकेगा।

सी) नया ताला खरीदकर उपलब्ध कराया जाएगा।

अप्राधिकृत रूप से खोला जाना –

यदि ड्यूटी पर तैनात ए एस एम को इस बात की जानकारी प्राप्त होती है कि अप्राधिकृत साधन से अथवा अप्राधिकृत व्यक्ति द्वारा अथवा किसी ग्रुप 'डी ' कर्मचारी द्वारा रिले रूम/केबिन बेसमेंट को

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

खोला गया है ,ऐसी स्थिति में ए एस एम द्वारा सिगनल प्रणाली निलंबित कर दी जाएगी तथा सेक्शन नियंत्रक को तत्काल सूचना दी जाएगी।

रिले रूम को खोले जाने की सूचना एवं दस्तावेजीकरण –

रिले रूम को खोले जाने का रिकार्ड सेक्शन नियंत्रक के द्वारा नियंत्रण चार्ट में दर्ज करेगा । मंडल नियंत्रण कार्यालय में सेक्शन इंजीनियर /सिगनल /प्रधान कार्यालय दैनिक विवरण तैयार करेगा तथा साथ ही वरि.मं.सि.दू.सं.इंजी. एवं वरि.मं.परि.प्रबंधक/व.मं.परि.प्रबंधक के दैनंदिन आवधिक अवलोकनार्थ एक तीस दिनों का रिपोर्ट भी संकलित करेगा ।

संबंधित सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर /सिगनल एवं डी टी आई अपने निरीक्षणों के दौरान रिले रूम खोले जाने के रिकार्ड की जांच करेंगे तथा डाटा लॉगर /काउंटर रीडिंग से इसकी प्रतिपरीक्षा करेंगे। किसी प्रकार की अनियमितता पाए जाने पर उसकी तत्काल जांच की जाएगी एवं स्टेशन से तत्काल वरि.मं.सि.दू.सं.इंजी.एवं वरि.मं.परि.प्रबंधक/व.मं.परि.प्रबंधक को संख्यायुक्त नियंत्रण संदेश भेजी जाएगी ।

संबंधित सेक्शन के वरि.सेक्शन इंजीनियर /सिगनल एवं डी टी आई अपने बीट के सभी स्टेशनों के रिले रूम को खोले जाने की मासिक रिपोर्ट क्रमश :मं.सि.दू.सं.इंजी.एवं व.मं.परि.प्रबंधक भेजेंगे । किसी प्रकार की अनियमितता पाए जाने पर स्टेशन से तत्काल वरि.मं.सि.दू.सं.इंजी.एवं वरि.मं.परि.प्रबंधक को संख्या युक्त नियंत्रण संदेश भेजी जाएगी ।

4.3 विद्युत आपूर्ति:-

स्टेशन पर कलर लाइट सिगनलों के लिए आई.पी.एस. उपलब्ध है जिससे अप ए.टी., डाउन ए.टी. एवं स्थानीय सप्लाई के साथ स्टेशन मास्टर कार्यालय में "ऑटो चेंजओवर" तक विस्तारित किया गया है। सामान्यतः चेंज ओवर को ए.टी. की तरफ रखना चाहिए तथा ए.टी. सप्लाई की विफलता तथा ए.टी. के पावर ब्लॉक की स्थिति में आवश्यकता अनुसार "लोकल" की तरफ बदल देना चाहिए । एक बाद पावर पुन:स्थापित हो जाती है तो ऑटो चेंजओवर अप एटी/डाउन एटी की ओर यथास्थिति सेट हो जाएगा । सीएलएस यूनिट की ऑटो वर्किंग विफल हो जाने की स्थिति में पावर रिस्टोरेशन के बाद ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर चैंजओवर स्विच को एटी की ओर सेट कर देगा ।

5. दूरसंचार:-

इस स्टेशन में स्थापित दूरसंचार के उपकरणों का विवरण, एस.डब्ल्यू.आर. के परिशिष्ट 'बी' के अंत में दिया गया है ।

6. गाड़ियों की कार्य पद्धत्ति:-

6.1 ट्रेन संचलन कर्मचारी की ड्यूटी:-

ट्रेन संचलन कर्मचारी की ड्युटी विस्तार मे परिशिष्ट – डी मे जी&एस.आर. एवं ब्लाक वर्किंग मेन्युअल के उचित सन्दर्भ से दिया गया है ।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

1. स्टेशन से गाड़ियों एवं पालयटों का संचलन रायपुर में ड्यूटी पर तैनात सेक्शन कंट्रोलर के परामर्श से किया जाना चाहिए।
2. कंट्रोल संचलन के सस्पेंशन के दौरान स्टेशन मास्टर निकटवर्ती स्टेशन के स्टेशन मास्टर एवं एरिया कंट्रोल के साथ परामर्श कर स्वतंत्र रूप से कार्य करेगा।

6.1.1. प्रत्येक पाली में ट्रेन संचलन कर्मचारी :-

प्रत्येक पाली में ट्रेन संचलन कर्मचारी निम्नलिखित हैं:-

स्टेशन अधीक्षक-।। (पर्यवेक्षक)/सीएसएम	-	01 स्टेशन पर
स्टेशन मास्टर/सहा. स्टेशन मास्टर	-	02 स्टेशन पर(पैनल रूम)
प्वाइंट्समैन/टीपी	-	02 स्टेशन पर
गेटकीपर	-	01 (प्रत्येक पाली में गेट मे 01)

(कर्मचारियों की ड्यूटी लिस्ट, इन संचलन नियमों के परिशिष्ट "डी" में दिया गया है।)

6.1.2 लाइन क्लियर सुनिश्चित करने का उत्तरदायित्व तथा उत्तरदायित्व के क्षेत्र:-

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए लाइनों काक्लीयर होना भौतिक रूप से तथा पैनल बोर्ड पर लगाए गए प्रत्येक लाइन के बर्थिंग ट्रैक के इंडिकेशन लैंप द्वारा सुनिश्चित करने हेतु पूर्णत: उत्तरदाई है। किसी गाड़ी को लेने से पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रचालन सह इंडिकेशन पैनल बोर्ड पर ट्रैक सर्किट इंडिकेशन द्वारा लाइन के दोनों छोरों पर फाउलिंग चिन्ह का क्लियर होना सुनिश्चित करने हेतु पूर्णत: उत्तरदाई है। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में लाइन का क्लीयर होना ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा अपने नियंत्रण में ड्यूटी पर तैनात प्राधिकृत कर्मचारी द्वारा भौतिक रूप से सत्यापित किए जाने के पश्चात सुनिश्चित किया जाएगा।

6.1.3 एश्योरेंस रजिस्टर में कर्मचारियों का आश्वासन :

स्टेशन पर नियुक्त प्रत्येक नए टेन पासिंग कर्मचारी या स्टेशन पर उपलब्ध लीव रिजर्व कर्मचारी या स्टेशन पर कार्यरत नियमित कर्मचारी जब भी 15 या उससे अधिक दिनों के लिए स्टेशन से अनुपस्थित रहते हैं स्टेशन संचालन नियम को पूरी तरह पढ़ेंगे तथा इस आशय हेतु बनाए गए आश्वासन रजिस्टर में आश्वासन देंगे।

6.2 लाइन क्लियर देने की शर्तें:-

(i) हथबंद से अप लाइन पर अप गाड़ी के मामले में हथबंद के लिए अप गाड़ी के लए लाइन क्लियर देने पहले सामान्य नियम 8.03 (1) (ए),(बी), (सी) (ii) का पालन किया जाना चाहिए तथा तिल्दा में अप लाइन पर बीएसएलबी तक क्लियर होनी चाहिए।

(ii) बैकुंठ से डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी के मामले में बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के लिए लाइन क्लियर देने पहले सामान्य नियम 8.03 (1) (ए),(बी), (सी) (ii) का पालन किया जाना चाहिए तथा तिल्दा में डाउन लाइन पर बीएसएलबी तक क्लियर होनी चाहिए।

(iii) हथबंद मे मिडिल लाइन पर अप गाड़ी के मामले में हथबंद के लिए अप गाड़ी के लिए लाइन क्लियर देने पहले सामान्य नियम 8.03 (1) (ए),(बी) एवं (सी) (ii) का पालन किया जाना

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

चाहिए तथा तिल्दा में डाउन मिडिल एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 26 तक क्लियर होनी चाहिए।

(iv) बैकुंठ से मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के मामले में बैकुंठ के लिए डाउन गाड़ी के लिए लाइन क्लियर देने पहले सामान्य नियम 8.03 (1) (ए),(बी) एवं (सी) (ii) का पालन किया जाना चाहिए तथा तिल्दा में अप मिडिल एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 25 तक क्लियर होनी चाहिए।

टिप्पणी – ब्लाक उपकरण निलंवित होने की स्थिति में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्वयं सुनिश्चित करेगा कि अप्रोच सिगनल ऑन स्थिति में है। (ब्लाक वर्किंग मेन्युअल का अध्याय–IV & V देखे।)

6.2.1. **गाड़ी लेते/भेजते समय देखे जाने वाली विशेष परिस्थितियां :-**

6.2.1.1 **अवरूद्ध लाइन के विरूद्ध, प्वाइंट की सेटिंग:-**

विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियम 3.38 तथा सहायक नियम देखें।

6.2.1.2 **अवरूद्ध लाइन में गाड़ियों का लिया जाना :-**

अवरूद्ध लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सामान्य नियम 5.09 तथा सहायक नियम 5.09.01 में वर्णित कार्यविधि का अनुपालन किया जाना चाहिए।

6.2.1.3 **गैर सिगनल लाइन में गाड़ियों का प्रवेश :-**

गैर सिगनल लाइन पर गाड़ी के प्रवेश के लिए सामान्य नियम 5.10 तथा सहायक नियम 5.10.01 में वर्णित कार्यविधि का अनुपालन किया जाना चाहिए।

6.2.1.4 **गैर सिगनल लाइन से गाड़ियों का प्रस्थान:-**

गैर सिगनल लाइन से गाड़ी के प्रस्थान के लिए सामान्य नियम 5.11 तथा सहायक नियम 5.11.01 में वर्णित कार्यविधि का अनुपालन किया जाना चाहिए।

6.2.1.5 **जिस लाइन पर कामन स्टार्टर सिगनल लगा हो उस लाइन से गाड़ियों का प्रस्थान:-**

इस स्टेशन पर कोई कॉमन स्टार्टर सिगनल नहीं है।

6.2.1.6 **अन्य दूसरी परिस्थितियों का उल्लेख सामान्य तथा सहायक नियम का संदर्भ देकर किया जाना चाहिए:-**

सामान्य तथा सहायक नियम का संदर्भ देकर उल्लेख करने योग्य अन्य परिस्थितियां नहीं है।

6.3 **एप्रोच सिगनलों को "आफ" करने की शर्तें:-**

अप गाड़ियों का रिसेप्शन सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.40 तथा सहायक नियम 3.35.04(ए), 3.36.01, 3.36.02(ए), 3.39.01(ए), 3.40.01 से 03, 3.42.02(ए) (IV), 3.42.03 एवं सामान्य तथा सहायक नियमों, ब्लॉक संचालन मैन्युअल तथा स्टेशन संचालन नियम के संबंधित प्रावधानों द्वारा शासित होते हैं।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

6.3.1 **सिगनलों को वापस ऑन स्थिति में लाने हेतु ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर का दायित्व :**
सामान्य नियम 3.36.2(बी) के अनुसार गाड़ी के प्रस्थान एवं आगमन के पश्चात सिगनलों को नार्मल स्थिति में लाया जाना स्टेशन मास्टर का स्वयं का दायित्व है ।

6.3.2 **गाड़ियों को लेना :**
गाड़ियों का रिसेप्शन सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.39, 3.40, 3.45, 3.47, 3.69, 4.10, 4.11 तथा सहायक नियम 3.36.02(ए), 3.36.03, 3.36.04(ए), 3.39.01, 3.39.06, 3.40.01 से 05, 3.42.01(ए)(iv), 3.42.03, 4.10.01, 4.10.02, 4.11.01(सी), 4.42.02 एवं सामान्य व सहायक नियम, ब्लॉक वर्किंग मैनुअल तथा स्टेशन संचालन नियम के अन्य संबंधित प्रावधानों द्वारा शासित होता है ।

6.4 **ट्रेनों को एक साथ लेना/भेजना, क्रासिंग एवं गाड़ियों की पूर्वता :-**
इस स्टेशन पर उपलब्ध सिगनलिंग एवं इंटरलाकिंग व्यवस्था निम्नलिखित संचलन एक साथ करने की अनुमति देती है:-

क्र.सं.	संचालन की प्रकृति	एक साथ अनुमेय अन्य संचलन
1.	लाइन सं.6 (डाउन लूप) में ओवर लैप रूट सेंड हम्प की ओर सेट कर (अर्थात प्वाइंट सं.39 को सामान्य स्थिति में रखते हुए) डाउन गाड़ी का रिसेप्शन	डाउन मेन लाइन (लाइनं सं.5) या मिडिल लाइन (लाइन सं 4) या लाइन सं 2 या लाइन सं 1 से अन्य डाउन गाड़ी का प्रेषण
2.	ओवर लैप रूट सेंड हम्प की ओर सेट कर लाइन सं.1 में (अर्थात प्वाइंट सं.37 को सामान्य स्थिति में रखते हुए) डाउन गाड़ी (बैकुंठ से मिडिल लाइन पर) का रिसेप्शन	डाउन मेन लाइन (लाइनं सं. 5) या कॉमन लूप लाइन सं.2 या मिडिल लाइन (लाइन सं 4) या डाउन लूप लाइन (लाइन सं 6)से अन्य डाउन गाड़ी का प्रेषण
3.	लाइन सं.2 पर डिरेलिंग स्विच सं.35 को को खुली स्थिति में रखते हुए ओवर लैप रूट सेट कर डाउन गाड़ी (बैकुंठ से मिडिल लाइन पर) का रिसेप्शन	डाउन मेन लाइन (लाइन सं.5) या डाउन लूप (लाइन सं.6) या मिडिल लाइन (लाइन सं 4) से अन्य डाउन गाड़ी का प्रेषण
4.	लाइन सं.4 पर डाउन गाड़ी (बैकुंठ से मिडिल लाइन पर) का रिसेप्शन	डाउन मेन लाइन (लाइनं सं.5) या डाउन लूप (लाइन सं.6) से अन्य डाउन गाड़ी का प्रेषण
5.	डाउन लूप लाइन पर डाउन गाड़ी का रिसेप्शन	मिडिल लाइन से मिडिल लाइन के लिए अन्य डाउन गाड़ी का प्रेषण

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

क्र.सं.	संचालन की प्रकृति	एक साथ अनुमेय अन्य संचलन
6.	मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी का रिसेप्शन	डाउन मेन लाइन से हथबंद की ओर डाउन लूप से अन्य डाउन गाड़ी का प्रेषण
7.	मिडिल लाइन पर अप गाड़ी का रिसेप्शन	अप लूप या अप मेन लाइन से बैकुंठ की ओर अन्य अप गाड़ी का प्रेषण
8.	लाइन सं.2 पर ओवर लैप रूट डिरेलिंग स्विच सं. 40 को को खुली स्थिति में रखते हुए सेट कर (अर्थात प्वाइंट सं.43 को सामान्य स्थिति में रखते हुए) अप गाड़ी का रिसेप्शन	अप मेन लाइन से मिड लाइन/अप अप लाइन से बैकुंठ की ओर अन्य अप गाड़ी का प्रेषण या अप मेन लाइन या अप लाइन से अन्य गाड़ी का प्रेषण तथा लाइन सं 4 (मिडिल लाइन) से बैकुंठ की ओर अन्य अप गाड़ी का प्रेषण
9.	लाइन सं.1 पर ओवर लैप रूट डिरेलिंग स्विच सं. 40 को को खुली स्थिति में रखते हुए सेट कर (अर्थात प्वाइंट सं.45 को रिवर्स तथा प्वाइंट सं. 43 को सामान्य स्थिति में रखते हुए) अप गाड़ी का रिसेप्शन	अप मेन लाइन से मिड लाइन/अप अप लाइन से बैकुंठ की ओर अन्य अप गाड़ी का प्रेषण या अप मेन लाइन या अप लाइन से अन्य गाड़ी का प्रेषण तथा लाइन सं 4 (मिडिल लाइन) से बैकुंठ की ओर अन्य अप गाड़ी का प्रेषण
10.	अप मेन/अप लूप पर अप गाड़ी का रिसेप्शन तथा डिस्पैच	मिडिल लाइन पर अप गाड़ी का रिसेप्शन तथा डिस्पैच
11.	डाउन मेन/डाउन लूप पर डाउन गाड़ी का रिसेप्शन तथा डिस्पैच	मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी का रिसेप्शन तथा डिस्पैच
12.	लाइन सं.5 या 6 पर मिडिल लाइन से बैकुंठ की ओर से डाउन गाड़ी का रिसेप्शन	लाइन सं.4 से अप लाइन के लिए अप गाड़ी का प्रेषण
13.	लाइन सं.3 या 2 या 1 पर मिडिल लाइन से हथबंद की ओर से अप गाड़ी का रिसेप्शन	लाइन सं.4 से डाउन लाइन पर हथबंद के लिए डाउन गाड़ी का प्रेषण

6.5 ट्रेनों का पूर्ण आगमन:-

गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए एक्सल काउंटर उपलब्ध कराए गए हैं। तथापि, एक्सल काउंटर की विफलता की स्थिति में गाड़ियों का पूर्ण आगमन निम्नानुसर सुनिश्चित किया जाएगा।

अप स्टॉपिंग गाड़ी के मामले में, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर ड्यूटी पर तैनात किसी जिम्मेदार कर्मचारी को गाड़ी के गार्ड के पास हस्ताक्षर लेने के लिए भेजेगा और यदि गाड़ी को कोई गार्ड न हो तो तो गाड़ी का चालक 'इंटेक्ट रजिस्टर' में हस्ताक्षर करेगा।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

थ्रू रनिंग गाड़ी के मामले में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर अंतिम डिब्बा संकेतक या एल.वी.बोर्ड/इंडिकेटर की जांच कर स्वयं गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा।

6.6 **गाड़ियोंका प्रेषण :**

1. गाड़ियों का प्रेषण सामान्य नियम 3.36, 3.38, 3.42 एवं सहायक नियम 3.36.01, 3.36.02 (बी) (II), 3.36.04(बी), 3.42.02 (iv), 3.42.03, 3.42.04 तथा अन्य संगत सामान्य नियम, सहायक नियम, ब्लॉक संचालन संहिता, परिचालन नियमावली तथा स्टेशन संचालन नियमों के प्रावधानों के अनुसार होगा।
2. **प्रस्थान सिगनल के निलंबन की स्थिति में ट्रेनों को भेजना:-**
   सिगनलों की विफलता अथवा निलंबन की स्थिति में, सामान्य नियम 3.70 तथा सहायक नियम में वर्णित प्रक्रिया के अनुसार ट्रेनों को पायलट आउट किया जाना चाहिए।
3. नॉन सिगनल्ड लाइन से गाड़ी के डिस्पैच के लिए सामान्य नियम 5.11 एवं सहायक नियम 5.11.01 में वर्णित विधि के अनुसार किया जाएगा।

6.7. **गाड़ियों का थ्रू पास होना:-**

(1) थ्रू जाने वाली गाड़ियों के लिए सिगनल को सहायक नियम सं. 3.42.02 (iv) के अनुसार सिगनलों को ऑफ किया जाना चाहिए।

(2) गाड़ी थ्रू पास स्टेशन हो रही हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर एवं ड्यूटी पर तैनात कर्मचारी ट्रेन की स्थिति को देखेगा गाड़ी के कर्मचारियों के साथ हाथ सिगनलों को आदान-प्रदालन करेगा तथा सामान्य नियम 4.42 (2) एवं सहायक नियमों 4.42.02 से 4.42.07 के अनुसार कार्रवाई करेगा।

(3) लाइन कोई गाड़ी लाइन सं 3 पर खड़ी हो तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्टेशन की दूसरी ओर गाड़ी कर्मचारियों के साथ सिगनल दिखाने तथा तथा लाइन सं. 3, 4, 5 एवं 6 पर गाड़ी थ्रू जाने की स्थिति में गाड़ी की स्थिति देखने के लिए पोर्टर/प्वाइंटस मैन को प्रतिनियुक्त करेगा।

6.8 **विफलता की स्थिति में कार्यचालन:-**
(संचालन अनुदेशों के लिए परिशिष्ट 'बी' का अवलोकन करें।)

6.9 **ट्राली/मोटर ट्राली मटेरियल लारी के कार्यचालन के प्रावधान:-**

(1) जिन सेक्शनों में ट्रैक सर्किट के बदले में एक्सल काउंटर्स लगाए गए हैं, वहां ट्राली, मोटर ट्राली लारी आदि, जो इनस्यूलेटेड नहीं हैं, को बिना लाइन क्लियर के चलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(2) मोटर ट्राली/टावर वैगन/मटेरियल लारी, एक्सल काउंटर को ठीक प्रकार से कार्य करने हेतु प्रेरित नहीं करते हैं। जब एक्सल काउंटरों के द्वारा विभाजित सेक्शनों में उन्हें जाना हो तब संपूर्ण सेक्शन को एक माना जाएगा तथा अंतिम ट्रेन के पूर्ण आगमन के बाद अगली ट्रेन को स्टार्ट किया जाएगा।

(3) अन्य सभी स्थितियों में, लाइट मोटर ट्राली का कार्यचालन, बिना ब्लॉक प्रोटेक्शन के दौरान चल रही सामान्य ट्राली के लिए निर्धारित नियमों के अनुसार होगा तथा ब्लॉक प्रोटेक्शन के अधीन चल रही

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

मोटर ट्राली या पीछा कर रही अन्य दूसरी लाइट मोटर ट्राली/ या एक मोटर ट्राली के लिए निर्धारित नियमों के अनुरूप होगा ।

नोट : उपरोक्त के अतिरिक्त विस्तृत जानकारी के लिए सामा. नियम 15.18 से 15.27 का अवलोकन करें ।

7. लाइनों को ब्लॉक किया जाना :-

(1) इस स्टेशन में रनिंग लाइन को ब्लॉक करने की आवश्यकता हो तो अप एवं डाउन फेसिंग प्वाइंट को ब्लॉक की गई लाइन के विरूद्ध सेट किया जाना चाहिए तथा ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सहायक नियमों 3.38.05 के अनुसार सावधानियां बरतनी चाहिए ।

(2) रनिंग लाइन पर लूज व्हीकलों को सामान्य नियम 5.23 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार सुरक्षित करना चाहिए ।

(3) ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा संबंधित रूट पुश बटन पर पुश बटन/रिमांडर कॉलर आवश्यक रूप से रखा जाना चाहिए ।

8.0 शंटिंग :-

8.1 सामान्य सावधानियां:-

इस स्टेशन पर शंटिंग सामान्य नियम 1.02(8) & (9), 5.13, 5.18, 5.19, 5.20, 5.8.05 (2) व (3), 8.06, 8.14, 8.15 तथा सहायक नियम के अनुसार किया जाना चाहिए ।

8.2 आती हुई गाड़ियों के सम्मुख शंटिंग:-

हावड़ा छोर की अप लाइन मे बीएसएलबी के आगे एवं अप तथा मिड लाइन पर डाउन मिडिल एडवांस स्टार्टर सिगनल सं.26 के बाहर तथा नागपुर छोर पर डाउन लाइन पर बीएसएलबी के आगे तथा अप मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल सं.25 के बाहर आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग/बाधा करना पूर्णतः वर्जित है । सामान्य नियम 8.05(2) एवं (3), 8.09 (1) एवं (2) का संदर्भ लें ।

8.3 शंटिंग प्रतिबंध, कोई अन्य विशेषता:-

(1) शंटिंग करते समय गाड़ी के चालक को समपार फाटक के आर-पार या निकट शंटिंग की अनुमति देने के पूर्व सामान्य नियम 5.17 के अनुसार यह सुनिश्चित करना कि समपार फाटक सड़क यातायात के विरूद्ध बंद है शंटिंग प्रभारी की व्यक्तिगत जिम्मेदारी होगी ।

स्टेशन यार्ड से होते हुए साईडिंग में शंटिंग :-

स्टेशन यार्ड से प्रारंभ होने वाली साइडिंग में शंटिंग करते समय सामान्य नियम 5.14 तथा सहा.नि. एवं इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों का पालन किया जाएगा ।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

8.4 इकहरी लाइन में शंटिंग:-

स्टेशन सेक्शन के अंदर :

स्टेशन पर सभी प्रकार के शंटिंग संचलनों का कार्य सामान्य नियम 8.10 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार किया जाएगा।

अंतिम रोक सिगनल एवं विपरीत प्रथम रोक सिगनल के मध्य :-

स्टेशन पर इस प्रकार के शंटिंग संचलनों का कार्य ब्लॉक संचालन नियम 4.36 एवं 4.47 तथा सामान्य नियम 8.12 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार किया जाएगा।

विपरीत प्रथम रोक सिगनल के परे :

स्टेशन पर इस प्रकार के शंटिंग संचलनों का कार्य ब्लॉक संचालन नियम 4.38 तथा सामान्य नियम 8.13 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार किया जाएगा।

इकहरी लाइन पर ब्लॉक उपकरण में खराबी के दौरान :

स्टेशन पर इस प्रकार की स्थिति में शंटिंग संचलनों का कार्य सामान्य नियम 8.15 एवं उसके सहायक नियमों के अनुसार किया जाएगा।

8.5 डबल लाइन पर शंटिंग:-

ए) **ब्लॉक बैक:-**

हथबंद छोर पर उप और डाउन मिड लाइन मे और बैकुंठ छोर पर डाउन और उप मिड लाइन मे शंटिंग की अनुमति है बशर्ते पिछला ब्लॉक सेक्शन क्लियर तथा ब्लाक्ड बैक हो। विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियमों 8.06 (1) एवं (2), 8.14 तथा 8.15 (सी) तथा सहायक नियम 8.15.01 (ए) तथा (डी) देखें।

बी) **ब्लॉक फारवर्ड :**

बैकुंठ छोर पर स्टेशन सेक्शन के बाहर ब्लॉक सेक्शन के आगे एडवांस स्टार्टर सिगनल सं 27 के बाहार शंटिंग की अनुमति है बशर्ते ब्लॉक सेक्शन क्लियर हो तथा ब्लाक्ड फारवर्ड हो। विस्तृत अनुदेशों के लिए सामान्य नियमों 8.06 (3) तथा 8.14, 8.15 (सी) तथा सहायक 8.15.01 (ए) तथा (डी) देखें।

सी) **जाती हुई ट्रेन का अनुगमन:-**

स्टेशन से जाती हुई ट्रेन के पीछे, बैकुंठ छोर मे अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं 27 तक शंटिंग/बाधा करना निषिद्ध है। सामान्य नियमों 8.06 (3) एवं सहायक नियम 8.06.01 देखें।

डी) **आई.बी.एस. तक:-**

हथबंद एवं तिल्दा के बीच डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी की शंटिंग डाउन आईबीएस तक की जा सकती है बशर्ते सेक्शन क्लियर हो और तिल्दा के डाउन आईबीएस से 400 मीटर तक कोई गाड़ी न हो। इसी प्रकार हथबंद एवं तिल्दा के बीच अप लाइन पर अप गाड़ी की शंटिंग अप आईबीएस तक की जा सकती है बशर्ते पिछले ब्लॉक सेक्शन अर्थात हथबंद से ब्लॉक बैक लिया गया हो।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

ई) **आई.बी.एस. के परे:-**

आईबीएस के बाहर शंटिंग की अनुमति नहीं है । यदि ऐसा करने की आवश्यकता हो तब मामले के अनुसार ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड लिया जाए ।

एफ) **दोहरे लाइन पर ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान :**

ब्लॉक उपकरण की विफलता के दौरान जब सेक्शन क्लीयर हो तब शंटिंग की अनुमति है ।

8.6 **स्टेशन यार्ड /गुड्स यार्ड से साईडिंग मे शंटिंग:**

(कार्यप्रणाली परिशिष्ट –एफ मे दिया गया है ।)

9. **असामान्य परिस्थितियाँ:-**

(ए) **असामान्य परिस्थितियों में निम्नलिखित नियमों का अनुकरण करें:-**

(i) **आंशिक अवरोध/विद्युतीय संचार उपकरणों की विफलता के दौरान:**

इस स्टेशन एवं निकटवर्ती स्टेशन बिलासपुर के मध्य आंशिक अवरोध/ विद्युतीय संचार उपकरणों की विफलता के दौरान गाड़ियों का संचालन सहायक नियम 6.02.06 के अनुसार किया जाएगा ।

(ii) **लाइन पर अवरोध/ दुर्घटना की स्थिति में आक्यूपाइड ब्लाक सेक्शन पर आगे बढ़ने का प्राधिकार :**

लाइन बाधित होने या दुर्घटना की स्थिति में, ट्रेन का संचलन सहायक नियम 6.02.05 के अनुसार ब्लॉक टिकट पर किया जाएगा ।

(iii) **ब्लॉक सेक्शन में गाड़ियों का विलंबन :**

अपने सामान्य रनिंग समय के बाद जब कोई यात्री ट्रेन 10 मिनट के अंदर या एक मालगाड़ी 20 मिनट के अंदर पिछले स्टेशन से नहीं पहुंचती है तब ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तत्काल सेक्शन में समीपवर्ती लाइनों में दोनों में से किसी एक दिशा की ओर जाने वाली सभी ट्रेनों को तत्काल रोक देगा ताकि वस्तुस्थिति की जानकारी देते हुए चेतावनी स्वरूप चालक तथा गार्ड को सतर्कता आदेश जारी किया जा सके और उक्त ट्रेन का पता लगाया जा सके । इसके बाद वह सेक्शन कंट्रोलर को सूचना देगा तथा सामान्य नियम 6.04 व इसके सहायक नियमों के अनुदेशों के अनुसार काम करेगा ।

(iv) **इंटरमिडिएट ब्लॉक स्टॉप सिगनल को खराबी/लाल संकेत में गाड़ी के द्वारा पार किए जाने पर :**

सा.नि. 3.75 एवं सहा.नि. 3.75.01 से 3.75.03 तथा इन संचालन नियमों के अनुपालन किया जाएगा ।

(v) **एम.टी.आर.सी. की खराबी :**

निरंक

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(vi) एक्सल काउंटर ब्लॉक/बी.पी.ए.सी. का फेल्योर :

परिशिष्ट-बी का अध्ययन करें ।

(बी) क्रैंक हैंडल के द्वारा प्वाइंटों का आपातकालीन प्रचालन:-

निम्नलिखित प्रक्रिया का अनुपालन करना चाहिए ।

(i) सिगनल संचलन के कारण जब कोई विशेष प्वाइंट रूट पर लाक्ड न हो तब प्वाइंट को क्रैंक हैंडल करना:-

क्रैंक हैंडल चाबियां सामान्यतः संबंधित उपकरण ईकेटी में लाक्ड रहती है जो सफेद/लाल रंग की छोटी बत्ती संकेतकों से युक्त होती है तथा क्रैंक हैंडल पुश बटन के ऊपर लगी होती है । नीले रंग की क्रैंक हैंडल पुश बटन तथा पैनल पर लगे ग्रुप ट्रांस बटन को साथ-साथ तथा एक ही समय पर दबाना पड़ता है। सफेद संकेतक चमकने लगता है जो यह दर्शाता है कि चाबी निकाली जा सकती है । प्वाइंट को मैनुअली प्रचालित करने के लिए, क्रैंक हैंडल चाबी को निकालने हेतु संबंधित ग्रुप क्रैंक हैंडल के एल आर के नीचे लगे इकोनामाइजर पुश बटन को दबाना चाहिए । चाबी निकलते ही संकेतक खाली हो जाता है ।

प्वाइंट्स को क्रैक हैंडलिंग करने के बाद चाबी को वापस लाकर तथा संगत ई.के.टी. में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है । चमकता हुआ सफेद बत्ती पुनः दिखाई देने लगता है । सामान्य कार्य चालन को पुर्नस्थापित करने के लिए अब ग्रुप रिसीव्ड बटन तथा संगत क्रैंक हैंडल बटन को दबाया जाता है। सफेद संकेतक स्थिर हो जाता है । जब सिगनल के द्वारा प्वाइंट को लॉक किया जाता है तब लाल संकेतक दिखाई देने लगता है तथा सिगनल के सामान्य होने पर खाली हो जाता है ।

क्रैंक हैंडल चाबी को तभी निकाला जा सकता है जब उस मार्ग विशेष का सिगनल "आन" स्थिति में हो तथा सिगनल संचलन के कारण मार्ग में, संबंधित प्वाइंट को लॉक नहीं किया गया है तथा चाबी का निकाला जाना, इन प्वाइंट्स पर सिगनल कंट्रोलिंग मूवमेंट को निष्क्रिय बना देता है ।

क्रैंक हैंडलों का समूहीकरण इस प्रकार किया गया है:-

पूर्वी गुमटी

क्र.सं.	क्रैंक हैंडल ग्रुप	नियंत्रित प्वाइंट
1.	सीएच-।	31 ए/बी एवं 34 ए/बी
2.	सीएच-2	32 ए/बी एवं 33ए/बी, 38 ए/बी
3.	सीएच-3	36 ए/बी
4.	सीएच-4	37 ए/बी, 35
5.	सीएच-5	39 ए/बी

पश्चिमी गुमटी

क्र.सं.	क्रैंक हैंडल ग्रुप	नियंत्रित प्वाइंट
6.	सीएच-6	41 ए/बी एवं 44 ए/बी
7.	सीएच-7	42 ए/बी

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

8.	सीएच-8	43 ए/बी
9.	सीएच-9	45 ए/बी तथा 40
10.	सीएच-10	46 ए/बी

(ii) **सिगनल संचलन के कारण जब कोई विशेष प्वाइंट रूट पर लाक्ड हो तब प्वाइंट को क्रैंक हैंडल करना:-**

जब किसी प्वाइंट विशेष का क्रैंक हैंडल द्वारा प्रचालन आवश्यक हो जाए जो कि सिगनल संचलन के कारण रूट पर लॉक्ड हो गया हो तब इसके आपातकालीन प्रचालन द्वारा रूट को पहले रिलीज करना चाहिए तथा ऊपर वर्णित विधि (1) से क्रैंक हैंडल को निकालना चाहिए। आपातकालीन प्रचालन विधि के बाद भी रूट रिलीज न हो तथा रूट पर प्वाइंट का परिवर्तन वांछित हो तब क्रैंक हैंडल के **"आपातकालीन क्रैंक हैंडल रिलीज"** के लिए स्टेशन मास्टर की चाबी को प्रविष्ट कराकर तथा घड़ी की दिशा में घुमाकर, ऐसा किया जा सकता है । संगत सी.एच. ग्रुप बटन एवं ग्रुप ट्रांस बटन को रिलीज किया जा सकता है । क्रैंक हैंडल पुन: ऊपर वर्णित विधि (1) से निकाला जा सकता है । क्रैंक हैंडल का आपातकालीन प्रचालन वीडर काउंटर में आगे के नंबर के रूप में दर्ज हो जाएगा और इसी प्रकार प्रत्येक प्रचालन रिकार्ड हो जाएगा । क्रैंक हैंडल का प्रत्येक प्रचालन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा निर्धारित प्रपत्र में संबंधित रजिस्टर में दर्ज किया जाएगा ।

(iii) **प्वाइंट के कंट्रोलिंग ट्रैक की विफलता की स्थिति में प्वाइंट का आपातकालीन प्रचालन:-**

पहले ई.डब्ल्यू.एन. चाबी को प्रविष्ट कराकर घुमाया जाए। फिर ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन के साथ संगत प्वाइंट बटन को दबाया जाए । वीडर काउंटर, अगली उच्च संख्या को दर्ज कर लेगा। ई.डब्ल्यू.एन. काउंटर के निकट, एक छोटी बत्ती जल उठेगी जो यह प्रदार्शित करता है कि आपातकालीन प्रचालन हेतु यह तैयार है । अब प्वाइंट बटन को दबाए रखकर ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन को रिलीज कर दिया जाना चाहिए तथा संगत प्वाइंट नार्मल या रिवर्स बटन को आवश्यकतानुसार दबाना और रिलीज करना चाहिए ।

ध्यातव्य :-

इस प्रकार के सभी आपातकालीन प्रचालन अर्थात् ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन की सील को तोड़ना, स्टेशन मास्टर की चाबी को प्रविष्ट कराना तथा फिर संबंधित प्वाइंट पुश बटन को प्रचालित करना आदि को, स्टेशन में इस हेतु रखे गए रजिस्टर में दर्ज करना चाहिए ।

(सी) **कालिंग आन सिगनल प्रचालन प्रारंभ करने से पूर्व ट्रैक के क्लियर होने का प्रमाणन:-**

यह ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी है कि वह डिस्प्ले में लाल दर्शा रहे ट्रेक सर्किट के किसी भी अवरोध से मुक्त होने को व्यक्तिगत रूप जाँचकर स्वयं संतुष्ट हो ।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(डी) प्वाइंट्स, ट्रैक सर्किट/धुरा गणक तथा इंटर लाकिंग खराबी की सूचना देना:-

(i) प्वाइंटों, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर एवं इंटरलॉकिंग फेल्योर की स्थिति में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर संबंधित सिगनल कर्मचारियों को खराबी ठीक करने के लिए सूचित करेगा तथा सिगनल कर्मचारियों से खराबी सुधार दिए जाने का लिखित मेमो प्राप्त होने के पश्चात सामान्य संचलन पुन:स्थापित करेगा।

(ii) सेक्शन कंट्रोलर को संदेश देकर, "सिगनल विफलता रजिस्टर" में आवश्यक विवरण दर्ज करना चाहिए।

(iii) खराबी को दूर करने के लिए निम्नलिखित एस. एंड टी. कर्मचारियों को सूचित करना चाहिए:-

क्र.सं.	पदनाम	मुख्यालय	टेलीफोन सं.
1.	एस.एम.-।। /।।।	तिल्दा	9752445461/9752445705
2.	जेई/ सिगनल	तिल्दा	9752577858
3.	एसएसई /सिगनल	रायपुर	9752577812

9.1 संचार का पूर्ण भंग होना:-

तिल्दा एवं हथबंध/बैकुंठ स्टेशन के मध्य विद्युतीय संचार उपकरणों के पूर्ण भंग/विफल होने के दौरान गाड़ियों का कार्य चालन सहायक नियम 6.02.04 तथा 6.02.03 के अनुसार किया जाएगा।

9.2 दोहरी लाइन सेक्शन में अस्थाई तौर पर इकहरी लाइन संचालन:-

तिल्दा एवं हथबंद या तिल्दा एवं बैकुंठ के मध्य इकहरी लाइन संचालन प्रारंभ करने पर, ट्रेनों का संचालन, सहायक नियम 6.02.01 नियम में वर्णित अनुदेशों के अनुसार करना चाहिए।

9.3 बिना लाइन क्लियर के प्रस्थान प्राधिकार के अधीन ट्रेन को भेजना या अशक्त ट्रेन की सहायता करना:-

सहायक नियम 6.02.05 तथा सहायक नियम का पालन करें।

10. दृश्यता जांच उपकरण:-

लाइन सं.2 के हथबंद छोर पर सिगनल सं. 14 तथा बैकुंठ छोर पर सिगनल सं. 9 के लैम्प की बत्ती को दृश्यता जांच उपकरण के रूप में माना जाएगा तथा स्टेशन से ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर दृश्यता जांच के लिए अधिकृत है।

11. स्टेशन में आवश्यक उपकरण:-

इन कार्यचालन नियमों का परिशिष्ट -ई देखें।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

12. **कोहरे के समय बुलाए जाने के लिए नामित कोहरा सिगनलमैन:-**

घने, कोहरायुक्त मौसम के समय, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को सहायक नियमों 3.61.01 में वर्णित अनुदेशों के अनुसार एक "फाग सिगनल मैन" को डेटोनेटर्स लेकर भेजेगा।

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर स्थायी पथ निरीक्षक द्वारा प्रतिनियुक्त दो प्रशिक्षित गैंगमैन से भी यह कार्य करा सकता है।

ए). **कोहरे के दौरान कार्य करने हेतु नामित "फाग सिगनल मैन" का नाम:-**

कोहरे के दौरान कार्य करने हेतु नामित "फाग सिगनल मैन" के नाम: स्टेशन के कोहरा सिगनल रजिस्टर उन सभी प्रशिक्षित फाग सिगनल मैन के नाम दिए गए हैं जिनकी आवश्यककता कोहरे के दौरान कार्य करने हेतु पड़ेगी। सहायक नियम 3.64.07 (1) के अनुसार सभी प्रशिक्षित कर्मचारियों का आश्वासनस वर्ष में एक बार, अक्टूबर माह में अवश्य लिया जाना चाहिए।

बी). **स्टेशन डेटोनेटर रजिस्टर (ओ.पी/टी.-124) अनुदेश:-**

i. इस रजिस्टर के निम्नलिखित भाग हैं:-

भाग (I) - समय-समय पर स्टेशन में पद स्थापित "फॉग सिगनल मैन" के विवरण।

भाग (II) - डेटोनेटर के स्टाक तथा रसीद का विवरण (जब कभी डेटोनेटर प्रयोग या प्राप्त किया जाए, तब स्टेशन पर भरा जाए।)

भाग (III) - कोहरे की अवधि, ड्यूटी पर तैनात "फाग सिगनल मैन" तथा प्रयोग किए गए डेटोनेटर का विवरण।

भाग (IV) - स्टेशन पर जारी जांचे गए कोहरा सिगनलों का विवरण।

ii. जैसे ही स्टेशन पर कोहरा सिगनल मैन के रूप में कार्य करने के लिए कर्मचारी तैनात कर दिया जाता है स्टेशन मास्टर स्वयं को इस आशय से संतुष्ट करेगा कि कर्मचारी खराब या कुहासे के मौसम में स्टेशन पर डेटोनेटर (घने या कोहरायुक्त मौसम के समय स्टेशन पर कोहरा सिगनल) आदि रखने की प्रक्रिया से अच्छी तरह परिचित है। इसके आष्वासन के रूप में स्टेशन मास्टर कोहरा सिगनल रजिस्टर में निर्धारित कॉलम के भाग-I में अंगूठे का निशान या हस्ताक्षर लेगा।

iii. स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि रजिस्टर में दर्ज सूचनाएं अद्यतन हैं तथा सभी प्रकार से पूर्ण हैं। यातायात निरीक्षक प्रत्येक निरीक्षण पर रजिस्टर उपलब्ध डेटोनेटर की जांच करेंगे तथा प्रत्येक निरीक्षण पर उनके द्वारा जांच की गई है इस आशय की पुश्टि के लिए रजिस्टर में तारीख सहित हस्ताक्षर करेंगे।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

सी). कोहरा सिगनलमैन कार्यविधि:-

ए) भर्ती:- स्टेशन पर कोहरा सिगनलमैन के रूप में भर्ती किए गए कर्मचारियों का विवरण स्टेशन यातायात तथाइंजीनियरिंग गैंगमेनों से अलग रखा जाएगा तथा वे एवजी या अस्थाई मजदूर न होकर रेलवे के स्थाई नियमित कर्मचारी होने चाहिए।

बी) राहत:- जिन स्टेशनों पर कोहरा व्याप्त रहता है उन पर कोहरा सिगनल मैन को राहत प्रदान करने के लिए तथा अनियमित कोहरा सिगनलमैंनों के बीमार होने या अनाधिकृत रूप से अनुपस्थित होने की स्थिति में उनके बदले में कोहरा सिगनलमैंनों की व्यवस्था मंडल परिचालन प्रबंधक करेंगे।

डी). कोहरा सिगनलों को आपूर्ति तथा उपयोग विधि:-

(i) प्रत्येक कोहरा सिगनलमैंनों को 24 डेटोनेटर (फॉग सिगनल) या विशेष अनुदेशों के अनुसार उससे कम डेटोनेटर की आपूर्ति की जाएगी, स्टेशन मास्टर उपयोग में लाए जा चुके कोहरा सिगनलों के स्थान पर नए कोहरा सिगनलों की आपूर्ति सुनिश्चित करेगा।

(ii) स्टेशन के आगे, प्रथम रोक सिगनल के आगे (बाहर) निर्धारित कोहरा सिगनल पोस्टों पर एक कोहरा सिगनलमैन भेजा जाएगा।

(iii) प्रत्येक कोहरा सिगनलमैन प्रथम रोक सिगनल के आगे 270 मीटर की दूरी पर पहुंचने के पश्चात् दोनों पटरियों पर 10-10 मीटर की दूरी एक दूसरे के विपरीत कोहरा सिगनल रखकर लाइन को सुरक्षित करेगा तथा प्रथम रोक सिगनल के आगे जिस दिशा से गाड़ी का आगमन होगा उस तरफ रखेगा अर्थात् आउटर मोस्ट से 270 मीटर पर तथा दूसरा उससे 10 मीटर की दूरी पर।

(iv) उसके बाद वह स्वयं कोहरा सिगनल पोस्ट से 45 मीटर की दूरी पर चला जाएगा।

(v) ड्यूटी पर तैनात उप स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि एक ही बार में कोई कोहरा सिगनलमैन द्वारा रिलीव नहीं किया जाता तब तक वह पोस्ट नहीं छोड़ेगा ओर न ही ड्यूटी के दौरान सोएगा।

(vi) कोहरा सिगनलमैन कभी भी जब तक उसे दूसरे कर्मचारी द्वारा रिलीव नहीं किया जाता तब तक वह पोस्ट नहीं छोड़ेगा ओर न ही ड्यूटी के दौरान सोएगा।

(vii) कोहरा सिगनलमैन जब रिलीव किया जा रहा हो तब वह आ रही गाड़ी को देखेगा और फूटे हुए डेटोनेटरों को उठाएगा।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

ई). डेटोनेटरों का उपयोग:-

"आफ" स्थिति में होम सिगनल पर:-

यदि होम सिगनल 'आन' स्थिति में नहीं रखा जा सकता हो तब एक सक्षम वर्दी धारी रेल कर्मचारी खराब सिगनल पोस्ट के नीचे हाथ सिगनल दिखाने तथा 90 मीटर की दूरी के बाहर डेटोनेटर रखने के लिए प्रितिनियुक्त किया जाएगा। गाड़ी के डेटोनेटरों के ऊपर से गुजर जाने के बाद प्रत्येक बार रेल कर्मचारी डेटोनेटर बदलेगा। जब तक उसे सक्षम रेल कर्मचारी द्वारा रिलीव न किया जाए तब तक वह पोस्ट नहीं छोड़ेगा। प्रत्येक मामले में रिलीव की व्यवस्था प्रत्येक 4 घंटे पर की जाएगी।

13. **विशेष प्रतिबंध :**

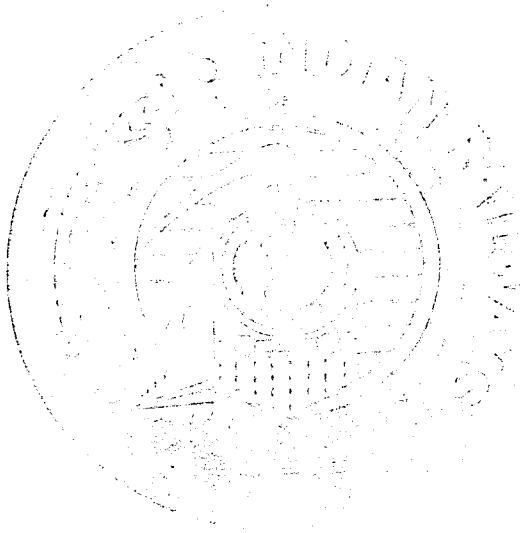
लाइन सं.1 पर यात्री वाहक अप/डाउन गाड़ी को लेते समय, सहा.नि. 3.40.03 में वर्णित प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

-: प्रमाण पत्र:-

"इन नियमों में कुछ भी साधारण नियमों, सहायक नियमों, ब्लाक संचालन मैनुअल और परिचालन मैन्युअल को निरस्त, संशोधित या आशोधित कर नहीं पढ़ा जाना चाहिए। ये नियम इस स्टेशन के पिछले सभी स्टेशन संचालन नियमों को निरस्त करते हैं"।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सिग.एवं दू.सं.इंजी./रायपुर

(डॉ पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

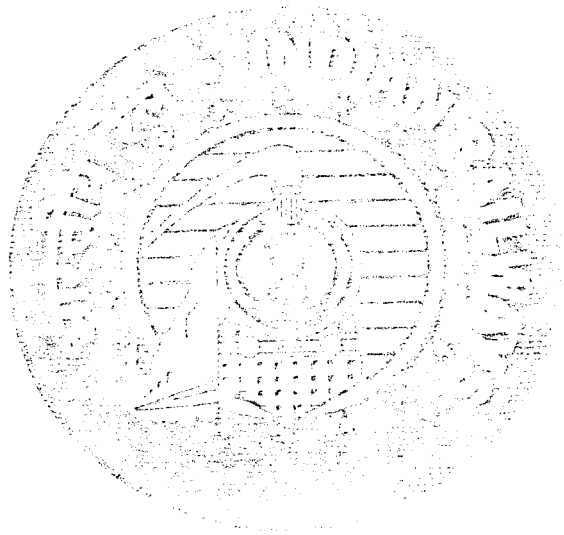


दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

रायपुर मंडल

गेट संचालन नियम

समपार फाटक सं.	394
कि.मी.	785/21-23
स्थिति	सड़क यातायात के लिए बंद



हथबंद–तिल्दा नेवरा के बीच कि.मी. 785/21–23 पर स्थित कर्मचारी सहित "सी" श्रेणी नॉन-इंटरलॉक्ड, तिल्दा स्टेशन के साथ दूरभाषिक संबद्धता युक्त समपार फाटक सं-394 "सड़क यातायात के लिए बंद" का संचालन अनुदेश

इन अनुदेशों को सामान्य एवं सहायक नियमों के प्रावधानों के साथ पढ़ा जाए। स्थानीय परिस्थितियों तथा आवश्यकताओं पर आधारित इन अनुदेशों को आशोधित करते समय रेलवे सुनिश्चित करेगी कि सभी संरक्षा आवश्यकताएं पूरी की जाएं।

1. सामान्य

1.1 समपार फाटक का विवरण :- समपार फाटक पर निम्नलिखित विवरण रखा जाना चाहिए -

1.	समपार फाटक संख्या	394
2.	इंजीनियरी या यातायात फाटक	इंजीनियरी
3.	स्टेशन मास्टर/रेल पथ निरीक्षक के नियंत्रण में	एसएसई/रेल पथ/तिल्दा
4.	लोकेशन	785/21–23
5.	स्टेशन	तिल्दा
6.	स्टेशनों के बीच	हथबंद–तिल्दा
7.	बड़ी लाइन/मीटर लाइन/छोटी लाइन	बड़ी लाइन
8.	एकल लाइन/दोहरी लाइन/बहु (मल्टीपल) लाइन	मल्टीपल लाइन
9.	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए बंद
10.	अंतर्पाशित (इंटरलॉक्ड)/गैर–अंतर्पाशित (नॉन–इंटरलॉक्ड)	नॉन-इंटरलॉक्ड
11.	अंतर्पाशन का (इंटरलॉकिंग) माध्यम	निरंक
12.	फाटक सिगनल का प्रावधान 1.अप लाइन – 2. डाउन लाइन –	नॉन-इंटरलॉक्ड
13.	सिगनलिंग व्यवस्था	निरंक
14.	संचार के साधन	स्टेशन मास्टर/तिल्दा के साथ टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16.	सड़क का प्रकार (राष्ट्रीय उच्चपथ/राज्य उच्चपथ/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	खपरी
18.	पक्की/कच्ची सड़क	पक्की सड़क
19.	पहुंच मार्ग	पक्की
20.	सड़क की चौड़ाई	5.50 मीटर
21.	सड़क पार करने का कोण (स्क्यू गेट के मामले में)	समकोण
22.	सड़क की ढाल (यदि कोई हो) (क) उत्तर/पूर्व की ओर (ख) दक्षिण/पश्चिम की ओर	 40 में 1 40 में 1

(आपरेटिंग मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

23.	सड़क संरेखण (सीधी / वक्र) (क) उत्तर / पूर्व की ओर (ख) दक्षिण / पश्चिम की ओर	 सीधा सीधा
24.	हाईट गेज का प्रावधान	हां
25.	बैरियरों का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26.	चेक रेलों की लंबाई	9.50 मीटर
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क सतह	समतल
28.	रम्बल स्ट्रिप / गति अवरोधकों की लम्बाई	5.50 मीटर
29.	सड़क संकेत	उपलब्ध है
30.	गति अवरोधक संकेतक बोर्ड	उपलब्ध है
31.	टी वी यू	11 / 2019 में 30751
32.	अगला सेंसस ड्यू	11/ 2022
33.	पटाखे (डेटोनेटर) रखने के लिए सीमांकन	हां
34.	काम कर रहे गेटमैन की संख्या	02
35.	नजदीकी रेलवे चिकित्सा सहायता	रेलवे अस्पताल, रायपुर
36.	उपलब्ध नजदीकी चिकित्सा सहायता	मिशन हॉस्पिटल, तिल्दा
37.	उपलब्ध उपस्कर की सूची	हॉ

1.2	**उपस्कर :–**	
	मदें	**मात्रा**
1.	तीन रंगों वाली हाथ सिगनल बत्ती	05
2.	हाथ सिगनल झंडी – हरी	01
3.	हाथ सिगनल झंडी – लाल	05
4.	बैनर झंडी – लाल	04
5.	लाल बैनर झंडी दिखाने के लिए पोस्ट	04
6.	पैडलॉक सहित अतिरिक्त चैन	02 (रोक चिन्हों सहित)
7.	पटाखे (डिटोनेटर्स)	20 (टीन के बक्से में)
8.	बैटरी प्रचालित एल.ई.डी. आधारित फ्लैशिंग हाथ सिगनल लैंप सह ट्राइकलर टॉर्च	03
9.	फाटक बत्ती	02
10.	टॉमी बार	01
11.	तगाड़ी (डवतजंत च्ंद)	01
12.	बैलचा / फावड़ा	01
13.	धुरमुस (त्ंउउमत)	01
14.	गैंता (च्पबा ।गम)	01
15.	झंडियों के लिए टिन का डिब्बा	01
16.	तेल का डिब्बा	01
17.	पानी का बर्तन / बाल्टी	01
18.	मस्टर रोल के लिए कैनिस्टर	01

(अमीर अली)
व.मं.अभियन्ता/लाईन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

19.	चश्मा लगाने वाले गेटमैन के लिए अतिरिक्त चश्मे का सेट	01
20.	फाटक पर अवरोध होने की स्थिति में, समपार फाटक आरेख में बोर्ड का चिह्नित रक्षण	01
21.	टोकरी	0
22.	सीटी	01
23.	दीवार घड़ी	01
24.	स्टेव्स	02
25.	गेट बूम फेल होने की स्थिति में उपयोग में लाने हेतु पैडलाक सहित छोटी चेन	02

1.3 गेट लॉज पर रखे जाने वाले रिकार्ड :–

उपरोक्त उपस्करों के अलावा, गेट लॉज पर निम्नलिखित रिकार्ड भी रखे जाएंगे –

(i) हिंदी/अंग्रेजी में फाटक संचालन अनुदेश।
(ii) स्थानीय भाषा में फाटक संचालन अनुदेश।
(iii) स्थानीय भाषा में गेटमैन नियम पुस्तिका।
(iv) औजारों और पुस्तकों की सूची।
(v) ड्यूटी रोस्टर।
(vi) गेटमैन के रुप में कार्य करने के लिए प्रमाणपत्र।
(vii) गेटमैन का बायोडाटा विवरण, जिसमें दृष्टि परीक्षण प्रारम्भिक/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम, सेफ्टी कैम्प आदि पास करने की तिथि का उल्लेख हो ।
(viii) दुर्घटना रजिस्टर।
(ix) समपार फाटक पर सड़क यातायात के लिए की गई अंतिम जनगणना (सेंसेस) का रिकार्ड।
(x) जन शिकायत पुस्तिका।
(xi) निरीक्षण पुस्तिका।

2.0 गेटमैन की ड्यूटी :–

2.1ए समय का मिलान:-

चार्ज लेने के बाद ड्यूटी पर तैनात गेटमैन रायपुर पूर्व केबिन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के साथ घड़ी के समय का मिलान करेगा।

बी सचेतता :–

गेट को किसी भी प्रकार के खतरे के समय तत्काल कार्रवाई करने के लिए सदा सचेत रहना चाहिए। गेट की चाबियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहनी चाहिए।

2.2 गाड़ी पास करते समय गेटमैन की स्थिति :–

जब गाड़ी पास कर रही हो, तब गेटमैन नीचे दिए गए निर्देशानुसार खड़ा रहेगा –

(i) गेटमैन गेटलॉज के सामने आती हुई गाड़ी की ओर मुंह करके सावधानीपूर्वक खड़ा
(ii) दिन के समय गेटमैन अलग–अलग डंडियों में लपेटे हुए लाल एवं हरी झंडियां क्रमशः अपने दाहिने एवं बाएं हाथ में थाम कर खड़ा रहेगा ।

(आमोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(iii) रात के समय गेटमैन सफेद प्रकाश वाली जल रही हाथ सिगनल बत्ती लिए, ट्रैक की ओर मुंह किए हुए खड़ा रहेगा।

(iv) गेटमैन सीटी अपने गले में धागे से लटका कर रखेगा।

2.3 गेटमैन की दैनिक ड्यूटी :–

(i) जब फाटक को सड़क यातायात के लिए खोल कर रखा गया हो तब गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि लाल बैनर झंडी ट्रैक के दोनों तरफ क्रॉस करते हुए लगाकर रखी गई है।

(ii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि फाटक बत्तियां जलाई गई हैं एवं सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जल रही हैं।

(iii) गेटमैन, ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपनी ड्यूटी करेंगे और जब तक रिलीवर आकर कार्यभार नहीं संभाल लेता, फाटक छोड़कर नहीं जाएगा, तथापि यदि किसी आपात स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर गेटमैन को फाटक छोड़कर जाना पड़े तो जाने से पहले वे सड़क यातायात के लिए फाटक बंद कर उसे लॉक कर देगा।

(iv) विशेष अनुदेशों के तहत जहां अन्यथा निर्धारित न किया गया हो, गेटमैन पास करने वाली सभी गाड़ियों का अवलोकन करेंगे एवं गाड़ी की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथावश्यकता कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेंगे।

(v) गेटमैन सभी पास करने वाली गाड़ियों पर चौकस नजर रखेंगे और किसी असामान्य स्थिति तथा हॉट एक्सल, झूलते हुए जंजीरों, झूलती हुई बैटरी, कोई वाहन/वैगन/बैटरी बॉक्स में आग लगने, शिफ्टेड लोड, गिरती हुई सामग्रियां यथा ब्रेक ब्लाक्स, ब्रेक बीम्स, संरक्षा ब्रैकेट, वैक्यूम सिलिंडर या अन्य कोई स्थिति जो गाड़ियों की सुरक्षित रनिंग के लिए खतरा पैदा करती हो, के लिए चौकस रहेंगे।

(vi) गार्ड, ड्राइवर को वॉकी–टॉकी या अन्य किसी प्रकार से, यदि कोई सिगनल देना चाहता हो तो उसे दोहराने के लिए गेटमैन तैयार रहेगा।

(vii) यदि लिफ्टिंग बैरियर में खराबी आ गई हो या वह काम नहीं कर रहा हो तब सड़क यातायात रोकने व गेट की पूरी संरक्षा सुरक्षित करने के लिए गेटमैन स्टॉप डिस्क लगे अतिरिक्त चैन और पैडलॉकों का उपयोग करेगा।

(viii) फाटक में कोई खराबी आने अथवा फाटक के किसी यंत्र में कोई खराबी आने पर जितनी जल्दी हो सके गेटमैन इसकी रिपोर्ट नजदीकी स्टेशन **मास्टर/तिल्दा,** गैंगमेट या रेल पथ निरीक्षक को करेगा।

(ix) समपार फाटक पर ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन निर्धारित वर्दी और बैज पहनेंगे।

(x) ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके पास अपना सक्षमता प्रमाणपत्र उपलब्ध है।

(xi) गेटमैन फाटक संचालन अनुदेशों के तहत काम करेंगे और इन अनुदेशों की पूरी जानकारी रखेंगे।

(xii) गेटमैन यह भी सुनिश्चित करेंगे कि फाटक पर संचालन के लिए दिए गए सभी उपस्कर ठीक–ठाक एवं तुरंत प्रयोग के लिए तैयार स्थिति में हैं।

(आमोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(xiii) गेटमैन यह भी देखेंगे कि पहिये की फ्लैंज के लिए चैनल बिल्कुल क्लियर हैं।

(xiv) यदि सड़क कच्ची हो तब गेटमैन सड़क की सतह पर पूरा पानी डालकर रखेंगे और उसे कूटकर समतल करके रखेगा।

(xv) गेटमैन इस तरफ भी सतर्कता बरतेंगे कि गेट बंद होने के कारण सड़क उपयोगकर्ता यात्रियों को यथासंभव कम से कम असुविधा हो।

(xvi) विद्युतीकृत खंड पर गेटमैन इस बात पर भी नजर रखेगा कि सड़क से होकर गुजरने वाले वाहनों/जानवरों की ऊंचाई समपार फाटक के दोनों ओर दिए गए हाईट लोडिंग गेज की ऊंचाई से कम हो।

(xvii) जहां तक संभव हो गेटमैन अनधिकृत रुप से व्यक्तियों/मवेशियों की आवाजाही रोंके।

2.4 गाड़ी में असामान्य घटना होने की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई :–

यदि गेटमैन गुजरने वाली गाड़ी में कुछ भी असामान्य देखता है, तो उसे निम्नलिखित कार्रवाई करनी होगी –

(i) गुजरने वाली गाड़ी के ड्राइवर/गार्ड को चेतावनी देने के लिए वह दिन में लाल झंडी और रात में लाल बत्ती दिखाते हुए तत्परता से कार्रवाई करेगा।

(ii) साथ ही लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव–भंगिमाओं के प्रदर्शन से, ब्रेक वैन पर गिट्टियां मारकर या अन्य किसी माध्यम से वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(iii) यदि ड्राइवर/गार्ड ध्यान देने में चूक जाते हैं, तो गेटमैन टेलिफोन पर तत्काल इसकी सूचना स्टेशन **मास्टर/तिल्दा** को समुचित कार्रवाई करने हेतु देगा तथा इसके लिए प्राइवेट नंबर की अदला–बदली करेगा।

(iv) ट्रेन पार्टिंग के मामले में, गेटमैन रोक हाथ सिगनल प्रदर्शित नहीं करेगा, बल्कि ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिखायेगा।

(v) वह लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव–भंगिमाओं के प्रदर्शन से और दोनों हाथों को उर्ध्वता से ऊपर उठाते हुए, शीघ्रता से उन्हें अलग करते हुए और उन्हें एक साथ जोडते हुए बारंबार ऊपर और नीचे की ओर अंग – विक्षेपण के माध्यम से जितना ऊंचा या नीचा संभव हो सके, करते हुए ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(vi) यदि गाड़ी नहीं रुकती है, तो गेटमैन टेलीफोन पर तत्काल इसकी सूचना स्टेशन **मास्टर/तिल्दा** को समुचित कार्रवाई करने हेतु देगा तथा इसके लिए प्राइवेट नंबर की अदला–बदली करेगा।

2.5 समपार फाटक पर आपात स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई :–

(i) समपार फाटक पर अवरोध की स्थिति में गेटमैन फाटक सिगनलों यदि कोई हो तो ऑन स्थिति में बनाए रखेगा।

(ii) उसके बाद यदि वह अवरोध को हटाने में असमर्थ हो तो, गेटमैन टेलीफोन पर प्राइवेट नंबर की अदला–बदली करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध संबंधी सूचना ड्यूटी पर तैनात स्टेशन **मास्टर/तिल्दा** को तत्काल देगा।

(आमोद जैन)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(iii) दो या तीन प्रयासों के बाद भी यदि स्टेशन **मास्टर/तिल्दा** की ओर से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं होता है तो वह पहले फाटक को संरक्षित करेगा और तब फोन पर सूचना देगा।

गेटमैन लाइन की अभिरक्षा निम्नानुसार करेगा –

(ए) दोहरी लाइन सेक्शन में:

(i) यदि दोनों ही लाइनें अवरुद्ध हो तो गेटमैन दिन में लाल बैनर पताका और रात में एक लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर इस प्रयोजन के लिए बनाए गए पोस्टों पर अधिरोपित करेगा। वह उस लाइन को पहले संरक्षित करेगा जिस पर गाड़ी के पहले आने की संभावना हो।

(ii) उसके बाद वह उसी तरह से दूसरी दिशा में दिन में एक दूसरा लाल बैनर पताका और रात में एक दूसरी लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर अधिरोपित करेगा।

(iii) तब जाकर गेटमैन फाटक को पटाखों, एल.ई.डी. हाथ सिगनल बत्ती और लाल झंडी के साथ दिन में और लाल हाथ सिगनल बत्ती के साथ रात में संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ेगा।

(iv) उसके बाद गेटमैन दिन में लाल झंडी और रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती प्रदर्शित करता हुआ उस लाइन पर जिस दिशा में गाड़ी के पहले आने की संभावना है उस लाइन पर 600 मीटर (बड़ी लाइन में तथा 600 मीटर मीटर/नेरो गेज में) पर एक पटाखा रखेगा। उसके बाद वह समपार फाटक से 1200 मीटर की दूरी तक आगे बढ़ेगा और ट्रैक पर 10–10 मीटर की दूरी पर 3 पटाखे रखेगा। इस तरह से लाइन को संरक्षित कर लेने के बाद वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर पुनः समपार फाटक पर लौट आएगा।

(v) उसके बाद वह दूसरी दिशा में उसी तरह लाल हाथ सिगनल प्रदर्शित करता हुआ आगे बढ़ेगा और ऊपर 4 में बतलाये अनुसार पटाखों को रखेगा और वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर अवरोध के स्थान पर लौट आएगा।

(vi) फाटक पर वापस लौट आने पर उसे अवरोध को हटाने के लिए कदम उठाने चाहिए और आनेवाली गाड़ी के ड्राइवर को चेतावनी देनी चाहिए।

(vii) यदि गेटमैन लाइन को संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ते समय और पटाखों को रखने के लिए नियत दूरी तक पहुंचने से पहले किसी आती हुई गाड़ी को देखता है या उसकी आवाज सुनता है तो वह उस लाइन पर जितनी दूरी तक आगे जा सकता है जायेगा और पटाखे रखेगा।

(viii) उसके बाद ड्राइवर को चेतावनी देने के लिए वह दिन में लाल झंडी, रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती बैटरी प्रचालित एल.ई.डी. आधारित फ्लैशिंग हैंड सिगनल लैंप सह ट्राइकलर टॉर्च को लगातार फहराते हुए आती हुई गाड़ी को रोकेगा।

(बी) मिडिल लाइन सेक्शन में-

(i) जिस दिशा में गाड़ी के पहले आने की संभावना हो उस दिशा में समपार फाटक को संरक्षित करने के लिए ऊपर पैरा ए) (i) से (viii) के अनुसार समस्त प्रक्रिया का पालन किया जाएगा।

(ii) इसके अलावा गेटमैन इसी प्रकार से मिडिल लाइन की दूसरी दिशा को भी संरक्षित करेगा।

(आमोद भोंसी)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(सी) गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्रवाई :–

(i) रात में गेटमैन दो हाथ सिगनल बत्तियां जला लेगा और ऊपर उप–पैरा (ए) में किये गए उल्लेख के अनुसार लाइनों को सुरक्षित करने के लिए लाल बत्ती को प्रदर्शित करने की कार्रवाई करेगा।

(ii) यदि फाटक किसी सड़क वाहन से टूट गया हो जिससे ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर या फाटक के किसी अन्य भाग के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो या फाटक पर यदि कोई अन्य अवरोध हो तो, गेटमैन तत्काल कार्रवाई करेगा।

(iii) वह सड़क वाहन के विवरणों को नोट करेगा, वाहन नंबर, वाहन के ड्राइवर का नाम, वाहन के मालिक का नाम और वह इन विवरणों को डयूटी पर तैनात स्टेशन **मास्टर तिल्दा** या रेल पथ निरीक्षक को संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध साधनों के जरिये समपार फाटक पर अवरोधों और विवरणों से संबंधित जानकारी देते हुए सूचित करेगा।

3. **सिगनल :**
गेट के नॉन-इंटरलॉक्ड होने के कारण सिगनलों का कोई प्रावधान नहीं है।

4. **संचार :**
गेट लॉज तथा तिल्दा स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के मध्य संचार के लिए दूरभाष संचार उपलब्ध कराई गई है।

5. **प्रचालन पद्धत्ति :–**
गेट को सामान्यत: सड़क यातायात के लिए बंद रखा जाएगा। गेट का प्रचालन निम्नवत किया जाएगा :

(ए) गेट को खोलने के लिए गेटमैन, तिल्दा स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से अनुमति लेगा

(बी) तिल्दा स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है। इसके बाद, स्टेशन मास्टर / तिल्दा सड़क यातायात के लिए गेट को खोलने हेतु गेटमैन को अनुमति देने के लिए अपना प्राइवेट नंबर देगा।

(सी) स्टेशन मास्टर / तिल्दा द्वारा ट्रेन सिगनल रजिस्टर, प्राइवेट नंबर पुस्तिका, लॉग बुक में लाल स्याही से उचित प्रविष्टि की जाएगी।

(डी) सड़क यातायात के गुजरने के बाद गेटमैन गेट को बंद करेगा तथा प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के द्वारा स्टेशन मास्टर / तिल्दा को इसकी पुष्टि देगा।

(ई) ब्लॉक स्टेशन में किसी गाड़ी को पुन: प्रवेश देने से पूर्व, स्टेशन मास्टर / तिल्दा यह सुनिश्चित करेगा कि गेटमैन ने गेट बंद कर दिया है इस बात के संकेत स्वरूप उससे प्राइवेट नंबर ले लिया गया है।

जब कभी गेट को सड़क यातायात के लिए खोला जाएगा, गेटमैन सुनिश्चित करेगा कि ट्रैक के दोनों तरफ दिन के समय विनिर्धारित स्थान पर बैनर फ्लैग लगा दिया गया है तथा रात के समय रेल यातायात को रेड हैंड सिगनल दिखाया गया है।

(आनोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

9/12/21
(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(एफ) सड़क यातायात के लिए सामान्यत: बंद, मानवयुक्त नॉन-इंटरलॉक्ड समपार फाटकों के लिए पुनरीक्षित संचलन अनुदेश के अनुसार (संदर्भ: रेलवे बोर्ड का पत्र सं.-2000/ संरक्षा/(ए. एंड आर.)/19/39 पीटी,नई दिल्ली,दिनांक: 24.09.2010) :-

- सड़क यातायात के लिए एक बार गेट के बंद होने पर, तिल्दा स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गेटमैन के साथ प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के बिना डाउन गाड़ियों के लिए अंतिम रोक सिगनलों को ऑफ कर सकता है अथवा हथबंद स्टेशन को अप गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर दे सकता है क्योंकि गेट को सड़क यातायात के लिए सामान्यत: बंद रखा जाता है।
- यह ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर / तिल्दा का उत्तरदायित्व है कि वह गेटमैन को अनुमति दे कि वह प्रत्येक 20 मिनट पर सड़क यातायात के लिए गेट को खोल सके।

6. <u>विद्युत प्रचालित लिफ्टिंग बैरियर के प्रचालन की विधि</u> :–

समपार फाटक के प्रचालन(लिफ्टिंग बैरियरों को खोलने तथा बंद करने) के लिए एक पैनल है।

(i) <u>नियंत्रण पैनल का विवरण</u> -

समपार फाटक के लिफ्टिंग बैरियरों को खोलने तथा बंद करने के लिए पावर पैनल का उपयोग किया जाता है। पैनल में लगाए गए विभिन्न बटनों का विवरण इस प्रकार है :–

क्र.सं.	पैनल का भाग/ उपकरण	उद्देश्य
1	इंडीकेटर पावर ऑफ/ऑन (सं.-1)	इसका जलना बताता है कि विद्युत आपूर्ति उपलब्ध है।
2	सिलेक्टर स्विच (सं. - 2)	मैन्युअल या ऑटो मोड प्रचालन के चयन के लिए।
3	हरे रंग का पुश बटन (10 एंपियर) (सं. - 3)	बैरियरों को खोलने के लिए दबाई जाए।
4	सिलेक्टर स्विच (सं. - 4)	ऑफ/ऑन स्थिति में संपूर्ण बैरियर प्रणाली को घुमाने के लिए अर्थात यह ऑफ/ऑन पैनल कार्यचालन हेतु स्विच है।
5	बूम लॉकिंग इंडिकेटर (सं. - 5)	इसका जलना संकेत करता है कि, लिफ्टिंग बैरियर बूम्स सुरक्षित रूप से लॉक कर दी गई है। जैसे ही लिफ्टिंग बैरियरों को खोलने के लिए बैरियरों को अनलॉक किया जाता है वैसे ही लैंप बुझ जाती है।
6	लाल रंग का पुश बटन (सं. - 6)	बैरियरों को बंद करने के लिए दबाया जाता है।
7	सिलेक्टर स्विच (सं. - 7)	बैरियर – 1 को प्रचालित करना है या नहीं इसे चयनित करने हेतु।
8	बैरियर ओपन इंडिकेटर (सं. - 8)	इसका जलना संकेत करता है कि, लिफ्टिंग बैरियर बूम्स सुरक्षित रूप से खोल दी गई है।
9	सिलेक्टर स्विच (सं. - 9)	बैरियर – 2 को प्रचालित करना है या नहीं इसे चयनित करने हेतु।

(आनंद [illegible])
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

10	पैनल के साथ जुड़ी हुई हैंडल जनरेटर	विद्युत आपूर्ति की विफलता की स्थिति में, सिलेक्टर स्विच (सं. - 2) को मैन्युअल स्थिति में घुमाना चाहिए । इसके बाद गेट खोलने के लिए हैंडल को घड़ी की विपरीत दिशा में घुमाना चाहिए तथा गेट को बंद करने के लिए घड़ी की दिशा में घुमाना चाहिए ।
11	स्पेयर क्रैंक हैंडल	मैन्युअल एवं ऑटो दोनों प्रणालियों के विफल हो जाने की स्थिति में, गेट को प्रचालित करने के लिए अतिरिक्त क्रैंक हैंडल का उपयोग किया जा सकता है जो इसी उद्देश्य हेतु अलग से रखी गई है । यदि गेट के बंद हो जाने की स्थिति में प्रणालियां विफल हो जाएं, तब गेट को अतिरिक्त क्रैंक हैंडल का उपयोग कर खोला जा सकता है । इस क्रैंक हैंडल को उपयोग करने से पहले गेटमैन बूम्स तथा फ्लैप कवर को अनलॉक करेगा ताकि क्रैंक हैंडल को प्रविष्ट किया जा सके तथा इसके बाद गेट खोलने के लिए हैंडल को घड़ी की विपरीत दिशा में घुमाना चाहिए तथा गेट को बंद करने के लिए घड़ी की दिशा में घुमाना चाहिए

(ii) <u>हूटर्स</u> –

क्र.सं.	उपकरण	उद्देश्य
1	हूटर	उत्तर तथा दक्षिण दोनों तरफ के बूम्स में दो हूटर लगाए गए हैं जो सड़क यात्रियों को चेतावनी देने के लिए समपार फाटक के बंद होने के दौरान बजना आरंभ होता है ।

(iii) <u>एल ई डी लैंप</u> -

सड़क यात्रियों को चेतावनी देने के लिए लिफ्टिंग बैरियर के दोनों तरफ लाल रंग की बत्ती लगाई गई है ।

(iv) <u>समपार फाटक को बंद करने की प्रक्रिया</u> :

समपार फाटक को बंद करने के लिए गेट कीपर की ड्यूटी –

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से निदेश प्राप्त होने पर, गेट कीपर पावर पैनल में लगे हुए लाल रंग के पुश बटन को तब तक दबाकर रखेगा जब तक कि बैरियर अपने खांचों में ठीक तरह से बैठ न जाएं तथा पावर पैनल में बूम लॉकिंग इंडीकेटर जलने लगे ।

(v) <u>समपार फाटक को खोलने की प्रक्रिया</u> :

समपार फाटक को खोलने के लिए गेट कीपर की ड्यूटी –

वह पावर पैनल में लगे हुए हरे रंग के पुश बटन को तब तक दबाकर रखेगा जब तक कि गेट सड़क यातायात के लिए पूरी तरह न खुल जाए तथा पावर पैनल में बैरियर ओपन इंडीकेटर जलने लगे ।

(vi) <u>विद्युत आपूर्ति की विफलता</u>:

विद्युत आपूर्ति की विफलता की स्थिति में गेटमैन गेट को गेट पर उपलब्ध निम्नलिखित युक्तियों से प्रचालित करेगा ।

(आमोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(ए) गेट को खोलने के लिए :

1) सिलेक्टर स्विच सं. – 2 को मैन्युअल स्थिति की तरफ सेट करें।

2) सिलेक्टर स्विच सं. – 7 तथा 9 को ऑफ स्थिति में सेट करें।

3) पैनल के साथ जुड़ी हुई हैंडल को घड़ी की विपरीत दिशा में बैरियरों की पूरी तरह खुलने तक घुमाना चाहिए।

(बी) गेट को बंद करने के लिए :

1) सिलेक्टर स्विच सं. – 2 को मैन्युअल स्थिति की तरफ सेट करें।

2) सिलेक्टर स्विच सं. – 7 तथा 9 को ऑफ स्थिति में सेट करें।

3) पैनल के साथ जुड़ी हुई हैंडल को घड़ी की दिशा में बैरियरों के पूरी तरह बंद होने तथा बैरियरों के अपने खांचों में ठीक तरह से बैठ जाने तक घुमाना चाहिए।

(vii) **दोनों प्रचालन मोड की विफलता :**

ऑटो एवं मैन्युअल दोनों प्रचालन मोड की विफलता की स्थिति में निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाए –

(ए) गेट को खोलने के लिए :

1) बॉक्स में अलग से रखे हुए क्रैंक हैंडल का उपयोग किया जाए।

2) इसके बाद गेटमैन क्रैंक हैंडल को प्रविष्ट करने के लिए बूम सं.-1 के साथ ही फ्लैप कवर को अनलॉक करेगा।

3) बूम सं.-1 को खोलने के लिए क्रैंक हैंडल को घड़ी की विपरीत दिशा में तब तक घुमाना चाहिए जब तक कि बैरियर सड़क यातायात के लिए पूरी तरह से न खुल जाए।

4) बूम सं.-2 के लिए भी ऐसी ही प्रक्रिया अपनाना चाहिए।

5) क्रैंक हैंडल का प्रयोग करने के लिए अलग से उपलब्ध लॉग रजिस्टर में कारण, तिथि एवं समय सहित आवश्यक प्रविष्टियां दर्ज की जानी चाहिए।

(बी) गेट को बंद करने के लिए :

1) बॉक्स में अलग से रखे हुए क्रैंक हैंडल का उपयोग किया जाए।

2) बूम सं. -1 को बंद करने के लिए क्रैंक हैंडल को घड़ी की दिशा में तब तक घुमाना चाहिए जब तक कि बैरियर अपने खांचे में ठीक तरह से बैठ न जाए।

3) बूम सं. -2 के लिए भी ऐसी ही प्रक्रिया अपनाना चाहिए।

4) क्रैंक हैंडल का प्रयोग करने के लिए अलग से उपलब्ध लॉग रजिस्टर में कारण, तिथि एवं समय सहित आवश्यक प्रविष्टियां दर्ज की जानी चाहिए।

7. प्राइवेट नंबर का आदान- प्रदान :

(i) गेटमैन गेट खोलने के लिए स्टेशन मास्टर/तिल्दा से अवश्य अनुमति लेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर/तिल्दा सुनिश्चित करेगा कि ब्लॉक सेक्शन में कोई ट्रेन संचलन नहीं हो रहा है। इसके बाद स्टेशन मास्टर सड़क यातायात को क्लियर करने गेट खोलने हेतु गेटमैन को प्राइवेट नंबर देगा।

(आमोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(iii) स्टेशन मास्टर द्वारा ट्रेन सिगनल रजिस्टर, प्राइवेट नंबर बुक तथा लॉग बुक में लाल स्याही से उचित प्रविष्टि की जाएगी।

(iv) सड़क यातायात/तिल्दा के गुजरने के बाद गेटमैन गेट बंद करेगा तथा प्राइवेट नंबर के आदान- प्रदान के अधीन स्टेशन मास्टर को इसकी पुष्टि करेगा।

(v) किसी ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में पुन: प्रवेश की अनुमति देने से पूर्व स्टेशन मास्टर/तिल्दा यह सुनिश्चित करेगा कि गेटमैन ने गेट बंद कर दिया है इसकी पुष्टि के सांकेतिक रूप में प्राइवेट नंबर प्राप्त हो गया है।

(vi) सड़क यातायात के लिए एक बार गेट बंद कर देने के बाद उसे किसी भी हाल में तब तक नहीं खोला जाएगा जब तक कि प्राइवेट नंबर के आदान- प्रदान के अधीन स्टेशन मास्टर/तिल्दा इसे प्राधिकृत न करे।

8. <u>दूरभाषिक संचार की विफलता</u> :–

जब टेलीफोन संचार व्यवस्था विफल हो जाए अथवा 2 या 3 बार की कोशिशों के बाद भी गेटमैन से कोई जवाब न मिले, तब निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जाएगी –

(i) स्टेशन मास्टर तिल्दा हथबंद–तिल्दा में प्रवेश करने वाली सभी डाउन गाड़ियों के लिए ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा तथा इसी तरह स्टेशन मास्टर हथबंद सभी अप गाड़ियो को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) सतर्कता आदेश में ड्राइवर को गेट की तरफ बढ़ते समय लगातार सीटी बजाने का परामर्श होगा।

(iii) गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल दिखाए जाने के बाद ड्राइवर को गेट से सावधानीपूर्वक गुजरने का अनुदेश दिया जाएगा। यदि हाथ सिगनल दिखाई नहीं देता है तो ड्राइवर गेट के पास रूकने के लिए तैयार रहेगा तथा सिगनल की सही स्थिति देखने के लिए सहायक ड्राइवर को भेजेगा। यदि गेट बंद है तो सहायक ड्राइवर गेट ऑल राइट सिगनल देगा। यदि गेट बंद नहीं है तो सहायक ड्राइवर गेट बंद करेगा तथा ऑल राइट सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर सहायक गार्ड/गार्ड की सहायता ले सकता है।

(iv) अप्रोचिंग गाड़ी के मामले में स्टेशन मास्टर तिल्दा डिस्पेच छोर के स्टेशन मास्टर हथबंद को यह बताते हुए कि उसके छोर पर टेलिफोन खराब हो गया है प्राइवेट नंबर के आदान–प्रदान के तहत सूचना देगा।

(v) प्रेषण छोर का स्टेशन मास्टर हथबंद, इसके बाद अपने छोर से ब्लाक सेक्शन में किसी गाड़ी को भेजने के लिए ड्राइवर को एक सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(vi) स्टेशन मास्टर तिल्दा गैंगमैन/पैट्रोलमैन या पहली गाड़ी के ड्राइवर के माध्यम से गेटमेन को सूचित करेगा कि टेलिफोन खराब हो गया है।

(vii) स्टेशन मास्टर तिल्दा टेलीफोन ठीक करने के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों को तुरंत टेलिफोन ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(आमोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(viii) सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन ठीक करने और उनके द्वारा पुनर्संयोजन (रिकनेक्शन) मेमो/डिस्कनेक्शन मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य रुप से संचालन पुनः शुरु किया जाएगा।

9. <u>गेट लिफ्टिंग बेरियरों की विफलता</u>:-

(i) जब लिफ्टिंग बैरियर या लीफ गेट की खराबी के कारण फाटक बंद नहीं किया जा सके, तब गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत स्टेशन मास्टर को शीघ्र सूचित करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लीफ गेट ट्रैक को अवरुद्ध न करें।

(ii) वह तुरंत फाटक के उस छोर पर जहाँ से गाड़ी के आने की संभावना पर दिन में लाल झंडी तथा रात में लाल बत्ती लगा देगा और उसके पश्चात दूसरे छोर पर ऐसा ही करेगा।

(iii) गेटमैन सेफ्टी चैन और पैडलॉक के सहारे सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करेगा।

(iv) सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करने के बाद गेटमैन पहले आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को दिन में हरा हाथ सिगनल पताका और रात को हरी बत्ती दिखाएगा।

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

(vi) वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर/हथबंध के साथ प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी को भेजने के पहले ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करें।

(vii) स्टेशन मास्टर/तिलदा लिफ्टिंग बैरियर/लीफ़ गेट के अनुरक्षण से संबंधित कर्मचारी को उसे यथाशीघ्र सुधारने के लिए अनुदेश देगा।

(viii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बेरियर सुधारने के बाद रिकनेक्शन/फिट मेमो जारी करने के बाद सामान्य संचलन शुरू की जाएगी।

10. <u>फाटक पर बाधा</u>:-

(i) यदि फाटक किसी सड़क वाहन के टक्कर से टूट जाता है और उससे ट्रैक अवरुद्ध हो जाता है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या फाटक का कोई अन्य हिस्सा रेल पथ को अवरुद्ध करता है या फाटक पर किसी अन्य प्रकार की बाधा हो, गेटमेन तुरंत गेट सिगनल को ऑन पॉजीशन में रखेगा।

(ii) उसके तत्काल बाद गेटमैन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए इसकी सूचना देगा।

(iii) यदि किसी गाड़ी के लिए सिगनल ऑफ किया गया हो तो ड्यूटि पर तैनात स्टेशन मास्टर/तिलदा आगमन/प्रस्थान सिगनल को पुनः ऑन स्थिति मे करेगा।

(iv) अगर दो-तीन बार प्रयास करने के बाद भी स्टेशन मास्टर से कोई जवाब नहीं मिलताहै तो वह पहले गेट को सुरक्षित करेगा, उसके बाद फोन पर सूचना देगा।

(आमोद मेहरा)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(v) उसके बाद वह पटाखों, एल.ई.डी. हाथ बत्ती और दिन में लाल झंडी तथा रात में हाथ सिगनल लाल बत्ती के साथ आने वाली गाड़ी की दिषा में जाएगा तथा सामान्य अनुदेश में दिए गए मद संख्या (2.5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी के लिए निर्धारित आदेषों के अनुसार फाटक की हिफाजत करेगा।

(vi) उसके बाद वह फाटक की दूसरी दिशा से आने वाली गाड़ियों के लिए भी संरक्षा करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन का विवरण, ड्राइवर का नाम नोट करेगा और इन्हें स्टेशन मास्टर को उक्त विवरण प्रेषित करेगा, जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक उसे गेटमैन से इस बात का आश्वासन नहीं मिल जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को अवरुद्ध नहीं कर रहे हैं।

(viii) स्टेशन मास्टर/तिलदा प्रेषण छोर के स्टेशन मास्टर/हथबंध से प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए उसे यह भी कहेगा कि जब तक ट्रैक सभी बाधाओं से मुक्त नहीं हो जाता तब तक अपने छोर से किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में न भेजें।

(ix) ट्रैक के सभी बाधाओं से मुक्त हो जाने पर गेटमैन प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए तद्नुसार स्टेशन मास्टर/तिलदा को सूचित करेगा।

(x) तब स्टेशन मास्टर/तिलदा तथा स्टेशन मास्टर/हथबंध सभी गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा और कहेगा कि यदि गेट टूटा हुआ हो, लेकिन सभी बाधाओं से मुक्त हो, तो गेटमैन के हरे हाथ सिगनल पर फाटक पार करे।

(xi) गेटमैन सड़क यातायात को रोकने के लिए फाटक को संरक्षा जंजीर से जकड़ देगा और पैडलॉक लगा देगा और यदि फाटक अवरुद्ध नहीं है तो उसके बाद हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर/तिलदा लिफ्टिंग बैरियरों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार अनुरक्षण कर्मचारियों को यथाशीघ्र उसकी मरम्मत के लिए कहेगा।

(xiii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बैरियरों की मरम्मत करने और उसके लिए पुनर्संयोजन/फिट मेमो जारी किए जाने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः शुरू किया जा सकेगा।

11. समपार के निकट ट्रैक पर अवरोध:-

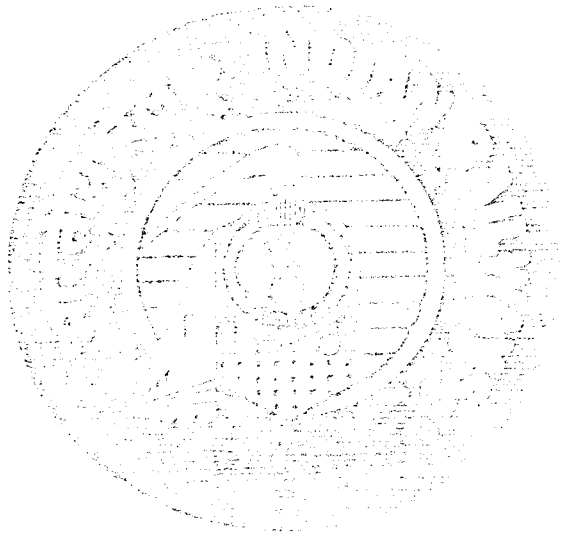
यदि रेल फ्रैक्चर हो गया हो अथवा किसी पेड़ के गिरने के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो, सड़क वाहन द्वारा ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा डिरेलमेंट हो गया हो जो गेटमैन को दिखाई पड़ता हो तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर/तिलदा उपर्युक्त संख्या 10 में दी गई कार्यविधि का पालन करेंगे। यदि वह अवरोध समपार फाटक को अवरुद्ध करता है तो गेटमैन बाधा हटाए जाने तक फाटकों को सड़क यातायात के लिए बंद रखेगा।

12. विशेष प्रतिबंध :-

सामान्यतः समपार फाटक लगातार 20 मिनट से ज्यादा समय के लिए बंद नहीं रखा जाएगा। इसे सुनिश्चित करने के लिए, तिल्दा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होंगे।

(आमंत्रित-मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

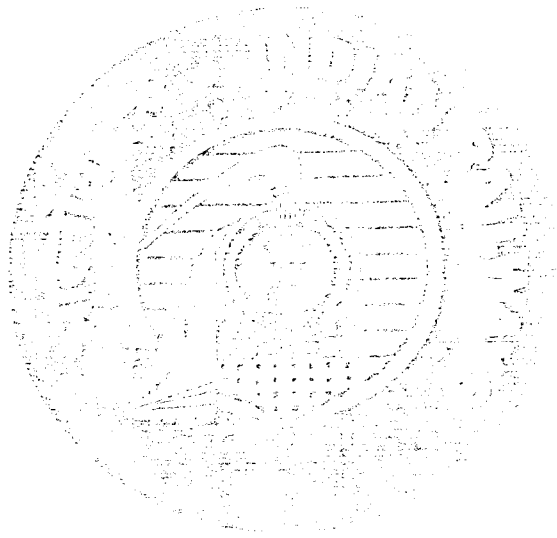


दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

रायपुर मंडल

गेट संचालन नियम

समपार फाटक सं.	395
कि.मी.	786/31-33
स्थिति	सड़क यातायात के लिए बंद



हथबंद–तिल्दा के बीच कि.मी. 786/31–33 पर स्थित कर्मचारी सहित 'सी' श्रेणी नॉन-इंटरलॉक्ड, तिल्दा स्टेशन के साथ दूरभाषिक संबद्धता युक्त समपार फाटक सं- 395 (सड़क यातायात के लिए बंद) का संचालन अनुदेश

इन अनुदेशों को सामान्य एवं सहायक नियमों के प्रावधानों के साथ पढ़ा जाए। स्थानीय परिस्थितियों तथा आवश्यकताओं पर आधारित इन अनुदेशों को आशोधित करते समय रेलवे सुनिश्चित करेगी कि सभी संरक्षा आवश्यकताएं पूरी की जाएं.

1.	**सामान्य :**	
1.1	**समपार फाटक का विवरण :-** समपार फाटक पर निम्नलिखित विवरण रखा जाना चाहिए -	
1.	समपार फाटक संख्या	395
2.	इंजीनियरी या यातायात फाटक	इंजीनियरी
3.	स्टेशन मास्टर/रेल पथ निरीक्षक के नियंत्रण में	एस एस ई/रेल पथ/तिल्दा
4.	लोकेशन	786/31–33
5.	स्टेशन	तिल्दा
6.	स्टेशनों के बीच	हथबंद–तिल्दा
7.	बड़ी लाइन/मीटर लाइन/छोटी लाइन	बड़ी लाइन
8.	एकल लाइन/दोहरी लाइन/बहु (मल्टीपल) लाइन	मल्टीपल लाइन
9.	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए बंद
10.	अंतर्पाशित (इंटरलॉक्ड)/गैर–अंतर्पाशित (नॉन–इंटरलॉक्ड)	नॉन-इंटरलॉक्ड
11.	अंतर्पाशन का (इंटरलॉकिंग) माध्यम	--
12.	फाटक सिगनल का प्रावधान 1. अप लाइन – 2. डाउन लाइन –	नॉन-इंटरलॉक्ड
13.	सिगनलिंग व्यवस्था	--
14.	संचार के साधन	स्टेशन मास्टर/तिल्दा के साथ टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	4.50 मीटर
16.	सड़क का प्रकार (राष्ट्रीय उच्चपथ/राज्य उच्चपथ/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	बिलारी
18.	पक्की/कच्ची सड़क	पक्की सड़क
19.	पहुंच मार्ग	पक्की
20.	सड़क की चौड़ाई	3.0 मीटर
21.	सड़क पार करने का कोण (स्क्यू गेट के मामले में)	--
22.	सड़क की ढाल (यदि कोई हो) (क) उत्तर/पूर्व की ओर (ख) दक्षिण/पश्चिम की ओर	 30 में 1 30 में 1
23.	सड़क संरेखण (सीधी/वक्र) (क) उत्तर/पूर्व की ओर (ख) दक्षिण/पश्चिम की ओर	 सीधा गोलाई
24.	हाईट गेज का प्रावधान	हां

(अमित मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

25.	बैरियरों का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26.	चेक रेलों की लंबाई	6.50 मीटर
27.	समपार फाटकों के बीच सड़क सतह	समतल
28.	रम्बल स्ट्रिप / गति अवरोधकों की लम्बाई	3.00 मीटर
29.	सड़क संकेत	उपलब्ध है
30.	गति अवरोधक संकेतक बोर्ड	उपलब्ध है
31.	टी वी यू	07 / 2018 में 24480
32.	अगला सेंसस ड्यू	07/ 2021
33.	पटाखे (डेटोनेटर) रखने के लिए सीमांकन	हां
34.	काम कर रहे गेटमैन की संख्या	02
35.	नजदीकी रेलवे चिकित्सा सहायता	रेलवे अस्पताल,रायपुर
36.	उपलब्ध नजदीकी चिकित्सा सहायता	मिशन हॉस्पिटल, तिल्दा
37.	उपलब्ध उपस्कर की सूची	हां

1.2 **उपस्कर** :–

	मदें	**मात्रा**
1.	तीन रंगों वाली हाथ सिगनल बत्ती	05
2.	हाथ सिगनल झंडी – हरी	01
3.	हाथ सिगनल झंडी – लाल	05
4.	बैनर झंडी – लाल	04
5.	लाल बैनर झंडी दिखाने के लिए पोस्ट	04
6.	पैडलॉक सहित अतिरिक्त चैन	02 (रोक चिन्हों सहित)
7.	पटाखे (डिटोनेटर्स)	20 (टीन के बक्से में)
8.	बैटरी प्रचालित एल.ई.डी. आधारित फ्लैशिंग हाथ सिगनल लैंप सह ट्राइकलर टॉर्च	03
9.	फाटक बत्ती	02
10.	टॉमी बार	01
11.	तगाड़ी (Mortar Pan)	01
12.	बैलचा / फावड़ा	01
13.	धुरमुस (Rammer)	01
14.	गैंता (Pick Axe)	01
15.	झंडियों के लिए टिन का डिब्बा	01
16.	तेल का डिब्बा	01
17.	पानी का बर्तन / बाल्टी	01
18.	मस्टर रोल के लिए कैनिस्टर	01
19.	चश्मा लगाने वाले गेटमैन के लिए अतिरिक्त चश्मे का सेट	01
20.	फाटक पर अवरोध होने की स्थिति में, समपार फाटक आरेख में बोर्ड का चिह्नित रक्षण	01
21.	टोकरी	01

(आमद मेनी)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

22.	सीटी	01
23.	दीवार घड़ी	01
24.	स्टेन्स	04
25.	गेटबूम फेल होने की स्थिति में उपयोग में लाने हेतु पैडलॉक सहित छोटी चेन	02

1.3 गेट लॉज पर रखे जाने वाले रिकार्ड :–

उपरोक्त उपस्करों के अलावा, गेट लॉज पर निम्नलिखित रिकार्ड भी रखे जाएंगे –

(i) हिंदी/अंग्रेजी में फाटक संचालन अनुदेश।
(ii) स्थानीय भाषा में फाटक संचालन अनुदेश।
(iii) स्थानीय भाषा में गेटमैन नियम पुस्तिका।
(iv) औजारों और पुस्तकों की सूची।
(v) ड्यूटी रोस्टर।
(vi) गेटमैन के रुप में कार्य करने के लिए प्रमाणपत्र।
(vii) गेटमैन का बायोडाटा विवरण, जिसमें दृष्टि परीक्षण प्रारम्भिक/पुनश्चर्या पाठ्यक्रम, सेफ्टी कैम्प आदि पास करने की तिथि का उल्लेख हो
(viii) दुर्घटना रजिस्टर।
(ix) समपार फाटक पर सड़क यातायात के लिए की गई अंतिम सेंसेस का रिकार्ड।
(x) जन शिकायत पुस्तिका।
(xi) निरीक्षण पुस्तिका।

2.0 गेटमैन की ड्यूटी :–

2.1 सचेतता :–

गेट को किसी भी प्रकार के खतरे के समय तत्काल कार्रवाई करने के लिए सदा सचेत रहना चाहिए। गेट की चाबियां उसकी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहनी चाहिए।

2.2 गाड़ी पास करते समय गेटमैन की स्थिति :–

जब गाड़ी पास कर रही हो, तब गेटमैन नीचे दिए गए निर्देशानुसार खड़ा रहेगा –

(i) गेटमैन गेटलॉज के सामने आती हुई गाड़ी की ओर मुंह करके सावधानीपूर्वक खड़ा रहेगा।
(ii) दिन के समय गेटमैन अलग–अलग डंडियों में लपेटे हुए लाल एवं हरी झंडियां कमशः अपने दाहिने एवं बाएं हाथ में थाम कर खड़ा रहेगा ।
(iii) रात के समय गेटमैन सफेद प्रकाश वाली जल रही हाथ सिगनल बत्ती लिए, ट्रैक की ओर मुंह किए हुए खड़ा रहेगा।
(iv) गेटमैन सीटी अपने गले में धागे से लटका कर रखेगा।

2.3 गेटमैन की दैनिक ड्यूटी :–

(i) आपातकाल में जब फाटक को सड़क यातायात के लिए खोल कर रखा गया हो तब गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि लाल बैनर झंडी ट्रैक के दोनों तरफ क्रॉस करते हुए लगाकर रखी गई है।

(प्रमोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(ii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि फाटक बत्तियां जलाई गई हैं एवं सूर्यास्त से सूर्योदय तक लगातार जल रही हैं।

(iii) गेटमैन, ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपनी ड्यूटी करेंगे और जब तक रिलीवर आकर कार्यभार नहीं संभाल लेता, फाटक छोड़कर नहीं जाएगा, तथापि यदि किसी आपात स्थिति में आवश्यकता पड़ने पर गेटमैन को फाटक छोड़कर जाना पड़े तो जाने से पहले वे सड़क यातायात के लिए फाटक बंद कर उसे लॉक कर देगा।

(iv) विशेष अनुदेशों के तहत जहां अन्यथा निर्धारित न किया गया हो, गेटमैन पास करने वाली सभी गाड़ियों का अवलोकन करेंगे एवं गाड़ी की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथावश्यकता कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेंगे।

(v) गेटमैन सभी पास करने वाली गाड़ियों पर चौकस नजर रखेंगे और किसी असामान्य स्थिति तथा हॉट एक्सल, झूलते हुए जंजीरों, झूलती हुई बैटरी, कोई वाहन/वैगन/बैटरी बॉक्स में आग लगने, शिफ्टेड लोड, गिरती हुई सामग्रियां यथा ब्रेक ब्लाक्स, ब्रेक बीम्स, संरक्षा ब्रैकेट, वैक्यूम सिलिंडर या अन्य कोई स्थिति जो गाड़ियों की सुरक्षित रनिंग के लिए खतरा पैदा करती हो, के लिए चौकस रहेंगे।

(vi) गार्ड, ड्राइवर को वॉकी–टॉकी या अन्य किसी प्रकार से, यदि कोई सिगनल देना चाहता हो तो उसे दोहराने के लिए गेटमैन तैयार रहेगा।

(vii) यदि लिफ्टिंग बैरियर में खराबी आ गई हो या वह काम नहीं कर रहा हो तब सड़क यातायात रोकने व गेट की पूरी संरक्षा सुरक्षित करने के लिए गेटमैन स्टॉप डिस्क लगे अतिरिक्त चैन और पैडलॉकों का उपयोग करेगा।

(viii) फाटक में कोई खराबी आने अथवा फाटक के किसी यंत्र में कोई खराबी आने पर जितनी जल्दी हो सके गेटमैन इसकी रिपोर्ट नजदीकी स्टेशन **मास्टर/तिल्दा,** गैंगमेट या रेल पथ निरीक्षक को करेगा।

(ix) समपार फाटक पर ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन निर्धारित वर्दी और बैज पहनेंगे।

(x) ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके पास अपना सक्षमता प्रमाणपत्र उपलब्ध है।

(xi) गेटमैन फाटक संचालन अनुदेशों के तहत काम करेंगे और इन अनुदेशों की पूरी जानकारी रखेंगे।

(xii) गेटमैन यह भी सुनिश्चित करेंगे कि फाटक पर संचालन के लिए दिए गए सभी उपस्कर ठीक–ठाक एवं तुरंत प्रयोग के लिए तैयार स्थिति में हैं।

(xiii) गेटमैन यह भी देखेंगे कि पहिये की फ्लैंज के लिए चैनल बिल्कुल क्लियर हैं।

(xiv) यदि सड़क कच्ची हो तब गेटमैन सड़क की सतह पर पूरा पानी डालकर रखेंगे और उसे कूटकर समतल करके रखेगा।

(xv) गेटमैन इस तरफ भी सतर्कता बरतेंगे कि गेट बंद होने के कारण सड़क उपयोगकर्ता यात्रियों को यथासंभव कम से कम असुविधा हो।

(xvi) विद्युतीकृत खंड पर गेटमैन इस बात पर भी नजर रखेगा कि सड़क से होकर गुजरने वाले वाहनों/जानवरों की ऊंचाई समपार फाटक के दोनों ओर दिए गए हाईट लोडिंग गेज की ऊंचाई से कम हो।

(xvii) जहां तक संभव हो गेटमैन अनधिकृत रुप से व्यक्तियों/मवेशियों की आवाजाही रोंके।

(xviii) हाईट गेज में खराबी आने पर जितनी जल्दी हो सके गेटमैन इसकी रिपोर्ट नजदीकी **स्टेशन मास्टर/तिल्दा** को देगा।

(xix) यदि फाटक पर ओ.एच.ई. वायर गिर गया हो जो की सड़क यातायात के सुरक्षित गुजरने के लिए खतरा है, गेटमैन तुरंत गेट से गुजरने वाले सड़क यातायात को रोकने का इंतेजाम करेगा जब तक सड़क यातायात का सुरक्षित रूप से गुजरना सुनिश्चित न हो।

(आमोद शर्मा)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

2.4 गाड़ी में असामान्य घटना होने की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई :–

यदि गेटमैन गुजरने वाली गाड़ी में कुछ भी असामान्य देखता है, तो उसे निम्नलिखित कार्रवाई करनी होगी –

(i) गुजरने वाली गाड़ी के ड्राइवर/गार्ड को चेतावनी देने के लिए वह दिन में लाल झंडी और रात में लाल बत्ती दिखाते हुए तत्परता से कार्रवाई करेगा।

(ii) साथ ही लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव–भंगिमाओं के प्रदर्शन से, ब्रेक वैन पर गिट्टियां मारकर या अन्य किसी माध्यम से वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(iii) यदि ड्राइवर/गार्ड ध्यान देने में चूक जाते हैं, तो गेटमेन टेलिफोन पर तत्काल इसकी सूचना स्टेशन **मास्टर/तिल्दा** को समुचित कार्रवाई करने हेतु देगा तथा इसके लिए प्राइवेट नंबर की अदला–बदली करेगा।

(iv) ट्रेन पार्टिंग के मामले में, गेटमैन रोक हाथ सिगनल प्रदर्शित नहीं करेगा, बल्कि ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिखायेगा।

(v) वह लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव–भंगिमाओं के प्रदर्शन से और दोनों हाथों को उर्ध्वता से ऊपर उठाते हुए, शीघ्रता से उन्हें अलग करते हुए और उन्हें एक साथ जोडते हुए बारंबार ऊपर और नीचे की ओर अंग – विक्षेपण के माध्यम से जितना ऊंचा या नीचा संभव हो सके, करते हुए ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(vi) यदि गाड़ी नहीं रुकती है, तो गेटमैन टेलीफोन पर तत्काल इसकी सूचना स्टेशन **मास्टर/तिल्दा** को समुचित कार्रवाई करने हेतु देगा तथा इसके लिए प्राइवेट नंबर की अदला–बदली करेगा।

2.5 <u>समपार फाटक पर आपात स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई</u> :–

(i) समपार फाटक पर अवरोध की स्थिति में गेटमैन फाटक सिगनलों यदि कोई हो तो ऑन स्थिति में बनाए रखेगा।

(ii) उसके बाद यदि वह अवरोध को हटाने में असमर्थ हो तो, गेटमैन टेलीफोन पर प्राइवेट नंबर की अदला–बदली करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध संबंधी सूचना ड्यूटी पर तैनात स्टेशन **मास्टर/तिल्दा** को तत्काल देगा।

(iii) दो या तीन प्रयासों के बाद भी यदि स्टेशन **मास्टर/तिल्दा** की ओर से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं होता है तो वह पहले फाटक को संरक्षित करेगा और तब फोन पर सूचना देगा।

<u>गेटमैन लाइन की अभिरक्षा निम्नानुसार करेगा</u> –

(ए) <u>दोहरी लाइन सेक्शन में</u>-

(i) यदि दोनों ही लाइनें अवरुद्ध हो तो गेटमैन दिन में लाल बैनर पताका और रात में एक लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर इस प्रयोजन के लिए बनाए गए पोस्टों पर अधिरोपित करेगा। वह उस लाइन को पहले संरक्षित करेगा जिस पर गाड़ी के पहले आने की संभावना हो।

(ii) उसके बाद वह उसी तरह से दूसरी दिशा में दिन में एक दूसरा लाल बैनर पताका और रात में एक दूसरी लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर अधिरोपित करेगा।

(iii) तब जाकर गेटमैन फाटक को पटाखों, एल.ई.डी. हाथ सिगनल बत्ती और लाल झंडी के साथ दिन में और लाल हाथ सिगनल बत्ती के साथ रात में संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ेगा।

(आमोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(iv) उसके बाद गेटमैन दिन में लाल झंडी और रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती प्रदर्शित करता हुआ उस लाइन पर जिस **दिशा में** गाड़ी के पहले आने की संभावना है उस लाइन पर 600 मीटर **(बड़ी लाइन में तथा** 600 मीटर मीटर/**नेरो गेज में)** पर एक पटाखा रखेगा। उसके बाद वह समपार फाटक से 1200 मीटर की दूरी तक आगे बढ़ेगा और ट्रैक पर 10–10 मीटर की दूरी पर 3 पटाखे रखेगा। इस तरह से लाइन को संरक्षित कर लेने के बाद वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर पुनः समपार फाटक पर लौट आएगा।

(v) उसके बाद वह दूसरी **दिशा में** उसी तरह लाल हाथ सिगनल प्रदर्शित करता हुआ आगे बढ़ेगा और ऊपर 4 में बतलाये अनुसार पटाखों को रखेगा और वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर अवरोध के स्थान पर लौट आएगा।

(vi) फाटक पर वापस लौट आने पर उसे अवरोध को हटाने के लिए कदम उठाने चाहिए और आनेवाली गाड़ी के ड्राइवर को चेतावनी देनी चाहिए।

(vii) यदि गेटमैन लाइन को संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ते समय और पटाखों को रखने के लिए नियत दूरी तक पहुंचने से पहले किसी आती हुई गाड़ी को देखता है या उसकी आवाज सुनता है तो वह उस लाइन पर जितनी दूरी तक आगे जा सकता है जायेगा और पटाखे रखेगा।

(viii) उसके बाद ड्राइवर को चेतावनी देने के लिए वह दिन में लाल झंडी, रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती **बैटरी प्रचालित एल.ई.डी. आधारित फ्लैशिंग हैंड सिगनल लैंप** को लगातार फहराते हुए आती हुई गाड़ी को रोकेगा।

(बी) <u>मिडिल लाइन सेक्शन में-</u>

(i) जिस **दिशा में** गाड़ी के पहले **आने की संभावना हो उस दिशा में समपार फाटक को** संरक्षित करने के लिए ऊपर पैरा ए) (i) **से (viii) के अनुसार समस्त प्रक्रिया** का पालन किया जाएगा।

(ii) इसके अलावा गेटमैन **इसी प्रकार से मिडिल लाइन की दूसरी** दिशा को भी संरक्षित करेगा।

(सी) <u>गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्रवाई</u> :–

(i) रात में गेटमैन दो **हाथ सिगनल बत्तियां जला लेगा और ऊपर उप–**पैराओं (ए) में किये गए उल्लेख के अनुसार लाइनों को **सुरक्षित करने के लिए लाल बत्ती को प्रदर्शित करने** की कार्रवाई करेगा।

(ii) यदि फाटक किसी **सड़क वाहन से टूट गया हो जिससे ट्रैक अवरुद्ध** हो गया हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर या फाटक के **किसी अन्य भाग के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो** गया हो या फाटक पर यदि कोई अन्य अवरोध हो तो, गेटमैन तत्काल **कार्रवाई करेगा।**

(iii) वह सड़क वाहन के विवरणों **को नोट करेगा, वाहन नंबर**, वाहन के ड्राइवर का नाम, वाहन के मालिक का नाम और वह इन विवरणों को डयूटी पर तैनात **स्टेशन मास्टर तिल्दा** या रेल पथ निरीक्षक को संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध साधनों के जरिये समपार फाटक पर अवरोधों और विवरणों से संबंधित जानकारी देते हुए सूचित करेगा।

3. <u>सिगनल</u> :
गेट के नॉन-इंटरलॉक्ड होने के कारण सिगनलों का कोई प्रावधान नहीं है।

4. <u>संचार</u> :
गेट लॉज तथा तिल्दा स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के मध्य संचार के लिए दूरभाष संचार उपलब्ध कराई गई है।

(आमोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

5. <u>प्रचालन पद्धत्ति</u> :–

गेट को सामान्यत: सड़क यातायात के लिए बंद रखा जाएगा । गेट का प्रचालन निम्नवत किया जाएगा :

(ए) गेट को खोलने के लिए गेटमैन, तिल्दा स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से अनुमति लेगा

(बी) तिल्दा स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि सेक्शन में कोई गाड़ी नहीं है । इसके बाद, स्टेशन मास्टर / तिल्दा सड़क यातायात के लिए गेट को खोलने हेतु गेटमैन को अनुमति देने के लिए अपना प्राइवेट नंबर देगा ।

(सी) स्टेशन मास्टर / तिल्दा द्वारा ट्रेन सिगनल रजिस्टर, प्राइवेट नंबर पुस्तिका, लॉग बुक में लाल स्याही से उचित प्रविष्टि की जाएगी ।

(डी) सड़क यातायात के गुजरने के बाद गेटमैन गेट को बंद करेगा तथा प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के द्वारा स्टेशन मास्टर / तिल्दा को इसकी पुष्टि देगा ।

(ई) ब्लॉक स्टेशन में किसी गाड़ी को पुन: प्रवेश देने से पूर्व, स्टेशन मास्टर / तिल्दा यह सुनिश्चित करेगा कि गेटमैन ने गेट बंद कर दिया है इस बात के संकेत स्वरूप उससे प्राइवेट नंबर ले लिया गया है ।

जब कभी गेट को सड़क यातायात के लिए खोला जाएगा, गेटमैन सुनिश्चित करेगा कि ट्रैक के दोनों तरफ दिन के समय विनिर्धारित स्थान पर बैनर फ्लैग लगा दिया गया है तथा रात के समय रेल यातायात को रेड हैंड सिगनल दिखाया गया है ।

(एफ) सड़क यातायात के लिए सामान्यत: बंद, मानवयुक्त नॉन-इंटरलॉक्ड समपार फाटकों के लिए पुनरीक्षित संचलन अनुदेश के अनुसार (संदर्भ: रेलवे बोर्ड का पत्र सं.-2000/ संरक्षा/(ए. एंड आर.)/19/39 पीटी,नई दिल्ली,दिनांक: 24.09.2010) :-

- सड़क यातायात के लिए एक बार गेट के बंद होने पर, तिल्दा स्टेशन में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गेटमैन के साथ प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के बिना डाउन गाड़ियों के लिए अंतिम रोक सिगनलों को ऑफ कर सकता है अथवा हथबंद स्टेशन को अप गाड़ियों के लिए लाइन क्लीयर दे सकता है क्योंकि गेट को सड़क यातायात के लिए सामान्यत: बंद रखा जाता है ।
- यह ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर / तिल्दा का उत्तरदायित्व है कि वह गेटमैन को अनुमति दे कि वह प्रत्येक 20 मिनट पर सड़क यातायात के लिए गेट को खोल सके ।

6. **विद्युत प्रचालित लिफ्टिंग बैरियर के प्रचालन की विधि :–**

समपार फाटक के प्रचालन(लिफ्टिंग बैरियरों को खोलने तथा बंद करने) के लिए एक पैनल है ।

(i) **नियंत्रण पैनल का विवरण -**

समपार फाटक के लिफ्टिंग बैरियरों को खोलने तथा बंद करने के लिए पावर पैनल का उपयोग किया जाता है । पैनल में लगाए गए विभिन्न बटनों का विवरण इस प्रकार है :–

क्र.सं.	पैनल का भाग/ उपकरण	उद्देश्य
1	इंडीकेटर पावर ऑफ/ऑन (सं.-1)	इसका जलना बताता है कि विद्युत आपूर्ति उपलब्ध है ।

(आशीष मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

2	सिलेक्टर स्विच (सं. - 2)	मैन्युअल या ऑटो मोड प्रचालन के चयन के लिए।
3	हरे रंग का पुश बटन (10 एंपियर) (सं. - 3)	बैरियरों को खोलने के लिए दबाई जाए।
4	सिलेक्टर स्विच (सं. - 4)	ऑफ/ऑन स्थिति में संपूर्ण बैरियर प्रणाली को घुमाने के लिए अर्थात यह ऑफ/ऑन पैनल कार्यचालन हेतु स्विच है।
5	बूम लॉकिंग इंडिकेटर (सं. - 5)	इसका जलना संकेत करता है कि, लिफ्टिंग बैरियर बूम्स सुरक्षित रूप से लॉक कर दी गई है । जैसे ही लिफ्टिंग बैरियरों को खोलने के लिए बैरियरों को अनलॉक किया जाता है वैसे ही लैंप बुझ जाती है।
6	लाल रंग का पुश बटन (सं. - 6)	बैरियरों को बंद करने के लिए दबाया जाता है।
7	सिलेक्टर स्विच (सं. - 7)	बैरियर 1 को प्रचालित करना है या नहीं इसे चयनित करने हेतु।
8	बैरियर ओपन इंडिकेटर (सं. - 8)	इसका जलना संकेत करता है कि, लिफ्टिंग बैरियर बूम्स सुरक्षित रूप से खोल दी गई है।
9	सिलेक्टर स्विच (सं. - 9)	बैरियर 2 को प्रचालित करना है या नहीं इसे चयनित करने हेतु।
10	पैनल के साथ जुड़ी हुई हैंडल जनरेटर	विद्युत आपूर्ति की विफलता की स्थिति में, सिलेक्टर स्विच (सं. - 2) को मैन्युअल स्थिति में घुमाना चाहिए। इसके बाद गेट खोलने के लिए हैंडल को घड़ी की विपरीत दिशा में घुमाना चाहिए तथा गेट को बंद करने के लिए घड़ी की दिशा में घुमाना चाहिए।
11	स्पेयर क्रैंक हैंडल	मैन्युअल एवं ऑटो दोनों प्रणालियों के विफल हो जाने की स्थिति में, गेट को प्रचालित करने के लिए अतिरिक्त क्रैंक हैंडल का उपयोग किया जा सकता है जो इसी उद्देश्य हेतु अलग से रखी गई है। यदि गेट के बंद हो जाने की स्थिति में प्रणालियां विफल हो जाएं, तब गेट को अतिरिक्त क्रैंक हैंडल का उपयोग कर खोला जा सकता है। इस क्रैंक हैंडल को उपयोग करने से पहले गेटमैन बूम्स तथा फ्लैप कवर को अनलॉक करेगा ताकि क्रैंक हैंडल को प्रविष्ट किया जा सके तथा इसके बाद गेट खोलने के लिए हैंडल को घड़ी की विपरीत दिशा में घुमाना चाहिए तथा गेट को बंद करने के लिए घड़ी की दिशा में घुमाना चाहिए।

(ii) <u>हूटर्स</u> –

क्र.सं.	उपकरण	उद्देश्य
1	हूटर	उत्तर तथा दक्षिण दोनों तरफ के बूम्स में दो हूटर लगाए गए हैं जो सड़क यात्रियों को चेतावनी देने के लिए समपार फाटक के बंद होने के दौरान बजना आरंभ होता है।

(आमोदे श्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(iii) **एल ई डी लैंप -**

सड़क यात्रियों को चेतावनी देने के लिए लिफ्टिंग बैरियर के दोनों तरफ लाल रंग की बत्ती लगाई गई है।

(iv) **समपार फाटक को बंद करने की प्रक्रिया :**

समपार फाटक को बंद करने के लिए गेट कीपर की ड्यूटी –

ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से निदेश प्राप्त होने पर, गेट कीपर पावर पैनल में लगे हुए लाल रंग के पुश बटन को तब तक दबाकर रखेगा जब तक कि बैरियर अपने खांचों में ठीक तरह से बैठ न जाएं तथा पावर पैनल में बूम लॉकिंग इंडीकेटर जलने लगे।

(v) **समपार फाटक को खोलने की प्रक्रिया :**

समपार फाटक को खोलने के लिए गेट कीपर की ड्यूटी –

वह पावर पैनल में लगे हुए हरे रंग के पुश बटन को तब तक दबाकर रखेगा जब तक कि गेट सड़क यातायात के लिए पूरी तरह न खुल जाए तथा पावर पैनल में बैरियर ओपन इंडीकेटर जलने लगे।

(vi) **विद्युत आपूर्ति की विफलता:**

विद्युत आपूर्ति की विफलता की स्थिति में गेटमैन गेट को गेट पर उपलब्ध निम्नलिखित युक्तियों से प्रचालित करेगा।

(ए) गेट को खोलने के लिए :

1) सिलेक्टर स्विच सं. – 2 को मैन्युअल स्थिति की तरफ सेट करें।

2) सिलेक्टर स्विच सं. – 7 तथा 9 को ऑफ स्थिति में सेट करें।

3) पैनल के साथ जुड़ी हुई हैंडल को घड़ी की विपरीत दिशा में बैरियरों की पूरी तरह खुलने तक घुमाना चाहिए।

(बी) गेट को बंद करने के लिए :

1) सिलेक्टर स्विच सं. – 2 को मैन्युअल स्थिति की तरफ सेट करें।

2) सिलेक्टर स्विच सं. – 7 तथा 9 को ऑफ स्थिति में सेट करें।

3) पैनल के साथ जुड़ी हुई हैंडल को घड़ी की दिशा में बैरियरों के पूरी तरह बंद होने तथा बैरियरों के अपने खांचों में ठीक तरह से बैठ जाने तक घुमाना चाहिए।

(vii) **<u>दोनों प्रचालन मोड की विफलता</u> :**

ऑटो एवं मैन्युअल दोनों प्रचालन मोड की विफलता की स्थिति में निम्नलिखित प्रक्रिया का पालन किया जाए -

<u>(ए) गेट को खोलने के लिए</u> :

1) बॉक्स में अलग से रखे हुए क्रैंक हैंडल का उपयोग किया जाए।

2) इसके बाद गेटमैन क्रैंक हैंडल को प्रविष्ट करने के लिए बूम सं. -1 के साथ ही फ्लैप कवर को अनलॉक करेगा।

3) बूम सं. -1 को खोलने के लिए क्रैंक हैंडल को घड़ी की विपरीत दिशा में तब तक घुमाना चाहिए जब तक कि बैरियर सड़क यातायात के लिए पूरी तरह से न खुल जाए।

(ओ.एच.ई. मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

4) बूम सं. -2 के लिए भी ऐसी ही प्रक्रिया अपनाना चाहिए।
5) क्रैंक हैंडल का प्रयोग करने के लिए अलग से उपलब्ध लॉग रजिस्टर में कारण, तिथि एवं समय सहित आवश्यक प्रविष्टियां दर्ज की जानी चाहिए।

(बी) गेट को बंद करने के लिए :

1) बॉक्स में अलग से रखे हुए क्रैंक हैंडल का उपयोग किया जाए।
2) बूम सं. -1 को बंद करने के लिए क्रैंक हैंडल को घड़ी की दिशा में तब तक घुमाना चाहिए जब तक कि बैरियर अपने खांचे में ठीक तरह से बैठ न जाए।
3) बूम सं. -2 के लिए भी ऐसी ही प्रक्रिया अपनाना चाहिए।
4) क्रैंक हैंडल का प्रयोग करने के लिए अलग से उपलब्ध लॉग रजिस्टर में कारण, तिथि एवं समय सहित आवश्यक प्रविष्टियां दर्ज की जानी चाहिए।

7. प्राइवेट नंबर का आदान- प्रदान :

(i) गेटमैन गेट खोलने के लिए स्टेशन मास्टर/तिल्दा से अवश्य अनुमति लेगा।

(ii) स्टेशन मास्टर/तिल्दा सुनिश्चित करेगा कि ब्लॉक सेक्शन में कोई ट्रेन संचलन नहीं हो रहा है. इसके बाद स्टेशन मास्टर सड़क यातायात को क्लियर करने गेट खोलने हेतु गेटमैन को प्राइवेट नंबर देगा।

(iii) स्टेशन मास्टर द्वारा ट्रेन सिगनल रजिस्टर, प्राइवेट नंबर बुक तथा लॉग बुक में लाल स्याही से उचित प्रविष्टि की जाएगी।

(iv) सड़क यातायात के गुजरने के बाद गेटमैन गेट बंद करेगा तथा प्राइवेट नंबर के आदान- प्रदान के अधीन स्टेशन मास्टर/तिल्दा को इसकी पुष्टि करेगा।

(v) किसी ट्रेन को ब्लॉक सेक्शन में पुन: प्रवेश की अनुमति देने से पूर्व स्टेशन मास्टर/तिल्दा यह सुनिश्चित करेगा कि गेटमैन ने गेट बंद कर दिया है इसकी पुष्टि के सांकेतिक रूप में प्राइवेट नंबर प्राप्त हो गया है।

(vi) सड़क यातायात के लिए एक बार गेट बंद कर देने के बाद उसे किसी भी हाल में तब तक नहीं खोला जाएगा जब तक कि प्राइवेट नंबर के आदान- प्रदान के अधीन स्टेशन मास्टर/तिल्दा इसे प्राधिकृत न करे।

8. दूरभाषिक संचार की विफलता :–

जब टेलीफोन संचार व्यवस्था विफल हो जाए अथवा 2 या 3 बार की कोशिशों के बाद भी गेटमैन से कोई जवाब न मिले, तब निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जाएगी –

(i) स्टेशन मास्टर तिल्दा हथबंद–तिल्दा में प्रवेश करने वाली सभी डाउन गाड़ियों के लिए ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा तथा इसी तरह स्टेशन मास्टर हथबंद सभी अप गाड़ियो को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) सतर्कता आदेश में ड्राइवर को गेट की तरफ बढ़ते समय लगातार सीटी बजाने का परामर्श होगा।

(आप्रोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(iii) गेटमैन द्वारा हाथ सिगनल दिखाए जाने के बाद ड्राइवर को गेट से सावधानीपूर्वक गुजरने का अनुदेश दिया जाएगा। यदि हाथ सिगनल दिखाई नहीं देता है तो ड्राइवर गेट के पास रूकने के लिए तैयार रहेगा तथा सिगनल की सही स्थिति देखने के लिए सहायक ड्राइवर को भेजेगा। यदि गेट बंद है तो सहायक ड्राइवर गेट ऑल राइट सिगनल देगा। यदि गेट बंद नहीं है तो सहायक ड्राइवर गेट बंद करेगा तथा ऑल राइट सिगनल देगा। सहायक ड्राइवर की अनुपस्थिति में ड्राइवर सहायक गार्ड/गार्ड की सहायता ले सकता है।

(iv) अप्रोचिंग गाड़ी के मामले में स्टेशन मास्टर तिल्दा डिस्पेच छोर के स्टेशन मास्टर हथबंद को यह बताते हुए कि उसके छोर पर टेलिफोन खराब हो गया है प्राइवेट नंबर के आदान–प्रदान के तहत सूचना देगा।

(v) प्रेषण छोर का स्टेशन मास्टर हथबंद, इसके बाद अपने छोर से ब्लाक सेक्शन में किसी गाड़ी को भेजने के लिए ड्राइवर को एक सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(vi) स्टेशन मास्टर तिल्दा गैंगमैन/पैट्रोलमैन या पहली गाड़ी के ड्राइवर के माध्यम से गेटमेन को सूचित करेगा कि टेलिफोन खराब हो गया है।

(vii) स्टेशन मास्टर तिल्दा टेलीफोन ठीक करने के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों को तुरंत टेलिफोन ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(viii) सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन ठीक करने और उनके द्वारा पुनर्संयोजन (रिकनेक्शन) मेमो/डिस्कनेक्शन मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य रुप से संचालन पुनः शुरु किया जाएगा।

9 लिफ्टिंग बैरियरों का खराब होना :–

(i) जब लिफ्टिंग बैरियर की खराबी के कारण फाटक बंद नहीं किया जा सके, तब गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान–प्रदान करते हुए कार्यरत स्टेशन मास्टर तिल्दा को शीघ्र सूचित करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को अवरुद्ध न करें।

(ii) वह तुरंत पहले आने वाली गाड़ी के छोर पर स्थित खंभे पर दिन में लाल बैनर पताका तथा रात में लाल बत्ती लगाएगा और फिर दूसरे छोर पर भी ऐसा ही करेगा।

(iii) गेटमैन सेफ्टी चैन और पैडलॉक के सहारे सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करेगा।

(iv) सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करने के बाद गेटमैन पहले आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को दिन में हरा हाथ सिगनल पताका और रात को हरी बत्ती दिखाएगा।

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

(vi) वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर हथबंद के साथ प्राइवेट नंबर का आदान–प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी को भेजने के पहले ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करें।

(vii) स्टेशन मास्टर तिल्दा लिफ्टिंग बैरियर के अनुरक्षण से संबंधित कर्मचारी को उसे यथाशीघ्र सुधारने के लिए अनुदेश देगा।

(viii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बेरियर सुधारने के बाद रिकनेक्शन/फिट मेमो जारी करने के बाद सामान्य संचलन शुरू की जाएगी।

10 फाटक पर बाधा :–

(i) यदि फाटक किसी सड़क वाहन के टक्कर से टूट जाता है और उससे ट्रैक अवरुद्ध हो जाता है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या फाटक का कोई अन्य हिस्सा रेल पथ को अवरुद्ध करता है या फाटक पर किसी अन्य प्रकार की बाधा हो, तो गेटमैन तत्काल फाटक के दोनों छोरों पर स्थित पोस्ट पर दिन में लाल झंडी तथा रात में लाल बत्ती लगा देगा।

(आमोद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(ii) उसके तत्काल बाद गेटमैन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तिल्दा को प्राइवेट नंबर की अदला–बदली करते हुए इसकी सूचना देगा।

(iii) यदि गाड़ी के लिए रिसेप्शन/डिपार्चर सिगनल **'ऑफ'** किए गए हैं तो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तिल्दा रिसेप्शन/डिपार्चर सिगनलों को **'ऑन'** करने का परामर्श देगा।

(iv) अगर दो–तीन बाद प्रयास करने के बाद भी यदि स्टेशन मास्टर तिल्दा से प्रतिक्रिया नहीं होने पर पहले गेट को सुरक्षित करेगा, उसके बाद फोन पर सूचना देगा।

(v) उसके बाद वह पटाखों, **एल.ई.डी. हाथ सिगनल बत्ती** और दिन में लाल झंडी तथा रात में हाथ सिगनल लाल बत्ती के साथ आती हुई गाड़ी की दिशा में जाएगा तथा सामान्य अनुदेश में दिए गए मद संख्या (2.5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटियों के लिए निर्धारित आदेशों के अनुसार फाटक की हिफाजत करेगा।

(vi) उसके बाद वह फाटक की दूसरी दिशा से आने वाली गाड़ियों के लिए भी संरक्षा करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन का विवरण, ड्राइवर का नाम नोट करेगा और इन्हें स्टेशन मास्टर तिल्दा को सूचित करेगा, जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक उसे चौकीदार से इस बात का आश्वासन नहीं मिल जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को अवरुद्ध नहीं कर रहे हैं।

(viii) स्टेशन मास्टर तिल्दा प्रेशण छोर के स्टेशन मास्टर हथबंद से प्राइवेट नंबर की अदला–बदली करते हुए उसे यह भी सूचित करेगा कि जब तक ट्रैक सभी बाधाओं से मुक्त नहीं हो जाता तब तक अपने छोर से किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में न भेजे।

(ix) ट्रैक के सभी बाधाओं से मुक्त हो जाने पर गेटमैन प्राइवेट नंबर की अदला–बदली करते हुए तद्नुसार स्टेशन मास्टर तिल्दा को सूचित करेगा।

(x) तब स्टेशन मास्टर तिल्दा एवं स्टेशन मास्टर हथबंद सभी गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए एक चेतावनी आदेश जारी करेगा और यदि गेट टूटा हुआ हो, लेकिन सभी बाधाओं से मुक्त हो तो गेटमैन ऑन स्थिति में आनेवाली/जानेवाली गाड़ियों को हरे हाथ सिगनल द्वारा फाटक पार करवाएगा।

(xi) गेटमैन सड़क यातायात को रोकने के लिए फाटक को संरक्षा जंजीर से जकड़ देगा और पैडलॉक लगा देगा और यदि फाटक अवरुद्ध नहीं है तो उसके बाद हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर तिल्दा लिफ्टिंग बैरियरों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार अनुरक्षण कर्मचारियों को यथाशीघ्र उसकी मरम्मत के लिए सूचित करेगा।

(xiii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बैरियरों/लीफ गेटों की मरम्मत करने और उसके लिए पुनर्संयोजन/रिकनेक्शन मेमो/फिट मेमो जारी किए जाने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः शुरू किया जा सकेगा।

11 **समपार के निकट ट्रैक पर अवरोध :–**

यदि रेल फ्रैक्चर हो गया हो अथवा किसी पेड़ के गिरने के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो, सड़क वाहन द्वारा ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा डिरेलमेंट हो गया हो जो गेटमैन को दिखाई पड़ता हो तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर तिल्दा उपर्युक्त संख्या 10 में दी गई कार्यविधि का पालन करेंगे। यदि वह अवरोध समपार फाटक को अवरुद्ध करता है तो गेटमैन बाधा हटाए जाने तक फाटकों को सड़क यातायात के लिए बंद रखेगा।

12 **विशेष प्रतिबंध :-**

तिल्दा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर तिल्दा का उत्तरदायित्व है कि वह सुनिश्चित करे कि सड़क यातायात के लिए समपार फाटक प्रत्येक 20 मिनट पर खोली जाए।

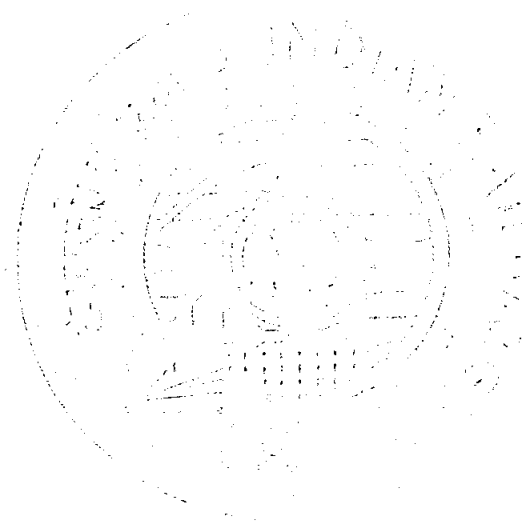
(अमीद मंत्री)
व.मं.अभियन्ता/लाइन/रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
रायपुर मंडल

परिशिष्ठ – 'ए2'

समपार फाटक की संख्या	398
समपार फाटक की श्रेणी	'विशेष' क्लॉस
कि.मी.	791/587.40 (नया)
सामान्य स्थिति	अंतर्पाशित एवं सडक यातायात के लिए खुला



कि.मी. 791/587.40 पर स्थित "विशेष" श्रेणी मोटर प्रचालित अंतर्पाशित समपार फाटक का संचालन अनुदेश

1. <u>सामान्य</u>

1.1 <u>समपार फाटक का विवरण</u>:-

1	समपार फाटक संख्या	398
2	इंजीनियरी या यातायात फाटक	यातायात
3	स्टेशन मास्टर/रेल पथ निरीक्षक के नियंत्रण में	स्टे.मास्टर, तिल्दा
4	किस कि.मी .पर अवस्थित	कि.मी. 791/9-11
5	स्टेशन	तिल्दा
6	स्टेशनों के बीच	तिल्दा-बैकुण्ठ
7	बड़ी लाइन/मीटर लाइन/छोटी लाइन	बड़ी लाइन
8	एकल लाइन/दोहरी लाइन/बहु लाइन	मल्टीपल लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला
10	अंतर्पार्शित /गैर-अंतर्पाशित	अंतर्पाशित
11	अंतर्पार्शन का माध्यम	यार्ड सिगनलों के साथ अंतर्पाशित
12	फाटक सिगनल का प्रावधान	यार्ड सिगनलों के साथ अंतर्पाशित
13	सिगनलिंग व्यवस्थाएं	उपर्युक्तानुसार
14	संचार के साधन	स्टेशन मास्टर तिल्दा के साथ टेलिफोने
15	समपार फाटक की चैड़ाई	8.00 मीटर
16	सड़क किस प्रकार की है राष्ट्रीय उच्चपथ/राज्य/अन्य	अन्य
17	सड़क का नाम	नगरपालिका
18	पक्की/कच्ची सड़क	पक्की सड़क
19	पहुंच मार्ग	उपलब्ध है
20	सड़क की चैड़ाई	6.00 मीटर
21	सड़क पार करने का कोण(स्क्रूगेट के मामलेमें)	-
22	सड़क की ढाल	
	उत्तर/पूर्व की ओर	50 में 1
	दक्षिण/पश्चिम की ओर	50 में 1
23	सड़क संरेखण सीधी/वक्र	
	उत्तर / पूर्व की ओर	सीधा
	दक्षिण/पश्चिम की ओर	सीधा
24	ऊंचाई की गेजों का प्रावधान	हां
25	बैरियरों का प्रकार	लिफ्टिंग बैरियर
26	चेक रेलों की लंबाई	10.00 मीटर
27	समपार फाटकों के बीच सड़क सतह	पक्की
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोधकों की लम्बाई	6.00 मीटर
29	सड़क संकेत	उपलब्ध है
30	गति अवरोधक संकेतक बोर्ड	उपलब्ध है

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

31	टी वी यू	01/2020 को 378432
32	अगला सेंसस	01/2023
33	पटरी पटाखे रखने के लिए सीमांकन	उपलब्ध
34	काम कर रहे फाटकवालों की संख्या	03
35	नजदीकी रेलवे चिकित्सा सहायता	रायपुर
36	उपलब्ध नजदीकी चिकित्सा सहायता(यदि कोई हो)	तिल्दा
37	उपलब्ध उपस्कर की सूची	हां

1.2 <u>उपस्कर</u>-:

	<u>मदें</u>	<u>मात्रा</u>
1	हाथ सिगनल बत्ती, तीन रंगों वाली	03
2	हाथ सिगनल झंडी - हरी	01
3	हाथ सिगनल झंडी - लाल	03
4	बैनर झंडी - लाल	03
5	लाल बैनर झंडी दिखाने के लिए पोस्ट	03
6	पैडलाक सहित अतिरिक्त चैन	02स्टॉप मार्क सहित
7	डिटोनेटर्स	10 टीन बॉक्स में
8	बैटरी द्वारा प्रचालित एलईडी आधारित फ्लैशिंग हाथ सिगनल टॉर्च	03
9	फाटक बत्ती	02
10	टामी बार	01
11	तगाड़ी	01
12	बैलचा/फावड़ा	01
13	धुरमुस	01
14	गैंता	01
15	झंडियों के लिए टिन का डिब्बा	01
16	तेल का डिब्बा	01
17	पानी का बर्तन/बाल्टी	01
18	मस्टर रोल के लिए कैनिस्टर	01
19	चश्मा लगाने वाले गेटमैन के लिए अतिरिक्त चश्मे का सेट	01
20	फाटक पर अवरोध होने की स्थिति में, समपार फाटक आरेख में बोर्ड का चिह्नित रक्षण	01
21	टोकरी	01
22	सीटी	01
23	दीवार घड़ी	01
24	स्टेवस	02
25	गेटबूम फेल होने की स्थिति में उपयोग में लाने हेतु पैडलाक सहित छोटी चेन	02

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

1.3 <u>गेट लाज पर रखे जाने वाले रिकार्ड</u>-:

उपरोक्त उपस्करों के अलावा, गेट लाज पर निम्नलिखित रिकार्ड भी रखे जाएंगे-

1 हिंदी/अंग्रेजी में फाटक संचालन अनुदेश।

2 स्थानीय/प्रादेशिक भाषा में गेट संचालन नियम पुस्तिका।

3 स्थानीय/प्रादेशिक भाषा में गेटमैन नियम पुस्तिका।

4 औजारों और पुस्तकों की सूची।

5 ड्यूटी रोस्टर।

6 गेटमैन के रुप में कार्य करने के लिए प्रमाणपत्र।

7 गेटमैन का बायोडाटा विवरण, जिसमें दृष्टि परीक्षण पास करने की तारीख प्रारम्भिक/पुनश्चर्या रजिस्टर, सुरक्षा कैंप आदि।

8 दुर्घटना रजिस्टर।

9 समपार फाटक पर सड़क यातायात के लिए की गई अंतिम जनगणना का रिकार्ड।

10 जन शिकायत पुस्तिका।

11 निरीक्षण पुस्तिका।

12 चार्ज हैंडिंग ओवर टेकिंग ओवर रजिस्टर।

1.4 <u>गेट मैन के कार्य</u>-:

(ए) <u>समय मिलाना (टाइम सिन्क्रोनाइजेशन)</u> :–

चार्ज लेने के बाद ड्यूटी पर तैनात गेटमैन तिल्दा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर के साथ घड़ी के समय का मिलान करेगा।

(बी). <u>सचेतता</u>-:

गेटमैन को किसी भी प्रकार के खतरे के समय तत्काल कार्रवाई करने के लिए सदा सचेत रहना है।

2. <u>गाड़ी जब पास कर रही हो, उस दौरान गेटमैन की स्थिति</u>-:

गाड़ी जब पास कर रही हो, तो गेटमैन नीचे दिए गए निर्देशानुसार खड़े रहेंगे-

(i) गेटमैन गेटलाज के सामने, एकाग्रचित, आती हुई गाड़ी की ओर मुंह करके खड़े रहेंगे।

(ii) दिन के समय गेटमैन अलग-अलग डंडियों में लपेटे हुए लाल एवं हरी झंडियां अपने दाहिने एवं बाएं हाथ में थाम कर खड़े रहेंगे।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(iii) रात के समय गेटमैन सफेद प्रकाश वाली जल रही हाथ सिगनल बत्ती लिए, ट्रेक की ओर मुंह किए हुए खड़े रहेंगे ।

(iv) गेटमैन सीटी अपने गले में धागे से लटका कर रखेंगे ।

3. <u>गेटमैन की दैनिक ड्यूटियां</u>-:

(i) सड़क यातायात के लिए जब भी फाटक को खोल कर रखा गया हो, गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि लाल बैनर झंडी ट्रैक के दोनों तरफ लगाकर रखी गई है।

(ii) गेटमेन सुनिश्चित करेंगे कि सूर्यास्त से लेकर सूर्योदय तक गेट लैम्प तथा सभी सिगनलों की लैम्प निरंतर जल रही हैं।

(iii) गेटमैन, ड्यूटी रोस्टर के अनुसार अपनी ड्यूटी करेंगे और जब तक रिलीवर आकर कार्यभार नहीं संभाल लेता, फाटक छोड़कर नहीं बैठेंगे, तथापि किसी आपात स्थिति में यदि गेटमैन को फाटक छोड़कर जाना पड़े तो जाने से पहले वे सड़क यातायात के लिए फाटक बंद कर उसे लाक कर देंगे ।

(iv) विशेष अनुदेशों के तहत, जहां अन्यथा निर्धारित न किया गया हो, तो गेटमैन पास करने वाली सभी गाड़ियों का अवलोकन करेंगे एवं गाड़ी की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए यथावश्यकता कार्रवाई करने के लिए तैयार रहेंगे ।

(v) गेटमैन सभी पास करने वाली गाड़ियों पर चैकस नजर रखेंगे और किसी असामान्य स्थिति तथा हाट एक्सल, झूलते हुए जंजीरों, झूलती हुई बैटरी, कोई वाहन, वैगन/गाड़ी या बैटरी बाक्स में आग लगने,शिफ्टेड लोड, गिरती हुई सामग्रियां यथा ब्रेक ब्लाक्स, ब्रेक बीम्स, संरक्षा ब्रैकेट, वैक्यूम सिलिंडर या अन्य कोई स्थिति जो गाड़ियों की सुरक्षित रनिंग के लिए खतरा पैदा करती हो, के लिए चौकस रहेंगे ।

(vi) गार्ड, ड्राइवर को कोई सिगनल देना चाहते हो तो गेटमैन उसे दोहराने के लिए तैयार रहेंगे ।

(vii) लिफ्टिंग बैरियर में खराबी आने या काम न करने की स्थिति में सड़क यातायात रोकने व गेट की पूरी संरक्षा सुरक्षित करने के लिए रोक डिस्क सह अतिरिक्त चैन और पैडलाकों का उपयोग करेंगे ।

(viii) फाटक में कोई खराबी आने अथवा फाटक के किसी यंत्र में कोई खराबी आने पर जितनी जल्दी हो सके गेटमैन इसकी रिपोर्ट नजदीकी स्टेशन मास्टर को करेंगे ।

(ix) उस फाटक पर जहां फाटक को नियंत्रित करने वाले सिगनल में खराबी आ जाए गेटमैन आती हुई गाड़ी को देखकर लिफ्टिंग बैरियरों/लीफ गेटों को बंद कर उसे लाक कर देंगे और गाड़ी को हाथ सिगनल देते हुए अथवा पाइलट कर खराब सिगनल पार कराएंगे । ऐसे मामलों में गेटमैन ड्राइवर को सूचित कर देंगे कि सिगनल मे खराबी की रिपोर्ट वे अगले स्टेशन को दे दें ।

(x) समपार फाटक पर ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन निर्धारित वर्दी और बैज पहनेंगे ।

(xi) ड्यूटी पर उपस्थित गेटमैन यह सुनिश्चित करेंगे कि उनके पास अपना सक्षमता प्रमाणपत्र उपलब्ध है ।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(xii) गेटमैन फाटक संचालन अनुदेशों के तहत काम करेंगे और इन अनुदेशों की पूरी जानकारी रखेंगे।

(xiii) गेटमैन यह भी सुनिश्चित करेंगे कि फाटक पर संचालन के लिए दिए गए सभी उपस्कर ठीक-ठाक एवं तुरंत प्रयोग के लिए तैयार स्थिति में हैं।

(xiv) गेटमैन यह भी देखेंगे कि पहिये की फ्लैंज के लिए चैनल बिल्कुल क्लियर हैं।

(xv) गेटमैन सड़क की सतह पर पूरा पानी डालकर रखेंगे और कच्ची सड़क के मामले में उसे कूटकर बराबर करके रखेंगे।

(xvi) गेटमैन इस तरफ भी सतर्कता बरतेंगे कि गेट बंद होने पर सड़क उपयोगकर्ता यात्रियों को यथासंभव कम से कम असुविधा हो।

(xvii) विद्युतीकृत खंड पर गेटमैन इस बात पर भी नजर रखेंगे कि सड़क से होकर गुजरने वाले वाहन/जानवर समपार फाटक के दोनों ओर दिए गए लोडिंग गेज की ऊंचाई से कम हो।

(xviii) जहां तक संभव हो गेटमैन फाटक को अनधिकृत रुप से व्यक्तियों/मवेषियों की आवाजाही रोंके।

4. <u>गाड़ी में असामान्य घटना की स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई</u>-:

यदि गेटमैन, गुजरने वाली गाड़ी में कुछ भी असामान्य देखता है, तो उसे निम्नलिखित कार्रवाई करनी होगी :

(i) गुजरने वाली गाड़ी के ड्राइवर/गार्ड को चेतावनी देने के लिए वह दिन में लाल झंड़ी और रात में लाल बत्ती दिखाने के लिए तत्परता से कार्रवाई करेगा।

(ii) साथ ही लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव-भंगिमाओं के प्रदर्शन से, ब्रेक वैन पर गिट्टियां मारकर या अन्य किसी माध्यम से वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(iii) यदि ड्राइवर/गार्ड ध्यान देने में चूक जाते हैं, तो टेलीफोन जुड़े रहने पर सम्पर्क साध कर प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए गेटमैन स्टेशन मास्टर को समुचित कार्रवाई करने के लिए तत्काल सूचित करेगा।

(iv) ट्रैन पार्टिंग के मामले में गेटमैन रोक हाथ सिगनल प्रदर्शित नहीं करेगा, बल्कि ट्रेन पार्टिंग के लिए निर्धारित सिगनल दिखायेगा।

(v) वह लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, भाव-भंगिमाओं के प्रदर्शन से और दोनों हाथों को उध्वता से ऊपर उठाते हुए, शीघ्रता से उन्हें अलग करते हुए और उन्हें एक साथ जोडते हुए बारंबार ऊपर और नीचे की ओर अंग - विक्षेपण के माध्यम से जितना ऊंचा या नीचा संभव हो सके, करते हुए ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास करेगा।

(vi) यदि गाड़ी रुकती नहीं है, तब टेलीफोन जुड़े रहने पर संपर्क साधकर, प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए गेटमैन स्टेशन मास्टर को समुचित कार्रवाई करने के लिए तत्काल सूचित करेगा।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

5 <u>समपार फाटक पर आपात स्थिति में की जाने वाली कार्रवाई</u>-:

(i) समपार फाटक पर अवरोध की स्थिति में गेटमैन, फाटक सिगनलों, यदि कोई हो तो को,ऑन स्थिति में बनाए रखेगा ।

(ii) उसके बाद यदि वह अवरोध को हटाने में असमर्थ हो तो, गेटमैन टेलीफोन जुड़े रहने पर सम्पर्क साध कर प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए फाटक की खराबी/अवरोध संबंधी सूचना ड्यूटीरत स्टेशन मास्टर को तत्काल देगा ।

(iii) दो या तीन प्रयासों के बाद भी यदि स्टेशन मास्टर की ओर से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं होता है तो वह पहले फाटक को संरक्षित करेगा और तब फोन पर सूचना देगा ।

<u>गेटमैन लाइन की अभिरक्षा निम्नानुसार करेगा</u>-:

ए) <u>डबल लाइन सेक्शन पर</u>-:

(i) यदि दोनों ही लाइनें अवरुद्ध हो तो गेटमैन दिन में लाल बैनर पताका और रात में एक लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर इस प्रयोजन के लिए बनाए गए पोस्टों पर अधिरोपित करेगा । वह उस लाइन को पहले संरक्षित करेगा जिस पर गाड़ी के पहले आने की संभावना हो ।

(ii) उसके बाद वह उसी तरह से दूसरी लाइन पर दिन में एक दूसरा लाल बैनर पताका और रात में एक दूसरी लाल बत्ती अवरोध स्थान से 5 मीटर की दूरी पर अधिरोपित करेगा ।

(iii) तब जाकर गेटमैन फाटक को पटाखों तथा फ्लैशिंग एल.ई.डी. हाथ सिगनल बत्ती और लाल झंडी के साथ दिन में और लाल हाथ सिगनल बत्ती के साथ रात में संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ेगा ।

(iv) उसके बाद गेटमैन दिन में लाल झंडी और रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती प्रदर्शित करता हुआ उस लाइन पर जिस पर गाड़ी के पहले आने की संभावना है बड़ी लाइन पर 600 तक बढ़ेगा और उस लाइन पर एक पटाखा रखेगा। उसके बाद वह समपार फाटक से बड़ी लाइन पर 1200 मीटर की दूरी तक आगे बढ़ेगा और ट्रैक पर 10-10 मीटर की दूरी पर 3 पटाखे रखेगा । इस तरह से लाइन को संरक्षित कर लेने के बाद वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर पुनः समपार फाटक पर लौट आएगा ।

(v) उसके बाद वह दूसरी लाइन पर उसी तरह लाल हाथ सिगनल प्रदर्शित करता हुआ आगे बढ़ेगा और ऊपर (iv) में बतलाये अनुसार पटाखों को रखेगा और वापसी में वह मध्यवर्ती पटाखे को उठाकर अवरोध के स्थान पर लौट आएगा ।

(vi) फाटक पर वापस लौट आने पर उसे अवरोध को हटाने के लिए कदम उठाने चाहिए और आनेवाली गाड़ी के ड्राइवर को चेतावनी देनी चाहिए ।

(vii) यदि गेटमैन लाइन को संरक्षित करने के लिए आगे बढ़ते समय और पटाखों को रखने के लिए नियत दूरी तक पहुंचने से पहले किसी आती हुई गाड़ी को देखता है या उसकी आवाज सुनता है तो वह उस लाइन पर जितनी दूरी तक आगे जा सकता है जायेगा और पटाखे रखेगा ।

(viii) उसके बाद ड्राइवर को चेतावनी देने के लिए वह बत्ती को जला लेगा और फ्लैशिंग एल.ई.डी. हाथ सिगनल बत्ती को फिक्स करेगा और दिन में लाल झंडी, रात में लाल हाथ सिगनल बत्ती को लगातार फहराते हुए आती हुई गाड़ी को रोकेगा ।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

ब) <u>मिडिल लाइन पर</u> :

गेटमेन उपरोक्त सहायक नियम (ए) के (i) एवं (viii) के अनुसार कार्रवाई करेगा इसके अलावा समपार फाटक के उसी लाइन के दोनों छोरों पर बैनर फ्लैग तथा डेटोनेटरों को रखेगा।

स) <u>गेटमैन द्वारा की जाने वाली अन्य कार्रवाई</u>-:

(i) रात में गेटमैन दो हाथ सिगनल बत्तियां जला लेगा और ऊपर उप-पैराओं) ए (में किये गए उल्लेख के अनुसार लाइनों को सुरक्षित करने के लिए लाल बत्ती को प्रदर्शित करने की कार्रवाई करेगा।

(ii) यदि फाटक किसी सड़क वाहन से टूट गया हो जिससे ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट्स या फाटक के किसी अन्य भाग के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो या फाटक पर यदि कोई अन्य अवरोध हो तो, गेटमैन तत्काल कार्रवाई करेगा।

(iii) वह सड़क वाहन के विवरणों को नोट करेगा, वाहन नंबर, वाहन के ड्राइवर का नाम, वाहन के मालिक का नाम और वह इन विवरणों को निकटवर्ती स्टेशन मास्टर को उपलब्ध साधनों के जरिये समपार फाटक पर अवरोधों और विवरणों से संबंधित जानकारी देते हुए सूचित करेगा।

5.1 <u>सिगनल</u> :

समपार फाटक को यार्ड के सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया गया है।

5.2 <u>संचार</u> :

गेट लॉज एवं तिल्दा स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के साथ टेलिफोन संचार की व्यवस्था स्टेंडबाई टेलीफोन के साथ है।

6. <u>प्रचालन विधि एवं समपार फाटक का संचालन</u> :

समपार फाटक के संचालन के लिए गुमटियों में निम्नलिखित व्यवस्थाएं की गई हैं –

ए. प्रचालन पैनल : समपार फाटक के लिफिटंग बैरियरों को बंद एवं खोलने के लिए।

बी. इकेटी

सी. रोटरी स्विच:-

1. समपार फाटक के प्रचालन हेतु पैनल पर एक रोटरी स्विच उपलब्ध कराया गया है जिसे सामान्य स्थिति में रखा जाएगा।
2. समपार फाटक को बंद करने के बाद रोटरी स्विच को उल्टी दिशा में घुमाया जाएगा ताकि संबन्धित सिगनलों को ऑफ किया जा सके।
3. आपातकाल कि स्थिति में सिगनल को वापस ऑन स्थिति में करने और समपार को खोलने के लिए रोटरी स्विच को घुमाकर सामान्य स्थिति में वापस किया जाएगा।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

6.1 <u>गेट लॉज में उपलब्ध कराए गए उपकरणों का विवरण</u> :

ए. <u>पावर पैनल</u> :

पावर पैनल का उपयोग गेट बैरियरों केा खोलने एवं बंद करने के लिए किया जाता है । पैनल पर उपलब्ध विभिन्न स्विचों का विवरण निम्नवत है –

क्र.सं.	उपकरण	उद्देश्य
1	"लाल" बटन	जब तक लिफ्टिंग बैरियर को बंद करते समय रेस्ट पोस्ट पर पूरी तरह से न बैठ जाता है तब तक इस दबाए रखना होता है ।
2	"हरा" बटन	इसे गेट खोलते समय तब तक दबाए रखना होता है जब तक कि लिफ्टिंग बैरियर पूरी तरह से उठ न जाए और हूटर का बजना बंद न हो ।
3	"लाल" संकेत	ये संकेत तब दिखाई देता है जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिए बंद कर दिया जाता है ।
4	"हरा" संकेत	ये संकेत तब दिखाई देता है जब समपार फाटक सड़क यातायात के लिए खोल दिया जाता है ।
5	पावर संकेत (सफ़ेद रंग में)	ये इंडिकेट करता है कि समपार फाटक खोलने तथा बंद करने के लिए गेट मोटर संचलन के लिए 110 वोल्ट ए.सी. उपलब्ध है ।

बी. <u>ई.के.टी</u> :

यह विद्युतयांत्रिकी मुक्त है, आपात की स्थिति में लिफ्टिंग बैरियर के हस्त परिचालन के लिए गेटलॉज पर लाल बॉक्स में सील कर रखा रहता है। उस परिस्थिति में जब समपार फाटक को खोलने के लिए चाबी "जे"गेटकीपर को ट्रांसमीट नहीं किया जा सकता या फिर समपार को खोलने या बंद करने के लिए समपार फाटक पर विद्युत विफलता के कारण पावर पैनल द्वारा परिचालन संभव नहीं है तब इमरजेंसी सिगनल स्विच को इसके सामान्य अवस्था में रखकर ईकेटी से चाबी–"एम"को निकाला जाता है। फलस्वरूप गेट को नियंत्रित करने वाले गेट सिगनल "ऑन" की अवस्था में हो जाएगा। ईकेटी से इस चाबी को रिलीज/मुक्त करने पर समपार फाटक को अलग–अलग खोलने या बंद करने के लिए बैरियरों का हस्त परिचालन किया जा सकता है। आपात चाबी–"एम"को निकाले जाने पर सिगनल "ऑन" की अवस्था में वापस हो जाते हैं, को अवश्य सुनिश्चित किया जाएगा। यह इंटरलॉकिंग विद्युतीयरूप से संग्रहित है।

सी. <u>हूटर</u> :

उत्तर दिशा एवं दक्षिण दिशा दोनों बूमों के लिए दो हूटरों का प्रावधान दिया गया है। जो समपार फाटक को खोलने या बंद करने के, परिचालन के दौरान बजना आरंभ कर देते हैं। जब गेट पूर्णतया सड़क यातायात के विरूद्ध बंद हो जाता है, तब गेट का परिचालन बंद होने पर बजर का बजना बंद हो जाता है तथा पावर पैनल पर "हरा" संकेत प्रकट होता है। जब

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

गेट पूर्णतया सड़क यातायात के लिए खुल जाता है तब गेट के खुला होने पर बज्जर बजना बंद हो जाता है और पावर पैनल पर "पीला" संकेत प्रकट होता है।

डी. **रोड सिगनल** :
गेटलॉज पर प्रावधित उपरोक्त उपकरणों के अतिरिक्त रोड/सड़क सिगनलों का प्रावधान दिया गया है। जो सड़क उपयोग करने वालों को, गेट के खुला होने पर "पीला" संकेत और गेट के बंद होने पर "लाल" संकेत को प्रदर्शित करता है।

ई. **फ्लैशर यूनिट** :–
समपार फाटक को खोलने या बंद करने के दौरान, सड़क उपयोगकत्ताओं का ध्यान आकर्षित करने के लिए हूटर की आवाज के साथ "लाल" संकेत जलना–बुझना आरंभ कर देता है।

समपार फाटक को बंद करने की विधि :
तिल्दा में डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गेटमैन को गाडी के समपार पर आगमन के संभावित समय की सूचना देगा और गेट बंद करने के लिए सलाह देगा ।

6.2 **गेट बंद करने के लिए गेटमैन की डयूटी** :

- डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर से परामर्श प्राप्त करने के बाद गेटमैन पैनल पर उपलब्ध "हरा' बटन को तब तक दबाएगा जब तक कि गेट बेरियर पूरी तरह से रेस्ट पोस्ट पर न बैठ जाएं और पावर पैनल पर बूम का तालित संकेत प्रदीप्त न हो जाए।
- इसके बाद वह गेट पैनल पर प्रावधित रोटरी स्वीच को रिवर्स अवस्था में घुमायेगा और एसएम को संबंधित सिगनल को "ऑफ" करने के लिए स्लॉट देगा ।

6.3 **समपार फाटक को खोलने की विधि** :

समपार फाटक को खोलने के लिए गेटमेन की डयूटी :

- ट्रेन के पूर्णतया पास होने के बाद वह गेट पैनल पर सिगनल स्वीच को सामान्य अवस्था में कर देगा।
- वह पावर सह संकेत पैनल पर प्रावधित "पीला" रंग के पुश बटन को तब तक दबाकर रखेगा जबतक कि गेट सड़क यातायात के विरूद्ध पूर्णतया खुल नहीं जाता है तथा पावर पैनल पर बैरियर खुला होने का संकेत प्रदीप्त होगा।

6.4 **समपार फाटक को बंद करने तथा संबंधित सिगनलों को क्लीयर करने की प्रकिया**:
कार्यरत स्टेशन मास्टर/तिल्दा से सूचना प्राप्त होने के बाद गेटमेन, समपार फाटक के सभी अवरोधों से मुक्त/साफ होने से संतुष्ट होने के बाद पैनल से समपार फाटक के परिचालन द्वारा जबतक कि गेटबूम अपने संगत लॉक पोस्ट में उचितरूप से बैठ नहीं जाता, समपार फाटक को बंद करेगा तथा पैनल में गेट बंद होने का संकेत प्रकट होगा। इसके बाद वह गेट पैनल पर प्रावधित रोटरी स्वीच को रिवर्स अवस्था में घुमायेगा और एसएम को संबंधित सिगनल को "ऑफ" करने के लिए स्लॉट देगा ।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

6.5 <u>समपार फाटक का आपातकालीन प्रचालन</u> :

पावर पैनल से गेट बेरियरों का प्रचालन करना विफल हो जाए तो गेटकीपर द्वारा निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जाएगी।

i) <u>गेट बंद करने की कार्यविधि</u>:

- गेटकीपर रोटरी स्विच को सामान्य स्थिति में कर देगा।
- वह ईकेटी से चाबी "एम" निकालेगा जो कि इलेक्ट्रोमेकनिकली फ्री है।
- इसके बाद वह पैडेस्टल का कवर हटाएगा और ग्रूव में क्रेंकहैंडल प्रविष्ट करेगा और तब तक क्लाकवाइज दिशा में तब तक प्रचालित करेगा जब तक कि बेरियर पूरी तरह से खुल कर यथास्थान न पहुंच जाएं।
- इसी प्रकार वह दूसरे बूम तक जाएगा और समान प्रचालन करेगा।
- इसके बाद वह गेट पैनल पर प्रावधित रोटरी स्वीच को रिवर्स अवस्था में घुमायेगा और एसएम को संबंधित सिगनल को "ऑफ" करने के लिए स्लॉट देगा ।
- क्रैंक हैंडल का प्रयोग करने के लिए उपलब्ध लॉग रजिस्टर में अलग-अलग आवश्यक प्रविष्टियां कारण, तिथि एवं समय सहित की जाएंगी।

ii) <u>गेट खोलने की कार्य विधि</u>:

i) गेटकीपर रोटरी स्विच को सामान्य स्थिति में कर देगा।

ii) वह ईकेटी से चाबी "एम" निकालेगा जो कि इलेक्ट्रोमेकनिकली फ्री है। वह भार, चाबी एवं क्रैंक हैंडल सहित लिफ्टिंग बैरियरों की ओर जाएगा।

iii) सर्वप्रथम बूम को खोलने के लिए वे रेस्ट पोस्ट पर भार को रखे जाने के प्रयोजन हेतु स्लॉट में भार को रखेंगे।

iv) तब वे पेडेस्टल कवर को खोलेंगे और इस प्रयोजन के लिए बने ग्रुव में क्रैंक हैंडल को प्रविष्ट कराएंगे तथा गेट को खोलने के लिए इसे घड़ी की सुई के विपरीत दिशा में घुमाएंगे।

v) इसी प्रकार वे दूसरे बूम की ओर बढ़ेंगे और उसी प्रकार से प्रचालन करेंगे।

vi) क्रैंक हैंडल का प्रयोग करने के लिए उपलब्ध लॉग रजिस्टर में अलग-अलग आवश्यक प्रविष्टियां कारण, तिथि एवं समय सहित की जाएंगी।

टिप्पणी : मरम्मत के पश्चात आपातकालीन चाबी आपातकालीन चाबी बॉक्स में प्रतिस्थापित की जाएगी तथा सिगनल एवं दू.सं. अनुरक्षक द्वारा रिलीज की जाएगी।

ट्रेन के गुजरने के पश्चात रूट के रिलीज न होने के कारण गेट के लॉक हो जाने की स्थिति में गेट खोलने के लिए इसका आपातकालीन प्रचालन :

ए. स्टेशन मास्टर आपातकालीन रूट रिलीज बटन को अप्लाई करेगा तथा उपरोक्त को स्पष्ट करते हुए गेट पर तैनात गेटमेन को चाबी ट्रांसमिट करेगा।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

बी. स्टेशन मास्टर के प्रचालन पैनल से गेट नियंत्रण विफल हो जाने पर (रूट रिलीज की विफलता के कारण जब लाल संकेत दिखाई दे), इमर्जेंसी गेट रिलीज बटन 57 तथा गेट रिलीज बटन को दबाया जाए, तब कंट्रोल 57 के ऊपर लाल संकेत चमकने लगेगा तथा वीडर काउंटर अगली उच्च संख्या दर्ज करेगा।

इस कार्रवाई के कारण एक इलॉक्ट्रॉनिक टाइमर सर्किट प्रारंभ हो जाता है तथा 120 सेकेंड्स के अंतराल के बाद गेट कंट्रोल बटन 57 का लाल संकेत बुझ जाता है जो यह प्रदर्शित करता है कि समपार फाटक खोलने की अनुमति दी जा सकती है। अब ड्यूटी पर तैनात एस.एम. चाबी ट्रांसमिट करने के लिए कंट्रोल 57 तथा ग्रुप ट्रांस बटन को एकसाथ दबाएगा।

स्टेशन मास्टर/तिल्दा इस प्रकार के आपातकालीन प्रचालनों के लिए टी एस आर तथा इस हेतु उपलब्ध कराए गए अलग रजिस्टर में संबंधित प्रविष्टि करेगा। स्टेशन मास्टर/तिल्दा वीडर काउंटर में अंक की वृद्धि को इमर्जेंसी वीडर काउंटर रजिस्टर में प्रचालन के कारण सहित दर्ज करेगा।

7. गेटमैन को सूचना :

(i) प्रवेश (रिसेप्शन)/प्रस्थान (डिपार्चर) सिगनलों को आफ करने से पहले, स्टेशन मास्टर गेटमैन को गाड़ी का विवरण और दिशा सूचित करेगा।

(ii) गेटमैन गेट बंद करेगा तथा चाबी ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के पास ट्रांसफर करेगा।

(iii) इसके पश्चात् रिसेप्शन/डिपार्चर सिगनल "ऑफ" किया जा सकेगा।

(iv) सड़क यातायात बहुत ज्यादा समय तक न रोका जाए यह सुनिश्चित करने के लिए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गेटमैन को गेट बंद करने का परामर्श देने से पहले यह आवश्यक रूप से सुनिश्चित कर ले कि गाड़ी पूरी तरह से प्रस्थान के लिए तैयार है।

(v) जब कोई गाड़ी स्टेशन यार्ड से टू एंड फ्राम पायलेटेड की जानी हो या कोई शंटिंग संचलन किया जा रहा हो, तब ट्रेन पायलट या शंटिंग कराने के लिए प्रतिनियुक्त कर्मचारी व्यक्तिगत तौर पर यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी होगा कि गेट के आगे–पीछे किसी प्रकार का संचलन करने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिए बंद कर दिया गया है।

8. <u>दूर संचार व्यवस्था की विफलता</u>-:

जब टेलीफोन संचार व्यवस्था विफल हो जाए अथवा 2 या 3 बार की कोशशों के बाद भी फाटकवाले को कोई जवाब न मिले, तब निम्नलिखित कार्यविधि अपनाई जाएगी–

(i) यदि टेलिफोन फेल हो जाते हैं तो प्रस्थान छोर से स्टेशन मास्टर प्रस्थान कर रही गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(ii) सतर्कता आदेश में ड्राइवर को गेट की तरफ बढ़ते समय लगातार सीटी बजाने का परामर्श देगा।

(iii) यदि गेट सिगनल 'ऑन' है तो वह गेट के पहले रूक जाएगा और सामान्य नियम 3.73 में वर्णित विधि का अनुपालन करेगा।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(iv) अप्रोचिंग गाड़ी के मामले में स्टेशन मास्टर डिस्पेच छोर के स्टेशन मास्टर को यह बताते हुए कि उसके छोर पर टेलिफोन खराब हो गया है प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के तहत सूचना देगा।

(v) प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर अपने छोर से ब्लाक सेक्शन में गाड़ी को प्रस्थान करने से पहले ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।

(vi) स्टेशन मास्टर गैंगमैन/पैट्रोलमैन या पहली गाड़ी के ड्राइवर के माध्यम से गेटमेन को सूचित करेगा कि टेलिफोन खराब हो गया है।

(vii) वह टेलीफोन ठीक करने के लिए उत्तरदायी सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों को तुरंत टेलिफोन ठीक करने के लिए सूचित करेगा।

(viii) सिगनल एवं दूर संचार कर्मचारियों द्वारा टेलीफोन ठीक करने के बाद पुनर्संयोजन रिकनेक्शन मेमो/फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य रुप से संचालन पुनः शुरु किया जाएगा।

9. <u>गेट लिफ्टिंग बेरियरों की विफलता</u>:-

(i) जब लिफ्टिंग बैरियर या लीफ गेट की खराबी के कारण फाटक बंद नहीं किया जा सके, तब गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत स्टेशन मास्टर को शीघ्र सूचित करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि लीफ गेट ट्रैक को अवरुद्ध न करें।

(ii) वह तुरंत पहले आने वाली गाड़ी के छोर पर स्थित खंभे पर दिन में लाल बैनर पताका तथा रात में लाल बत्ती लगाएगा और फिर दूसरे छोर पर भी ऐसा ही करेगा।

(iii) गेटमैन सेफ्टी चैन और पैडलॉक के सहारे सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करेगा।

(iv) सड़क यातायात के सामने फाटक को सुरक्षित करने के बाद गेटमैन पहले आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को दिन में हरा हाथ सिगनल पताका और रात को हरी बत्ती दिखाएगा।

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

(vi) वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर के साथ प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लॉक सेक्शन में किसी गाड़ी को भेजने के पहले ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करें।

(vii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियर/लीफ़ गेट के अनुरक्षण से संबंधित कर्मचारी को उसे यथाशीघ्र सुधारने के लिए अनुदेश देगा।

(viii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बेरियर सुधारने के बाद रिकनेक्षन/फिट मेमो जारी करने के बाद सामान्य संचलन शुरू की जाएगी।

10. <u>बंद स्थिति में गेट की खराबी और गेट खोला न जा सके</u>:-

(i) यदि ऑपरेटिंग पैनल से गेट खोला नहीं जा सकता हो तो गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तत्काल अवश्य सूचित करेगा।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(ii) यदि गेटलॉज पर आपातकालीन चाबी "एम" उपलब्ध है तो गेटमैन सील किए हुए ई.के.टी. बाक्स की सील तोड़कर उससे चाबी एम निकालेगा तथा सड़क यातायात के लिए गेट खोलगा।

(iii) इस प्रकार आपातकालीन ई.के.ठी. चाबी बाक्स की सील तोड़े जाने का दिनांक, समय एवं कारण हस्ताक्षर सहित दर्ज किया जाएगा । एक बार आपातकालीन ई.के.टी. चाबी बाक्स की सील तोड़े जाने तथा ई.के.टी. से आपातकालीन चाबी 'एम' निकाल दिये जाने पर विद्युतीय रूप से इंटरलॉक्ड होने के कारण अप और डाउन सिगनल अप्रचालित हो जाएंगे ।

(iv) उसके बाद, फाटक को नॉन-इंटरलॉक्ड माना जाएगा और गाड़ियों के प्रवेश/प्रेषण के लिए नॉन-इंटरलॉक्ड फाटकों हेतु निर्धारित कार्यविधि अपनाई जाएगी ।

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

(vi) वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर का अदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लाक सेकशन में गाड़ी प्रेषित करने से पहले इसी तरह सतर्कता आदेश जारी करे ।

(vii) स्टेशन मास्टर चाबी ट्रांसमीटर का अनुरक्षण करने के लिए जिम्मेदार सिगनल व दूर संचार कर्मचारियों को उसकी शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा ।

(viii) सिगनल एवं दूर-संचार कर्मचारियों द्वारा चाबी ट्रांसमीटर की मरम्मत करने एवं उसके लिए रिकनेक्शन /फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरंभ किया जाएगा ।

(ix) सुधार के बाद, आपातकालीन चाबी आपातकालीन चाबी बाक्स में पुनः रख दी जाएगी और सिगनल एवं दूर संचार अनुरक्षक द्वारा पुनः सील बंद की जाएगी ।

11. <u>फाटक की खराबी, जब फाटक खुली स्थिति में हो</u>:-

(i) यदि ऑपरेटिंग पैनल से गेट बंद नहीं किया जा सकता हो तो गेटमैन प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान करते हुए ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को तत्काल अवश्य सूचित करेगा ।

(ii) यदि लिफ्टिंग बैरियर किसी सड़क वाहन द्वारा क्षतिग्रस्त कर दिये जाने के कारण या किसी अन्य वजह से बंद नहीं किया जा सकता हो तो फाटक को नॉन-इंटरलॉक्ड माना जाएगा और गाड़ियों के प्रवेश/प्रेषण के लिए नॉन-इंटरलॉक्ड फाटकों हेतु निर्धारित कार्यविधि अपनाई जाएगी ।

(iii) गेटमैन चेन तथा पैडलॉक की सहायता से सड़क यातायात के विरुद्ध गेट को संरक्षित करेगा तथा गाड़ियों को हाथ सिगनल द्वारा पास करेगा ।

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

(v) वह प्रस्थान छोर के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर का अदान-प्रदान करते हुए कहेगा कि वह भी अपने छोर से ब्लाक सेकशन में गाड़ी प्रेषित करने से पहले इसी तरह सतर्कता आदेश जारी करे ।

(vi) स्टेशन मास्टर चाबी ट्रांसमीटर का अनुरक्षण करने के लिए जिम्मेदार सिगनल व दूर संचार कर्मचारियों को उसकी शीघ्र मरम्मत करने के लिए कहेगा ।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(vii) सिगनल एवं दूर-संचार कर्मचारियों द्वारा चाबी ट्रांसमीटर की मरम्मत करने एवं उसके लिए रिकनेक्शन /फिट मेमो जारी करने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः आरंभ किया जाएगा।

(viii) सुधार के बाद, आपातकालीन चाबी आपातकालीन चाबी बाक्स में पुनः रख दी जाएगी तथा इसे संकेत अनुरक्षक द्वारा दुबारा सील किया जाएगा।

12. गेट सिगनलों में खराबी :

यह गेट यार्ड सिगनलों के साथ इंटरलाक है।

13. फाटक पर बाधा:-

(i) यदि फाटक किसी सड़क वाहन के टक्कर से टूट जाता है और उससे ट्रैक अवरुद्ध हो जाता है अथवा यदि लिफ्टिंग बैरियर/लीफ गेट या फाटक का कोई अन्य हिस्सा रेल पथ को अवरुद्ध करता है या फाटक पर किसी अन्य प्रकार की बाधा हो, गेटमेन तुरंत गेट सिगनल को ऑन पॉजीशन में रखेगा।

(ii) गेटमैन तत्काल फाटक के दोनों छोरों पर स्थित पोस्ट पर दिन में लाल झंडी तथा रात में लाल बत्ती लगा देगा।

(iii) उसके तत्काल बाद गेटमैन ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए इसकी सूचना देगा।

(iv) अगर दो-तीन बार प्रयास करने के बाद भी स्टेशन मास्टर से कोई जवाब नहीं मिलता है तो वह पहले गेट को सुरक्षित करेगा, उसके बाद फोन पर सूचना देगा।

(v) उसके बाद वह पदाखों, फ्यूजी और दिन में लाल झंडी तथा रात में हाथ सिगनल लाल बत्ती के साथ आने वाली गाड़ी की दिषा में जाएगा तथा सामान्य अनुदेश में दिए गए मद संख्या (5) के अंतर्गत गेटमैन की ड्यूटी के लिए निर्धारित आदेषों के अनुसार फाटक की हिफाजत करेगा।

(vi) उसके बाद वह फाटक की दूसरी दिशा से आने वाली गाड़ियों के लिए भी संरक्षा करेगा।

(vii) वह सड़क वाहन का विवरण, ड्राइवर का नाम नोट करेगा और इन्हें स्टेशन मास्टर को उक्त विवरण प्रेषित करेगा, जो तब तक गाड़ी रवाना नहीं करेगा जब तक उसे गेटमैन से इस बात का आश्वासन नहीं मिल जाता कि सड़क वाहन अथवा लिफ्टिंग बैरियर ट्रैक को अवरुद्ध नहीं कर रहे हैं।

(viii) स्टेशन मास्टर प्रेषण छोर के स्टेशन मास्टर से प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए उसे यह भी कहेगा कि जब तक ट्रैक सभी बाधाओं से मुक्त नहीं हो जाता तब तक अपने छोर से किसी भी गाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में न भेजें।

(ix) ट्रैक के सभी बाधाओं से मुक्त हो जाने पर गेटमैन प्राइवेट नंबर की अदला-बदली करते हुए तद्नुसार स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा।

(x) तब स्टेशन मास्टर सभी गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता पूर्वक आगे बढ़ने के लिए सतर्कता आदेश जारी करेगा और कहेगा कि यदि गेट टूटा हुआ हो, लेकिन सभी बाधाओं से मुक्त हो, तो गेटमैन के हरे हाथ सिगनल पर सिगनल "ऑन" स्थिति में फाटक पार करे।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

(xi) गेटमैन सड़क यातायात को रोकने के लिए फाटक को संरक्षा जंजीर से जकड़ देगा और पैडलॉक लगा देगा और यदि फाटक अवरुद्ध नहीं है तो उसके बाद हरा हाथ सिगनल दिखाएगा।

(xii) स्टेशन मास्टर लिफ्टिंग बैरियरों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार अनुरक्षण कर्मचारियों को यथाशीघ्र उसकी मरम्मत के लिए कहेगा।

(xiii) अनुरक्षण कर्मचारियों द्वारा लिफ्टिंग बैरियरों की मरम्मत करने और उसके लिए पुनर्संयोजन/फिट मेमो जारी किए जाने के बाद ही सामान्य संचालन पुनः शुरू किया जा सकेगा।

14. **समपार के निकट ट्रैक पर अवरोध:**

यदि रेल फ्रैक्चर हो गया हो अथवा किसी पेड़ के गिरने के कारण ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो, सड़क वाहन द्वारा ट्रैक अवरुद्ध हो गया हो अथवा डिरेलमेंट हो गया हो जो गेटमैन को दिखाई पड़ता हो तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर उपर्युक्त संख्या 13 में दी गई कार्यविधि का पालन करेंगे। यदि वह अवरोध समपार फाटक को अवरुद्ध करता है तो गेटमैन बाधा हटाए जाने तक फाटकों को सड़क यातायात के लिए बंद रखेगा।

15. **विशेष प्रतिबंधः–**

किसी भी परिस्थिति में यह समपार फाटक असामान्य रूप से लंबे समय के लिए बंद नहीं रखा जाएगा। इसे सुनिश्चित करने के लिए, तिल्दा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर उत्तरदायी होंगे। गेटकीपर रेल के साथ-साथ सड़क यातायात के हित में विवेकपूर्ण तरीके से फाटक को बंद करने और खोलने के लिए उत्तरदायी होंगे।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

तिल्दा यार्ड में कि.मी. 791/587.40 (नया) पर स्थित समपार फाटक सं –398 के लिए उपलब्ध स्लाइडिंग बैरियर्स के प्रचालन हेतु संचलन अनुदेश

1. **सामान्य :**

तिल्दा यार्ड में कि.मी. 791/587.40 (नया) पर स्थित समपार फाटक सं – 398 में किसी सड़क वाहन अथवा भिन्न प्रकार से इलेक्ट्रिकली ऑपरेटेड लिफ्टिंग बैरियर्स को क्षति पहुंचाने पर उपयोग हेतु स्लाइडिंग बैरियर्स के साथ उपलब्ध कराया गया है। यह सबसे सुरक्षित व्यवस्था है जो न केवल इंटरलॉकिंग सुनिश्चित करता है साथ ही समपार फाटक के ईएलबी के क्षतिग्रस्त होने पर ट्रेनों के पायलटिंग 'इन' एवं 'आउट' से बचाता है। सड़क यातायात के लिए समपार फाटक को बंद एवं लॉक करने के पश्चात हमेशा की तरह सिगनलों को क्लियर किया जा सकता है।

2. **उपलब्ध उपस्कर :**

स्लाडिंग बैरियर्स के प्रचालन की दृष्टि से तिल्दा पश्चिम गेट लॉज में निम्नलिखित उपस्कर उपलब्ध कराए गए हैं :

(i) दो ई.के.टी. अर्थात ई.के.टी.–4 एवं ई.के.टी.–5 को तिल्दा पश्चिम में उत्तर छोर एवं दक्षिण छोर पर स्लाइडिंग बैरियर के प्रचालन के लिए उपलब्ध कराए गए हैं।

3. **उपलब्ध उपस्करों का उद्देश्य :**

क्र.सं.	उपस्कर	उद्देश्य
1.	ई.के.टी. –4	ई.के.टी–4 इलेक्ट्रोमैग्नेटिकली फ्री है। एस.बी.के. – 'ए' जब इस ई. के.टी से निकाली जाती है, रोड सिगनल वापस 'आन' स्थिति में हो जाता है।
2.	ई.के.टी. –5	दक्षिण की तरफ लगाए गए स्लाइडिंग बैरियर को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद एवं लॉक करके निकाली गई चाबी 'ई' को, गेट लॉज पर उपलब्ध कराए गए गेट प्रचालन सह इंडिकेशन पैनल पर लगे हुए रोटरी स्विच को इसकी रिवर्स स्थिति में सेट करके, प्रविष्टकर घुमाया जाता है ताकि संबंधित सिगनलों को ऑफ किया जा सके।

4. **साइडिंग बैरियर्स (दक्षिण छोर एवं उत्तर छोर) :**

उत्तर छोर एवं दक्षिण छोर स्लाइडिंग बैरियर्स सामान्यतः रेस्ट पोस्ट में बैठते एवं लॉक होते हैं। उत्तर छोर के बूम को ई.के.टी.–4 से एसबीके–'ए' को निकाले जाने पर अनलॉक किया जा सकता है वहीं दक्षिण छोर के बूम को उत्तर छोर के लॉक पोस्ट से चाबी–'सी' को निकाले जाने पर सड़क यातायात के लिए उनको बंद करने के प्रचालन पर अनलॉक किया जा सकता है।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

5. स्लाइडिंग बैरियर्स के प्रचालन की कार्यविधि :

5.1 समपार फाटक को बंद करने हेतु

जैसा कि ऊपर बताया गया है इलेक्ट्रिकली ऑपरेटेड लिफ्टिंग बैरियर्स को क्षति पहुंचने पर स्लाइडिंग बैरियर्स का उपयोग किया जाएगा। ड्यूटी पर तैनात प्वाइंट्समैन करेगा :

ए) एसबीके–'ए' ई.के.टी–4 से निकालेगा जो कि इलेक्ट्रोमैकेनिकली फ्री है, ई.के.टी–4 से एसबीके–'ए' के निकाले जाने पर रोड सिगनल वापस 'आन' स्थिति में हो जाएगी।

बी) इस प्रकार निकाले गए एसबीके–'ए' को उत्तर छोर के स्लाइडिंग बैरियर में उपलब्ध ई–टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाकर उसे अनलॉक करेगा।

सी) अनलॉक करने के पश्चात उत्तर छोर के स्लााइडिंग बैरियर को लॉक पोस्ट पर लॉकिंग इंड रेस्ट के लॉक होने तक सड़क के उस पार खीचेंगा।

डी) उत्तर छोर के स्लाइडिंग बैरियर को सड़क यातायात के लिए लॉक होने के पश्चात, उत्तर छोर लॉक पोस्ट से चाबी 'सी' को निकाला जाता है।

ई) उत्तर छोर लॉक पोस्ट से निकाले गए चाबी 'सी' को दक्षिण छोर के स्लाइडिंग बैरियर में उपलब्ध ई–टाइप लॉक में प्रविष्ट कर घुमाकर उसे अनलॉक करेगा।

एफ) अनलॉक करने के पश्चात दक्षिण छोर के स्लाइडिंग बैरियर को लॉक पोस्ट पर इंड रेस्ट के लॉक होने तक सड़क के उस पार खीचेंगा।

जी) दक्षिण छोर के स्लाइडिंग बैरियर को सड़क यातायात के लिए लॉक होने के पश्चात, दक्षिण छोर लॉक पोस्ट से चाबी 'ई' को निकाला जाता है।

एच) दक्षिण छोर लॉक पोस्ट से इस प्रकार निकाले गए चाबी 'ई' को गेट लॉज में उपलब्ध कराए गए ई.के.टी.–5 में प्रविष्ट करेगा। गेट सिगनल जीएस–2 एवं जीएस–5 को 'ऑफ' करने हेतु। संबंधित सिगनलों को 'ऑफ' करने हेतु इमरजेंसी केंसिलेशन स्विच को उसकी रिवर्स स्थिति में कर दी जाती है।

5.2 समपार फाटक को खोलने हेतु :

उक्त ट्रेन के पूरी तरह से गुजरने के पश्चात तिल्दा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर गेट कंट्रोल-57 को ट्रांसमीट करेगा । ड्यूटी पर तैनात गेटमैन ई.के.टी.- 5 में लगे हुए इकोनोमाइजर पुश स्विच को दबाकर इससे चाबी - 'ई' को निकाल लेगा ।

ए) ई.के.टी. –5 से चाबी 'ई' को निकाली जायेगी, दक्षिण छोर के स्लाइडिंग बैरियर को अनलॉक करने हेतु दक्षिण छोर लॉक पोस्ट में उपलब्ध कराए गए 'ई' टाइप लॉक में प्रविष्ट करेगा।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

बी) दक्षिण छोर के स्लाइडिंग बैरियर को उसकी सामान्य स्थिति में चाबी 'सी' को निकाला जाता है। चाबी 'सी' का निकाला जाना दक्षिण छोर के स्लाइडिंग बैरियर लॉक को उसकी सामान्य स्थिति में लॉक करेगा।

सी) दक्षिण छोर के स्लाइडिंग बैरियर से इस प्रकार निकाले गए चाबी 'सी' को उत्तर छोर लॉक पोस्ट में उपलब्ध कराए गए 'ई' टाइप लॉक में प्रविष्ट करेगा।

डी) उत्तर छोर का स्लाइडिंग बैरियर अनलॉक हो जाता है तथा चाबी 'ए' को उसकी सामान्य स्थिति में निकाला जाता है। चाबी 'ए' का निकाला जाना उत्तर छोर के स्लाइडिंग बैरियर को उसकी सामान्य स्थिति में लॉक करेगा।

ई) इस प्रकार निकाली गई चाबी 'ए' को अब ई.के.टी. –4 में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

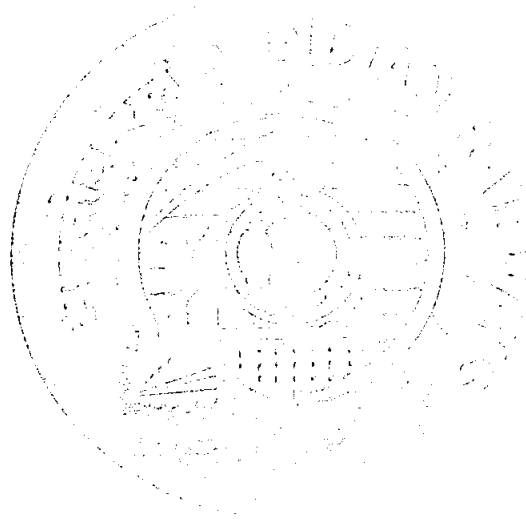
(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

तिल्दा

परिशिष्ठ – 'बी'

रायपुर मंडल



परिशिष्ट "बी"

सिगनल एवं इंटरलॉकिंग व्यवस्था

1. **केंद्रीय पैनल:-**

स्टेशन पर केंद्रीय पैनल इंटरलॉकिंग की व्यवस्था है । सभी प्वाइंटों एवं सिगनलों का प्रचालन स्टेशन पर उपलब्ध कंट्रोल पैनल से किया जाता है । यह स्टेशन रिले इंटरलॉकिंग के माध्यम से मानक-।।। से अंतर्पाशित है । सभी प्वाइंटों का प्रचालन इलेक्ट्रिक प्वाइंट मशीन के माध्यम से किया जाता है । कलर लाइट सिगनलों के पहलू तथा प्वाइंटों की सैटिंग कंट्रोल पैनल पर प्रदर्शित होती है । यार्ड में निरंतर ट्रैक सर्किट/एक्सल काउंटर की व्यवस्था है ।

2. **पैनल विवरण:**

2.1 कंट्रोल पैनल डेस्क टाइप "डोमिनो" प्रकार का है । सभी कंट्रोलिंग एवं इंडिकेटिंग की चीजें पैनल पर एकीकृत किए गए हैं तथा इस पर आरेख की लाइनों पर संबंधित क्षेत्र में लाइन को दिखाते हुए भौगोलिक क्रम में दर्शाया गया है । सभी प्वाइंटों एवं सिगनलिंग के बटन को आरेख पर निकटतम प्वाइंटों एवं सिगनलों के साथ दर्शाया गया है। पैनल के विस्तार के बावजूद विस्तृत यार्ड के लिए पैनल का आकार छोटा रखा गया है ताकि ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर बिना किसी परेषानी के एक नजर में सम्पूर्ण आरेख देख सके तथा प्रचालित किए जाने वाले प्रत्येक बटन तक वह आसानी से पहुँच सके ।

2.2 कंट्रोल पैनल स्वतंत्र आयाताकार पैनल सेक्शन (डोमिनो) 54 एमएम x 34एमएम आयाताकार बना है। प्रत्येक पैनल सेक्शन में एक बेस प्लेट एवं एक कवर प्लेट लगी हुई है । किसी पैनल सेक्शन विशेष को आसानी से पहचानने एवं देखने के लिए लाइनों एवं कॉलमों को ए1, ए2, बी1, बी2 के रूप में नंबर दिए गए हैं । एक पैनल सेक्शन कवर प्लेट, ट्रेक डायग्राम, प्वाइंटों एवं सिगनलों के समान क्षेत्र को फील्ड में भौगोलिक स्थिति, अर्थात् प्वाइंटों के पेयर, सिगनल अथवा बिना सिगनल के प्लेन ट्रेक की लम्बाई इत्यादि, के अनुसार दर्षाता है । विभिन्न ट्रेक सर्किट सेक्शनों को पहचानने के लिए अलग-अलग रंगों का उपयोग किया गया है ।

2.3 सभी कॉमन बटन अर्थात् आपातकालीन सिगनल कैंसलेशन बटन, कामन प्वाइंट बटन एवं आपातकालीन प्रचालन की गणना करने के लिए विभिन्न काउंटर, सिगनल कैंसलेशन बटन, सिगनल एवं प्वाइंट फेल्योर एक्नालेजमेंट बटन, साइडिंग कंट्रोल बटन, क्रैंक हैंडल बटन, गेट कंट्रोल बटन, आपातकालीन गेट रिलीज बटन, आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन तथा एक्सल काउंटर रि-सेट चाबी आदि पैनल पर भौगोलिक क्रम कें लगाए गए हैं । पैनल सरफेष का डल ग्रे कलर ऑपरेटर की आँखों कोक् अवांछित परावर्तन से बचाता है ।

2.4 **विशेषताएँ:-**

(i) पैनल स्वचालित रूट सेटिंग टाइप का है अर्थात् रूट के सेटिंग तथा लॉकिंग तथा सिगनल के क्लियर होने के लिए "प्रवेश" (सिगनल) और "निकास" (रूट) बटनों को एक साथ दबाना पड़ता है । यद्यपि, प्वाइंट्स के अलग-अलग प्रचालन की सुविधा भी है ।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

(ii) ट्रेनों के आगमन/प्रस्थान के बाद, कालिंग-आन सिगनलों के लिए छोड़कर, रूट स्वतः रिलीज हो जाएगा।

(iii) कालिंग-आन सिगनल के लिए संबंधित सिगनल बटन एवं सिगनल केंसिलेशन बटन को क्रमशः ट्रेनों के आगमन तथा प्रस्थान के बाद एक साथ दबाने से रूट रिलीज हो जाएगा ।

3. **ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन लाल डॉट सहित काला रंग:-**

यह एक आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन पुश बटन है जो सभी प्वाइंटों के प्रचालन के लिए कॉमन है । इसे सील कर सुरक्षित रखा जाता है तथा तात्कालिक आवश्यकता के अनुरूप जब प्वाइंटों की सेटिंग परिवर्तित करना आवश्यक हो जाता है या प्वाइंट जोन ट्रैक सर्किट फेल्योर की स्थिति में रूट परिवर्तन करने के लिए इस पुश बटन का उपयोग किया जाता है। इस बटन के पूरक हैं:-

(ए) **स्टेशन मास्टर का ई.डब्ल्यू.एन. चाबी लॉक:-**

स्टेशन मास्टर का ई.डब्ल्यू.एन. चाबी लाक ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर की व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखा जाता है तथा जब ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन का प्रचालन आवश्यक हो जाता है तब इसे प्रविष्ट करने की आवश्यकता होती है ।

(बी) **ई.डब्ल्यू.एन. काउंटर:-**

यह एक विद्युत काउंटर है जो प्रत्येक आपातकालीन प्रचालन अगले नंबर की गणना कर पंजीकृत करता है। आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन करने से पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर भौतिक रूप से सत्यापित करेगा कि रूट क्लियर तथा सभी बाधाओं से मुक्त है ।

(सी) **प्रचालन:-**

आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन प्रारंभ करने के पूर्व ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/ सहायक स्टेशन मास्टर भौतिक रूप से यह वेरिफाई करेगा कि प्वाइंट पोर्शन सभी प्रकार के अवरोधों से रहित है । प्रथमतः ई.डब्ल्यू.एन. चाबी प्रविष्ट कर घुमाई जाती है। उसके पश्चात ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन के साथ में संबंधित प्वाइंट बटन दबाना चाहिए । काउंटर अगला उच्च नंबर पंजीकृत करेगा। इस पुष्टि के साथ कि यह आपातकालीन प्रचालन के लिए तैयार है ई.डब्ल्यू.एन. काउंटर के पास मिनिएचर लाइट उभरेगी । अब प्वाइंट बटन को दबाए रखते हुए ई.डब्ल्यू.एन. पुश बटन रिलीज किया जाएगा तथा संबंधित प्वाइंट नार्मल या रिवर्स बटन दबाया जाएगा तथा यथाआवश्यकता रिलीज किया जाएगा ।

डी) **आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन की रिसीलिंग व्यवस्था :-**

आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन बटन पर रिसीलिंग व्यवस्था उपलब्ध करायी गई है । सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को प्वाइंट प्रचालन के फेल्योर के बारे में अवश्य रुप से सूचित किया जाना

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

चाहिए तथा सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों (एस.एस.ई ,.जे.ई .एवं एस.एम .द्वारा रिसीलिंग किया जाना चाहिए।

4. **ई.यू.यू.वाय.एन.:- आपातकालीन रूट रिलीज बटन सफेद रंग लाल डाट सहित:-**

अप तथा डाउन रिलीज के लिए पैनल में इस बटन की व्यवस्था की गई है । आपातकालीन रूट रिलीज प्रचालन के लिए इस पुश बटन को संबंधित सिगनल पुश बटन के साथ दबाना चाहिए । आपातकालीन रूट रिलीज केंसिलेशन इस प्रकार किया जाता है:-

आपातकालीन रूट रिलीज प्रचालन आरंभ करने से पहले ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर भौतिक रूप से सत्यापित करेगा कि रूट क्लियर तथा सभी बाधाओं से मुक्त है ।

जब रूट सेट तथा लॉक्ड हो तब वह सिगनल जिसे ऑफ करना है, के निकट पैनल में एक सफेद छोटी बत्ती दिखाई देने लगती है जो इस बात की पुष्टि करता है कि रूट सेट तथा लाक्ड है । इस स्थिति में रूट को बदलने के लिए (केंसिलेशन) हेतु आवश्यक प्रचालन:-

(i) संबंधित सिगनल बटन (जी.एन.) तथा सिगनल कैंसलेशन (निरसन) बटन (ई.जी.जी.एन.) को एक साथ दबाया जाए । यह प्रचालन पूरा कर लिए जाने के बाद यदि अप्रोच ट्रेक सर्किट क्लियर है तो रूट केंसिलेशन तुरंत हो जाएगा । यदि रूट कैंसेलेशन नहीं हुआ है तो वैसी स्थिति में उपर्युक्त के अतिरिक्त निम्नलिखित कार्रवाई की जानी चाहिए -

(ii) आपातकालीन रूट रिलीज बटन (ई.यू.यू. वाय.एन.) तथा संबंधित सिगनल बटन को एक साथ दबाया जाए । पूर्व निर्धारित समय (120 सेंकंड) के बीत जाने के बाद रूट कैंसलेशन होगा ।
सिगनल के निकट सफेद डाट बत्ती चमकने लगेगी जो गणना काल को प्रदर्शित करती है । समय बीत जाने के बाद यह स्थिर हो जाएगी तथा रूट कैंसिल हो जाएगा । रूट के कैंसिल हो जाने के बाद लाइट बुझ जाएगी ।

(iii) अप तथा डाउन रूट के लिए, पैनल में ई.यू.यू.वाय.एन. के नीचे कैंसलेशन इंडिकेशन लगाए गए हैं, आपातकालीन प्रचालन को दर्ज करने के लिए कॉमन इलेक्ट्रिकल काउंटर लगाए गए हैं ।
हालांकि, रूट में ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में आपातकालीन रूट जारी नहीं किया जा सकता है।

प्रचालन की समाप्ति के बाद ई.यू.यू.वाय.एन. बटन को पुन: सील करने की व्यवस्था :-
आपातकालीन प्रचालन के पूर्व ड्यूटी पर तैनात एस.एम./पैनल द्वारा सील तोड़ी जाएगी । एक पूर्ण प्रचालन पर काउंटर एक उच्च संख्या दर्ज करती है जिसे स्टेशन पर रखी गई "आपात कालीन रूट रिलीज प्रचालन रजिस्टर' में दर्ज किया जाएगा । सिग.एवं दू.सं. कर्मचारी को रूट रिलीज की विफलता की सूचना दी जाएगी तथा सिग.एवं दू.सं. कर्मचारी (एस.एस.ई., जे.ई. तथा एस.एम.) द्वारा पुन: सील की जाएगी।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

5. **डब्ल्यू.डब्ल्यू.एन. तथा डब्ल्यू.डब्ल्यू.आर. कॉमन पुश बटन (काला, लाल डॉट रंग सहित) :-**
इन कॉमन पुश बटनों का प्रयोग कांटों के स्वतंत्र (इंडीवीजुअल) प्रचालन के लिए किया जाता है। जब प्वाइंट्स कंट्रोलिंग ट्रैक क्लियर हों तब संबंधित प्वाइंट को प्रचालित करने के लिए संबंधित प्वाइंट बटन एवं कॉमन प्वाइंट बटन को साथ-साथ दबाया जाएगा। नार्मल तथा रिवर्स सेटिंग के लिए क्रमश: डब्ल्यू.डब्ल्यू.एन. या डब्ल्यू.डब्ल्यू.आर. को संबंधित प्वाइंट बटन (डब्ल्यू.एन.) के साथ दबाया जाता है।

6. **ई.जी.जी.एन.- सिगनल को पुनः ऑन करने हेतु आपातकालीन पुश बटन (लाल रंग):-**
आपात स्थिति में, जब संबंधित गाड़ी के पास होने के पहले स्टाप सिगनल या कॉलिंग ऑन सिगनल को पुनः ऑन स्थिति में करना हो तो सिगनल पुश बटन और सिगनल कैंसलेशन पुश बटन (ई.जी.जी.एन) को साथ-साथ दबाया जाएगा।

7. **(ए) जी.एक्स.वाई.एन. सिगनल लैम्प फेल्योर पुश बटन, (लाल, सफेद डॉट रंग सहित):-**
इस स्टेशन पर दिन एवं रात के समय कलर लाइट सिगनल विद्युत के माध्यम से जलते रहते हैं तथा जब सिगनल बल्ब फ्यूज हो जाता है तब पैनल पर ऑडिबल बजर घंटी के साथ में मिनिएचर रेड लाइट जलने लगती है जो जी.एक्स.वाई.एन. पुश बटन दबाने एवं रिलीज किए जाने के बाद ही बंद होती है परंतु जब तक सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों के द्वारा फ्यूज सिगनल को बदल नहीं दिया जात है तब तक लाल लाइट जलती रहती है।

(बी) प्वाइंट फेल्योर पुश बटन (सफेद डॉट सहित काला) :-
मोटर प्रचालित प्वाइंटों की विफलता की स्थिति में बजर/घंटी की आवाज को रोकने के लिए इन पुश बटनों को पैनल पर लगाया गया है तथा जब प्वाइंट सामान्य या रिवर्स स्थिति में सेट होने में विफल होता है तब श्रव्य बजर/घंटी की आवाज सहित पैनल पर एक मिनिएचर (छोटी) लाइट दिखायी पड़ती है जो प्वाइंट फेल्योर पुश बटन के दबाने एवं रिलीज करने पर रुक जाती है।

8. **बटन हेल्ड म्यूटिंग बटन (सफेद रंग, लाल डॉट के साथ):-**
जब किसी एक या एक से अधिक आपरेटिंग बटन/बटनों को डाउन (दबी हुई) स्थिति में 10 सेकंड से अधिक के लिए दबा हुआ रखा जाता है तो एक श्रव्य (आडीबल) बजर लगातार बजना प्रारंभ हो जाता है और बटन हेल्ड म्यूटिंग के ऊपर एक छोटा-सा (मिनिएचर) सफेद संकेत तब तक प्रदर्शित होगा जब तक कि खराबी को ठीक नहीं कर लिया जाता, दबी हुए सभी बटनों को पुनः अपनी सामान्य स्थिति में लाने के पश्चात खराबी के दौरान पैनल अप्रचालित (इन आपरेटिव) रहता है। अतः पैनल ऑपरेटर

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

द्वारा यह सुनिश्चित किया जाए कि कोई भी ऑपरेटिंग पुश बटन 10 सेकंड से अधिक के लिए नही दबायी जाए।

9. **क्रैक हैंडल पुश बटन, नीले रंग का:-**

जब प्वाइंट्स नियंत्रण पैनल से कार्य करने में विफल हो तब इन्हें मैनुअली प्रचालित करने के लिए क्रैक हैंडल चाबियों सी.एच.1, सी.एच.2 इत्यादि को रिलीज करने हेतु, पैनल में ये पुश बटन लगाए गए हैं। सामान्यतः क्रैक हैंडल चाबी के.एल.आर. में लॉक्ड रहती है तथा सफेद और लाल संकेतक पैनल में क्रैक हैंडल पुश बटन के ऊपर लगाए गए हैं। पैनल से प्वाइंट प्रचालन में विफलता की स्थिति में, केएलआर में लॉक्ड वांछित क्रैक हैंडल चाबी को निकालने के लिए पैनल में जब छोटी सफेद रंग की बत्ती चमकना आरंभ करती है जब यह पुश बटन ग्रुप ट्रांस बटन के साथ दबाया तथा रिलीज किया जाता है।

पैनल में क्रैक हैंडल पुश बटन के ऊपर लगा हुआ यह सफेद रंग का संकेतक प्रदर्शित करता है कि संबंधित केएलआर में से क्रैक हैंडल को निकाला जा सकता है। क्रैक हैंडल चाबी का प्रयोग, एक रूट जोन में लगे हुए प्वाइंट्स के समूह के लिए प्रचालन में किफायत तथा लचीलापन प्राप्त करने के लिए तथा केएलआर के सीमित संख्या, पुश बटन आदि के क्रैक हैंडल लॉक्ड हो जाए तब लाल रंग का संकेत दिखाई देता है।

क्रैंक हैंडल निम्नानुसार प्वाइंटों को कंट्रोल करते हैं -

क्रैंक हैंडलों की ग्रूपिंग् पूर्व तथा पश्चिम गुमटियों में की गई है तथा डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर इसके उपयोग के लिए उत्तरदाई है -

पूर्व गुमटी :-

क्रैक हैंडल नंबर	कंट्रोल प्वाइंट्स
सी.एच. 1	31 ए/बी, 34 ए/बी,
सी.एच. 2	32 ए/बी, 33 ए/बी, 38 ए/बी,
सी.एच. 3	36 ए/बी
सी.एच. 4	37 ए/बी, 35
सी.एच. 5	39 ए/बी

पश्चिम गुमटी :-

क्रैक हैंडल नंबर	कंट्रोल प्वाइंट्स
सी.एच. 6	41 ए/बी, 44 ए/बी,
सी.एच. 7	42 ए/बी,
सी.एच. 8	43 ए/बी
सी.एच. 9	45 ए/बी, 40
सी.एच. 10	46 ए/बी

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

10. **ट्रैक संकेतक:-**

इंडिकेशन पैनल के सम्मुख प्रत्येक ट्रैक सर्किटेड लाइन को एक अलग और विषिश्ट रंग दिया गया है और ट्रैक का संपूर्ण ट्रैक सर्किट भाग प्रकाशित होता है ताकि किसी भी संचलन (एंगेज्ड तथा मार्ग सेट या आक्युपाइड हो) के दौरान ट्रैक सर्किटेड लाइनों की स्थिति का पता लगाया जा सके। सिगनल्ड मार्ग के लिए सिगनल बटन तथा रुट बटन को दबाकर जब मार्ग को सेट किया जाता है तो संपूर्ण मार्ग प्रकाशित हो जाएगा और एक सफेद लाइट प्रदर्शित होगी। जब ट्रैक बाधित या फेल हो तो तब यह लाल लाइट तथा ट्रैक क्लियर हो और कोई सिगनल क्लियर न हो तब यह कोई लाइट प्रदर्शित नहीं करेगी।

11. **प्वाइंट्स संकेतन:-**

प्रत्येक प्वाइंट पर, प्वाइंट स्थितियों के लिए सामान्य तथा रिवर्स संकेतन को एक छोटे स्ट्रिप लाइट द्वारा प्रर्षित किया जाता है अर्थात् रिवर्स सेटिंगके लिए विकर्णवत (तिरछी) तथा सामान्य सेटिंग के लिए क्षैतिज।

12. **स्टेशन मास्टर की चाबी:-**

स्टेशन मास्टर की चाबी कंट्रोल पैनल में उपलब्ध है। जब चाबी को अंदर डालकर घुमाया जाता है तो लॉक एव चाबी व्यवस्था केऊपर **एक छोटी सफेद लाइट** संकेत प्रदर्शित होती है। यह सफेद लाइट इस बात का संकेत है कि पैनल **प्रचालन के लिए तैयार है।**

जब चाबी को निकाला **जाता है तब छोटी सफेद लाइट का बुझ** जाना इस बात का संकेत है कि पैनल निष्क्रिय है तथा प्वाइंट एवं सिगनल अंतिम प्रचालन स्थिति में छुटी हुई है। जब कभी ऐसी आपातकालीन स्थिति **में जब चाबी बाहर तथा कोई सिगनल ऑफ** स्थिति में हो तो उसे वापस खतरे की स्थिति में करें, **ऐसा संबंधित सिगनल बटन एवं आपातकालीन** सिगनल कैंसिलेशन बटन को एक साथ दबाकर किया **जा सकता है।**

13. **रुट पुश बटन (सफेद रंग):-**

ये पुश बटन वास्तविक मार्गों **तथा संबंधित मार्ग सेक्शन के** बर्थिंग भाग के बीच में लगाए जाते हैं और अपेक्षित मार्ग को सेट करने तथा **संबंधित सिगनल को** क्लियर करने के लिए प्रयुक्त होते हैं। किसी गाड़ी के आगमन एवं प्रस्थान के लिए रुट पुश बटन को संबंधित सिगनल/शंट, सिगनल/कॉलिंग-ऑन पुश बटन के प्रचालन के साथ दबाया जाएगा। मार्ग की सेटिंग, कंट्रोल पैनल पर मिनिएचर सफेद लैम्पों/एल.ई.डी. की श्रृंखला की लाइटिंग द्वारा प्रदर्शित होती है। गाड़ी के पार होने के दौरान, पैनल में एक छोटी सी (मिनिएचर) लाल लाइट द्वारा मार्ग संकेतन प्रदर्शित होगा तथा ट्रेन के गुजर जाने के बाद रूट कैंसलेशन होगा तथा संबंधित सिगनल सफेद तथा पीले रंग की लाइट बुझ जाएगी।

14. **सिगनल पुश बटन (लाल रंग):-**

सामान्यतः ये पुश बटन पैनल आरेख पर संबंधित सिगनल के निकट ट्रैक लाइन पर लंबवत् लगाए गए हैं। सिगनल को क्लियर करने के लिए सिगनल पुश बटन तथा संगत एक्जिट बटन को एक साथ दबाया जाता है।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

15. **शंट सिगनल पुश बटन (पीला रंग):-**

सामान्यतः ये पुश बटन पैनल आरेख पर संबंधित सिगनल के निकट ट्रैक लाइन पर लंबवत् लगाए गए हैं। शंट सिगनल को क्लियर करने के लिए शंट सिगनल पुश बटन तथा संगत एक्जिट बटन को एक साथ दबाया जाता है।

16. **सफेद डॉट कलर युक्त कॉलिंग ऑन सिगनल लाल:-**

(ए) **विवरण:-**

(i) सामान्य नियम 3.13(5) के अनुसार होम सिगनल एवं स्टार्टर सिगनल् के नीचे कॉलिंग-ऑन सिगनल लगाए गए हैं तथा यह यह सहायक सिगनल हैं जिसमें "ऑन स्थिति में कोई स्वतंत्र ऑस्पेक्ट नहीं होता है।

(ii) सामान्यतः ट्रैक सर्किट विफलता अथवा किसी ट्रेन को अवरूद्ध लाइन में लेने आदि कारणों से मुख्य स्टॉप सिगनल को ऑफ करने में विफल रहने पर किसी ट्रेन को लेने के लिए कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ किया जाना चाहिए। जब ट्रेन रिसेप्शन सिगनल के फुट पर आकर खड़ी हो जाने के बाद कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ किया जाएगा बशर्ते सिगनल को ऑफ करने की सभी शर्तें पूरी कर ली गई हों तथा स्टाप सिगनल के पीछे का एप्रोच ट्रैक, उक्त ट्रेन द्वारा अवरूद्ध कर ली गई हो। एक विद्युतीय काउंटर लगाया गया है जो अगली उच्च संख्या को दर्ज करता है।

(iii) कॉलिंग-ऑन सिगनल को प्रारंभ करने के बाद यह 120 सेकंड में क्लियर हो जाता है। ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर द्वारा इस प्रकार के प्रचालन को ऐसा करने के कारण को टी.एस.आर.में तथा निर्धारित प्रपत्र में कॉलिंग-ऑन सिगनल काउंटर रजिस्टर में अभिलेखित किया जाना चाहिए।

(iv) कॉलिंग-ऑन सिगनल को रिसेप्शन सिगनल पोस्ट पर ही लगाया गया है तथा सफेद एनेमल डिस्क में एक काले "सी" चिन्ह युक्त है।

(बी) **कॉलिंग-ऑन सिगनल के संकेत:-**

(i) कॉलिंग-ऑन सिगनल में "ऑन" स्थिति में कोई लाइन नहीं होगा।

(ii) जब कॉलिंग-ऑन सिगनल को ऑफ किया जाएगा तब एक पीले रंग की छोटी बत्ती जलेगी। इसमें एक छोटी पीले रंग की बत्ती जलती है तथा यह सिगनल यह सिगनल ड्राइवर को यह व्यक्त करता है कि वह सावधानी से आगे बढ़े तथा इसके ऊपर लगे हुए स्टॉप सिगनल के "ऑन" रहने के बावजूद वह ट्रेन रोके तथा किसी भी अवरोध के निकट गाड़ी खड़ी करने के लिए तैयार रहे।

17. **ग्रुप ट्रांस/रिलीज़ बटन, सफेद काले रंग के डॉट सहित:-**

ये ग्रुप बटन विभिन्न कंट्रोल अर्थात् क्रैक हैंडल, साइडिंग प्वाइंट, समपार फाटक आदि को विस्तारित करने के लिए लगाए गए हैं। कंट्रोल चाबी को निकालने के लिए ट्रांस बटन को संबंधित कंट्रोल बटन के साथ दबाना पड़ता है तथा प्रणाली को सामान्य करने संबंधित कंट्रोल चाबी प्रविष्ट कराने के बाद रिलीज बटन को संबंधित कंट्रोल बटन के साथ दबाना पड़ता है।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

18. **ओवरलैप टाइम रिलीज़ इंडिकेशन:-**
कंट्रोल पैनल में पूर्व एवं पश्चिम छोर पर स्टार्टर के बाद एक सफेद रंग की छोटी बत्ती युक्त संकेतक के साथ ओवरलैप टाइमर लगाया गया है। सिगनल रूट के लिए सेट कोई ओवरलैप, ट्रेन के बर्थिंग ट्रैक में आकर खड़ी होने के बाद रिलीज होगा। ट्रैक आकर बर्थिंग ट्रैक में खड़ी हो गई है यह सुनिश्चित करने के लिए ओवरलैप के रिलीज हेतु 120 सेकंड का एक टाइम रिलीज लगाया गया है।

19. **ओवरलैप पुश बटन (ब्ल्यू डॉट सहित सफ़ेद):-**
इन बटनों को वांछित दिशा में बर्थिंग सेक्शन रूट बटनों के साथ आगे के ओवर लैप को सेट करने के लिए दबाया जाता है ताकि उस लाइन जिस पर एक से अधिक ओवर लैप है उस पर गाड़ी को रिसीव किया जा सके।

20. **अतिरिक्त रूट पुश बटन (ग्रे रंग) :-**
अन्य रूट द्वारा गाड़ी रिसीब या डिस्पैच करने के लिए अपनाए मार्ग को पृथक करने के लिए यह सामान्य पुश बटनों (सफेद) के अतिरिक्त रूट पुश बटन हैं।

21. **गेट कंट्रोल पुशन बटन (चॉकलेट रंग):-**
गेट कंट्रोल बटनों को गेट पर ड्यूटी पर तैनात गेटकीपर के द्वारा गेट खोलने के लिए गेट की चाबी ट्रांसमिट करने के लिए या आवश्यक गेट कंट्रोल्ड सिगनलों को ऑफ करने के लिए कंट्रोल रिसीव करने लिए ग्रुप ट्रांस बटन या रिलीज बटन के साथ दबाया जाना चाहिए।

22. **आपातकालीन गेट रिलीज़ पुशन बटन (लाल डॉट सहित चाकलेट रंग) :-**
गाड़ी के पास होने के बाद रूट ब्लॉक हो जाने की स्थिति अथवा ट्रेक सर्किट फेल्योर के कारण रूट रिलीज नहीं हो पाने की स्थिति में समपार फाटक की आपातकालीन प्रचालन की जरूरत होती है तथा समपार फाटक को खोलने के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई जाएगी –

ए. **रूट लॉक होने की स्थिति में :-**
जब गाड़ी के प्रस्थान के बाद रूट लॉक हो जाता है तिल्दा में ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर "आपातकालीन रूट रिलीज" का उपयोग करेगा तथा रूट रिलीज हो जाने के बाद स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट ए 2 के पैरा सं. 6.4 में वर्णित कार्यविधि को अनुशरण किया जाएगा।

बी. **रूट रिलीज का फेल्योर :-**
यदि रूट रिलीज नहीं होता है, ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा "आपातकालीन रूट रिलीज" का उपयोग करने के पश्चात तब "आपातकालीन गेट रिलीज" का उपयोग किया जाएगा।

- वह गेट बटन एवं 'आपातकालीन गेट बटन एक साथ दबाएगा। वीडर काउंटर अगला उच्च् नंबर दर्ज कर लेगा तथा 120 सेकेंड बाद गेट लॉक इंडिकेशन विलुप्त हो जाएगा।
- इसके बाद वह परिशिष्ट ए 2 के पैरा 6.3 में वर्णित कार्यविधि का अनुशरण करेगा।

सी. **"आपातकालीन गेट रिलीज" का फेल्योर :-**
"आपातकालीन गेट रिलीज" के फेल्योर की स्थिति में समपार फाटक आपातकालीन गेट चाबी से खोला जाएगा। (विस्तृत विवरण के लिए परिशिष्ट ए 2 का अवलोकन करें।)

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

23. **आपातकालीन क्रैंक हैंडल रिलीज बटन (नीला रंग) :-**

जब कोई गाड़ी के सेट किए गए रूट में प्रवेश करने के बाद भी कोई विशेष सीएच ग्रुप लॉक हो जाता है और आपातकालीन रूट रिलीज का उपयोग करने के बाद भी रूट रिलीज नहीं होता है और प्वाइंट का बदला जाना आवश्यक हो जाता है तो इस नीले रंग के बटन का उपयोग किया जाता है।

बटन दबाने के बाद जब प्रचालन प्रक्रिया में होता है तो यह दर्शाने के लिए बटन के पास एक सफेद इंडिकेशन दिखाई देता है ओर जब तब संबंधित क्रेंक हैंडल बटन को रिलीज करने के बाद संबंधित क्रेंक हैंडल को रिलीज किया जा सकता है। जैसा कि उपर्युक्त पैरा 9.0 में वर्णित है संबंधित सीएच ग्रुप बटन एवं ग्रुप ट्रांस बटन को दबा कर क्रैंक हैंडल रिलीज किया जा सकता है।

अगला उच्च नंबर दर्ज करने के लिए एक वीडर काउंटर उपलब्ध कराया गया है जो प्रत्येक प्रचालन के बाद इस हेतु रखे गए रजिस्टर में डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा दर्ज किया जाना चाहिए।

24. **वीडर काउंटर :-**

डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा किया गया प्रत्येक आपातकालीन प्रचालन अर्थात आपातकालीन रूट रिलीज, आपातकालीन प्वाइंट ऑपरेशन, आपातकालीन गेट रिलीज, कॉलिंग ऑन ऑपरेशन तथा आपातकालीन क्रेंक हैंडल रिलीज इत्यादि एक वीडर काउंटर में दर्ज होता है। डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा संबंधित रजिस्टर में भी निर्धारित प्रपत्र में इसका विवरण दर्ज किया जाना चाहिए।प्रपत्र परिशिष्ट 'बी' के अंत में दिया गया है।

25. **सिगनल एवं उनके संकेत:-**

ए. स्टेशन में और स्टेशन से बाहर गाड़ी को नियंत्रित करने के लिए सामान्य नियम और सहायक नियम सं.3.07(4), 3.08(40(बी), 3.09, 3.10, 3.13(6)(बी), 3.14(9) तथा 3.27 के अनुसार कंट्रोल पैनल के द्वारा मैन्युअली (हस्त) प्रचालित बहु आयामी रंगीन प्रकाश (एलईडी) सिगनलों की व्यवस्था की गई है।

बी. निम्नलिखित कार्यों को छोड़कर, शेष के लिए अप गाड़ियों के प्रवेश तथा डाउन गाड़ियों को प्रेषित करने के लिए आटोमैटिक रुट सेटिंग एवं रुट केंसलेशन की व्यवस्था है -

(1) रुट सेटिंग आटोमैटिक होने के बावजूद कॉलिंग ऑन सिगनल पर गाड़ी के आगमन हेतु सिगनलों का कैंसलेशन गाड़ी के पूरी तरह आगमन के बाद किया जाएगा।

(2) अप तथा डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल को निरस्त करना भी मैनुअल हैं।

सी. प्रत्येक दिशा के लिए गाड़ियों के संचलन के लिए निम्नलिखित सिगनल उपलब्ध कराए गए हैं -

(ए) हथबंद -तिल्दा के मध्य अप लाइन पर अप गाड़ियों के लिए:-

(1) कि.मी 782/1-3 समपार फाटक का अप गेट डिस्टेंट सिगनल सह हथबंद का अप एडवांस्ड स्टार्टर।

(2) कि.मी. 782/1-3 समपार फाटक का अप गेट सिगनल

(3) हथबंद का अप आई.बी.एस सिगनल 39

(4) तिल्दा का अप डिस्टेंट सिगनल

(5) तिल्दा का अप इनर डिस्टेंट सिगनल

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

(6) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का अप होम सिगनल तथा इसके नीचे कालिंग ऑन सिगनल

(बी) **तिल्दा-हथबंद के मध्य अप मिडिल लाइन पर अप गाड़ियों के लिए:-**

(1) कि.मी 782/1-3 समपार फाटक का अप मिडिल गेट डिस्टेंट सिगनल सह हथबंद का अप एडवांस्ड स्टार्टर।

(2) कि.मी. 782/1-3 समपार फाटक का अप मिड गेट सिगनल

(3) तिल्दा का अप मिडिल डिस्टेंट सिगनल

(4) तिल्दा का अप मिडिल इनर डिस्टेंट सिगनल

(5) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का अप मिडिल होम सिगनल तथा इसके नीचे कालिंग ऑन सिगनल

(6) यार्ड के हावडा छोर पर मिडिल एवं डाउन लाइन पर स्वतंत्र शंट सिगनल।

(सी) **तिल्दा-हथबंद के मध्य डाउन मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ियों के लिए:-**

(1) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का डाउन मिडिल स्टार्टर, कॉलिंग ऑन सिगनल तथा उसेक नीचे शंट सिगनल।

(2) तिल्दा का डाउन मिडिल एडवांस स्टार्टर सिगनल।

(3) किमी.782/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन मिडिल गेट डिस्टेंट सिगनल

(4) किमी.782/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन मिडिल गेट इनर डिस्टेंट सिगनल

(5) कि.मी. 782/1-3 पर स्थिति समपार फाटक का डाउन मिडिल गेट सिगनल सह हथबंद का डाउन मिडिल डिस्टेंट सिगनल

(डी) **तिल्दा–हथबंद के मध्य डाउन लाइन पर डाउन गाड़ियों के लिए:-**

(1) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का डाउन स्टार्टर सिगनल, कॉलिंग ऑन सिगनल तथा उसके नीचे शंट सिगनल

(2) तिल्दा का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल

(3) तिल्दा एवं हथबंद के मध्य डाउन आईबीएस डिस्टेंट

(4) तिल्दा एवं हथबंद के मध्य डाउन आईबीएस इनर डिस्टेंट

(5) डाउन आईबीएस सिगनल

(6) किमी.782/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन गेट डिस्टेंट सिगनल

(7) किमी.784/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन गेट इनर डिस्टेंट

(8) किमी.782/1-3 पर स्थित समपार फाटक का डाउन गेट सिगनल सह हथबंद का डाउन डिस्टेंट

(ई) **तिल्दा–बैकुंठ के मध्य अप लाइन पर अप गाड़ियों के लिए:-**

(1) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का अप स्टार्टर सिगनल, कॉलिंग ऑन सिगनल तथा उसके नीचे शंट सिगनल

(2) तिल्दा का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

(एफ) **तिल्दा–बैकुंठ के मध्य अप मिडिल लाइन पर अप गाड़ियों के लिए:-**

(1) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का डाउन स्टार्टर सिगनल, कॉलिंग ऑन सिगनल तथा उसके नीचे शंट सिगनल

(2) तिल्दा का अप मिडिल एडवांस स्टार्टर सिगनल

(जी) **तिल्दा–बैकुंठ के मध्य डाउन लाइन पर पर डाउन गाड़ियों के लिए:-**

(1) तिल्दा का डाउन डिसटेंट सिगनल

(2) तिल्दा का डाउन इनर डिसटेंट सिगनल

(3) जंकशन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का डाउन स्टार्टर सिगनल, कॉलिंग ऑन सिगनल तथा उसके नीचे शंट सिगनल

(एच) **तिल्दा–बैकुंठ के मध्य डाउन मिडिल लाइन पर पर डाउन गाड़ियों के लिए:-**

(1) तिल्दा का डाउन मिडिल डिसटेंट सिगनल

(2) तिल्दा का डाउन मिडिल इनर डिसटेंट सिगनल

(3) जंक्शन टाइप रूट इंडिकेटर सहित तिल्दा का डाउन मिडिल होम सिगनल तथा उसके कॉलिंग ऑन सिगनल

(4) यार्ड के नागपुर छोर (बैकुंठ) पर अप एवं मिडिल लाइन पर स्वतंत्र शंट सिगनल

26.0 गाड़ियों के रिसेप्शन/डिस्पैच के दौरान पुश बटनों के प्रचालन का क्रम :

26.1 अप गाडियों का रिसेप्शन (अप दिशा) :

<table>
<tr><th>क्रम सं.</th><th>गाड़ियों का संचालन</th><th>सेट किया गया ओवरलैप</th><th>प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति</th><th>दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन</th><th>दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन</th></tr>
<tr><td rowspan="3">1.</td><td rowspan="3">होम सिगनल सं. एस 1 को क्लियर करते हुए लाइन नं 1 पर अप गाड़ी को अप लाइन से रिसीव करने के लिए</td><td>जी.एम.आर. साईडिंग 11-OV1</td><td>32N, 33N, 36R, 37R, 45R, 43N, 35N, 38N, 40N, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9</td><td>1 GN</td><td>GL UN</td></tr>
<tr><td rowspan="2">अप मेन 11-OV2</td><td rowspan="2">32N, 33N, 36R, 37R, 45R, 43R, 41N, 35N, 38N, 40N, 44N, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9</td><td>11-OVN</td><td>27AT UN</td></tr>
<tr><td colspan="2">FOLLOWED BY
1 GN | GL UN</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>अप मिड 11-OV3</td><td>32N, 33N, 36R, 37R, 45R, 43R, 41R, 35N, 38N, 40N, 42N, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9</td><td>11-OVN</td><td>25AT UN</td></tr>
<tr><td colspan="2">FOLLOWED BY
1 GN | GL UN</td></tr>
</table>

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	सेट किया गया ओवरलैप	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
2	होम सिगनल सं. एस 1 को क्लियर करते हुए लाइन नं 2 पर अप गाड़ी को अप लाइन से रिसीव करने के लिए	ओवर रन लाइन 9-OV1	32N, 33N, 36R, 37N, 45N, 43N, 35N, 38N, 40N, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9	1 GN	CL UN
		अप मेन 9-OV2	32N, 33N, 36R, 37N, 45N, 43R, 41N, 35N, 38N, 40N, 44N, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9	9-OVN FOLLOWED BY 1 GN	27AT UN CL UN
		अप मिड 9-OV3	32N, 33N, 36R, 37N, 45N, 43R, 41R, 35N, 38N, 40N, 42N, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9	9-OVN FOLLOWED BY 1 GN	25AT UN CL UN
3	रूट 1A के लिए होम सिगनल सं. एस 1 को क्लियर करते हुए लाइन नं 3 पर अप गाड़ी को अप लाइन से रिसीव करने के लिए	अप मेन 5-OV1	32N, 33N, 36N, 38N, 44N, 43N, 41N, CH2, CH3, CH6, CH8	1 GN	UM UN
		अप मिड 5-OV2	32N, 33N, 36N, 38N, 44N, 43N, 41R, 42N, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8	5-OVN FOLLOWED BY 1 GN	25 AT UN UM UN
4	रूट 1B के लिए होम सिगनल सं. एस 1 को क्लियर करते हुए लाइन नं 4 पर अप गाड़ी को अप लाइन से रिसीव करने के लिए	अप मिड 7-OV1	32N, 33N, 36N, 38R, 44N, 42N, 41N, 31N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH7	1 GN	ML UN
		अप मिड 7-OV2	32N, 33N, 36N, 38R, 44R, 43N, 41N, 31N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH8 & LX 56N	7-OVN FOLLOWED BY 1 GN	27 AT UN ML UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	सेट किया गया ओवरलैप	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
5	रूट C1D के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C1 को क्लियर करते हुए अप लाइन से लाइन सं.1 पर अप गाड़ी को अप लाइन से रिसीव करने के लिए		32N, 33N, 36R, 37R, 35N, 38N, CH2, CH3, CH4	C1 GN	GL UN
6	रूट C1C के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C1 को क्लियर करते हुए अप लाइन से लाइन सं.2 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32N, 33N, 36R, 37N, 35N, 38N, CH2, CH3, CH4	C1 GN	CL UN
7	रूट C1A के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C1 को क्लियर करते हुए अप लाइन से लाइन सं.3 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32N, 33N, 36N, 38N, CH2, CH3	C1 GN	UM UN
8	रूट C1B के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C1 को क्लियर करते हुए अप लाइन से लाइन सं.4 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32N, 33N, 36N, 38R, 31N, CH1, CH2, CH3	C1 GN	ML UN
9	रूट 3F के लिए होम सिगनल सं. S3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.1 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए	जी.एम.आर साईडिंग की ओर 11-OV1	32R, 33N, 36R, 37R, 45R, 43N, 35N, 34N, 40N, CH1, CH2, CH3 CH4, CH8, CH9	3 GN	GL UN
		अप मेन 11-OV2	32R, 33N, 36R, 37R, 45R, 43R, 41N, 35N, 34N, 44N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9	11-OVN	27 AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	GL UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

		अप मिड 11-OV3	32R, 33N, 36R, 37R, 45R, 43R, 41R, 35N, 34N, 42N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9	11-OVN	25 AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	ML UN
10	रूट 3G के लिए होम सिगनल सं. S3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.1 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए	जी.एम.आर साईडिंग की ओर 11-OV1	32N, 31N, 33R, 36R, 37R, 45R, 43N, 35N, 34N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9	3 GN	GLA UN
		अप मेन 11-OV2	32N, 31N, 33R, 36R, 37R, 45R, 43R, 41N, 35N, 34N, 44N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9	11 OVN	27AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	GLA UN
		अप मिड 11-OV3	32N, 31N, 33R, 36R, 37R, 45R, 43R, 41R, 35N, 34N, 42N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9	11 OVN	25AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	GLA UN
11	रूट 3D के लिए होम सिगनल सं. S3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.2 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए	जी.एम.आर साईडिंग की ओर 9-OV1	32R, 33N, 36R, 37N, 43N, 45N, 35N, 34N, 40N CH1, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9	3 GN	CL UN
		अप मेन 9-OV2	32R, 33N, 36R, 37N, 45N, 43R, 41N, 35N, 34N, 44N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9	9 OVN	27AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	CL UN
		अप मिड 9-OV3	32R, 33N, 36R, 37N, 45N, 43R, 41R, 35N, 34N, 42N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9	9 OVN	25AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	CL UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	सेट किया गया ओवरलैप	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
12	रूट 3E के लिए होम सिगनल सं. S3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.2 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए	जी.एम.आर साईडिंग की ओर 9-OV1	32N, 31N, 33R, 36R, 37N, 43N, 45N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9	3 GN	CLA UN
		अप मेन 9-OV2	32N, 31N, 33R, 36R, 37N, 45N, 43R, 41N, 35N, 34N, 44N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9	9 OVN	27AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	CLA UN
		अप मिड 9-OV3	32N, 31N, 33R, 36R, 37N, 45N, 43R, 41R, 35N, 34N, 42N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9	9 OVN	25AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	CLA UN
13	रूट 3B के लिए होम सिगनल सं. S3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.3 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए	अप मेन 5-OV1	32R, 33N, 36N, 38N, 44N, 43N, 41N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH8,	3 GN	UM UN
		अप मिड 5-OV2	32R, 33N, 36N, 38N, 44N, 43N, 41R, 34N, 42N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8	5 OVN	25AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	*UM UN*
14	रूट 3C के लिए होम सिगनल सं. S3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.3 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए	अप मेन *5-OV1*	31N, 32N, 33R, 36N, 38N, 44N, 43N, 41N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH8	3 GN	UMA UN
		अप मिड *5-OV2*	31N, 32N, 33R, 36N, 38N, 44N, 43N, 41R, 34N, 42N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8,	5 OVN	25AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	UMA UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	सेट किया गया ओवरलैप	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
15	रूट 3A के लिए होम सिगनल सं. S3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.4 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए	अप मिड 7-OV1	31N, 32N, 33N, 34N, 38N, 44N, 42N, 41N, CH1, CH2, CH6, CH7	3 GN	ML UN
		अप मेन 7-OV2	31N, 32N, 33N, 34N, 38N, 44R, 43N, 41N, CH1, CH2, CH6, CH8	7 OVN	27AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	ML UN
16	रूट C3F के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.1 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32R, 33N, 36R, 37R, 34N, 35N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH9	C3 GN	GL UN
17	रूट C3G के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.1 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32N 31N, 33R, 36R, 37R, 34N, 35N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH9	C3 GN	GLA UN
18	रूट C3D के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.2 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32R, 33N, 36R, 37N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4	*C3 GN*	*CL UN*
19	रूट C3E के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.2 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32N, 31N, 33R, 36R, 37N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4	*C3 GN*	*CLA UN*

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	सेट किया गया ओवरलैप	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
20	रूट C3B के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.2 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32R, 33N, 36N, 38N, 34N, CH1, CH2, CH3	C3 GN	UM UN
21	रूट C3C के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं. 3 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32N, 31N, 33R, 36N, 38N, 34N, CH1, CH2, CH3	C3 GN	UMA UN
22	रूट C3A के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C3 को क्लियर करते हुए मिडिल लाइन से लाइन सं.3 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए		32N, 31N, 33N, 34N, 38N, CH1, CH2	C3 GN	ML UN

26.2 गाड़ियों का रिसेप्शन (डाउन दिशा) :-

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	सेट किया गया ओवरलैप	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
23	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को डाउन लाइन सं.5 पर रिसीव करने के लिए होम सिगनल सं. एस 2 पर रूट 2A के लिए	डाउन मेन 6-OV1	42N, 46N, 39N, 34N, 31N, CH1, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	2 GN	DM UN
		डाउन मिड 6-OV2	42N, 46N, 39N, 34R, 31N, 32N, 33N, CH1, CH2, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	6 OVN	26AT UN
				FOLLOWED BY	
				2 GN	DM UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	सेट किया गया ओवरलैप	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
24	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को डाउन लाइन सं.6 पर रिसीव करने के लिए होम सिगनल सं. एस 2 पर रूट 2B के लिए	सैंड हम्प 10-OV1	42N, 46R, 39N, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	S2 GN	DL UN
		डाउन मेन 10-OV2	42N, 46R, 39R, 34N, 31N, CH1, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	10 OVN	28AT UN
				FOLLOWED BY	
				S2 GN	DL UN
		डाउन मिड 10-OV3	42N, 46R, 39R, 34R, 31N, 32N, 33N, CH1, CH2, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	10 OVN	26AT UN
				FOLLOWED BY	
				S2 GN	DL UN
25	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को डाउन लाइन सं.5 पर रिसीव करने के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. सी 2 पर रूट C2A के लिए	-	42N, 46N, CH7, CH10 & LX57N.	C2 GN	DM UN
26	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को डाउन लाइन सं.6 पर रिसीव करने के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C2 पर रूट C2B के लिए	-	42N, 46R, CH7, CH10 & LX57N.	C2 GN	DL UN
27	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं.1 पर रिसीव करने के लिए होम सिगनल सं. S4 पर रूट 4E के लिए	सैंड हम्प 16-OV	41R, 43R, 45N, 37N, 42N, 40N, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	4 GN	GL UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	सेट किया गया ओवरलैप	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
28	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं.2 पर रिसीव करने के लिए होम सिगनल सं. S4 पर रूट 4D के लिए	शंटिंग नेक 14-OV	41R, 43R, 45N, 37N, 36N, 42N, 35N, 40N, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	4 GN	CL UN
29	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं. 4 पर रिसीव करने के लिए होम सिगनल सं. S4 पर रूट 4A के लिए	मिड 8-OV1	41N, 42N, 44N, 38N, 34N, 33N, 32N, 31N, CH1, CH2, CH6, CH7 & LX57N.	4 GN	ML UN
		डाउन मेन 8-OV2	41N, 42N, 44N, 38N, 34N, 33N, 31R, 39N, CH1, CH2, CH5, CH6, CH7 & LX57N.	8 OVN	28AT UN
				FOLLWED BY	
				4 GN	ML UN
30	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं. 5 पर रिसीव करने के लिए होम सिगनल सं. S4 पर रूट 4B के लिए	डाउन मेन 6-OV1	41N, 42R, 46N, 39N, 34N, 31N, CH1, CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	4 GN	DM UN
		डाउन मिड 6-OV2	41N, 42R, 46N, 39N, 34R, 31N, 32N, 33N, CH1, CH2 CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	6 OVN	26AT UN
				FOLLOWED BY	
				4 GN	DM UN
31	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं. 6 पर रिसीव करने के लिए होम सिगनल सं. S4 पर रूट 4C के लिए	सैंड हम्प 10-OV1	41N, 42R, 46R, 39N, CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	4 GN	DL UN
		डाउन मेन 10-OV2	41N, 42R, 46R, 39R, 34N, 31N, CH1, CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	10 OVN	28AT UN
				FOLLOWED BY	
				4 GN	DL UN
		डाउन मिड Dn Mid 10-OV3	41N, 42R, 46R, 39R, 34R, 31N, 32N, 33N, CH1, CH2, CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	10 OVN	26AT UN
				FOLLOWED BY	
				4 GN	DL UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	सेट किया गया ओवरलैप	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
32	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं. 1 पर रिसीव करने के लिए कॉलिंग ऑन सं. C4 पर रूट C4E के लिए		41R, 43R, 45R, 42N, 40N, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	C4 GN	GL UN
33	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं. 2 पर रिसीव करने के लिए कॉलिंग ऑन सं. C4 पर रूट C4D के लिए		41R, 43R, 45N, 42N, 40N, 35N, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	C4 GN	CL UN
34	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं. 4 पर रिसीव करने के लिए कॉलिंग ऑन सं. C4 पर रूट C4A के लिए		41N, 42N, 44N, CH6, CH7 & LX57N.	C4 GN	ML UN
35	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं. 5 पर रिसीव करने के लिए कॉलिंग ऑन सं. C4 पर रूट C4B के लिए		41N, 42R, 46N, CH6, CH7, CH10 & LX57N	C4 GN	DM UN
36	बैंकुंठ से आने वाली डाउन गाड़ी को मिडिल लाइन से लाइन सं. 6 पर रिसीव करने के लिए कॉलिंग ऑन सं. C4 पर रूट C4C के लिए		41N, 42R, 46R, CH6, CH7, CH10 & LX57N	C4 GN	DL UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

26.3 गाड़ियों का डिस्पैच (डाउन दिशा) :

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
37	लाइन सं.1 से हथबंद के लिए मिडिल लाइन पर सिगनल सं. S16 से रूट 16A के लिए डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37R, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4,	16 GN	26AT UN
38	लाइन सं.1 से हथबंद के लिए मिडिल लाइन पर सिगनल सं. *S16* से रूट *16B* के लिए डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37R, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	16 GN	26AT-A UN
39	लाइन सं.1 से हथबंद के लिए डाउन लाइन पर सिगनल सं. *S16* से रूट *16C* के लिए डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37R, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	16 GN	28AT UN
40	लाइन सं.1 से हथबंद के लिए मिडिल लाइन पर कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C16* से रूट *C16A* के लिए डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37R, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4,	C16 GN	26AT UN
41	लाइन सं.1 से मिडिल लाइन पर कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C16 से रूट C16B के लिए डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37R, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	C16 GN	26AT-A UN
42	लाइन सं.1 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C16 से रूट C16C के लिए डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37R, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5	C16 GN	28AT UN
43	लाइन सं.2 से हथबंद के लिए सिगनल सं. S14 से रूट 14A के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37N, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4	14 GN	26AT UN
44	लाइन सं.2 से हथबंद के लिए सिगनल सं. S14 से रूट 14B के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37N, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	14 GN	26AT-A UN
45	लाइन सं.1 से हथबंद के लिए सिगनल सं. S14 से रूट 14C के लिए डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37N, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	14 GN	28AT UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
46	लाइन सं.2 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C14* से रूट *C14A* के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37N, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4,	C14 GN	26AT UN
47	लाइन सं.2 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C14* से रूट *C14B* के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37N, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	C14 GN	26AT-A UN
48	लाइन सं.2 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C14* से रूट *C14C* के लिए डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	37N, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	C14 GN	28AT UN
49	लाइन सं.4 से हथबंद के लिए सिगनल सं. *S8* से रूट *8A* के लिए डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	38N, 34N, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2	8 GN	26AT UN
50	लाइन सं.4 से हथबंद के लिए सिगनल सं. *S8* से रूट *8B* के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	38N, 34N, 33N, 31R, 39N, CH1, CH2, CH5	8 GN	28AT UN
51	लाइन सं.4 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C8* से रूट *C8A* के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	38N, 34N, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2,	C8 GN	26AT UN
52	लाइन सं.4 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C8* से रूट *C8B* के लिए डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	38N, 34N, 33N, 31R, 39N, CH1, CH2, CH5	C8 GN	28AT UN
53	लाइन सं.5 से हथबंद के लिए सिगनल सं. *S6* से रूट *6B* के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	*39N, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5*	*6 GN*	*26AT UN*
54	लाइन सं.5 से हथबंद के लिए सिगनल सं. *S6* से रूट *6A* के लिए डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	*39N, 34N, 31N, CH1, CH5,*	*6 GN*	*28AT UN*

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
55	लाइन सं.5 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C6* से रूट *C6B* के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	39N, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5	C6 GN	26AT UN
56	लाइन सं.5 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C6* से रूट *C6A* के लिए डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	39N, 34N, 31N, CH1, CH5	C6 GN	28AT UN
57	लाइन सं.6 से हथबंद के लिए सिगनल सं. *S10* से रूट *10A* के लिए डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	39R, 34N, 31N, CH1, CH5	10 GN	28AT UN
58	लाइन सं.6 से हथबंद के लिए सिगनल सं. *S10* से रूट *10B* के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	39R, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5	10 GN	26AT UN
59	लाइन सं.6 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C10* से रूट *C10A* के लिए डाउन लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	39R, 34N, 31N, CH1, CH5	C10 GN	28AT UN
60	लाइन सं.6 से हथबंद के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C10* से रूट *C10B* के लिए मिडिल लाइन पर डाउन गाड़ी के डिस्पैच के लिए	39R, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5	C10 GN	26AT UN
61	*S26* को ऑफ करते हुए हथबंद के लिए डाउन गाड़ी को डिस्पैच के लिए		26 GN	DMD UN
62	*S28* को ऑफ करते हुए हथबंद के लिए डाउन गाड़ी को डिस्पैच के लिए		28 GN	DD1 UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

26.4 गाड़ियों को डिस्पैच (अप दिशा):

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
63	लाइन सं. 1 से सिगनल सं. *S11* पर रूट सं. *11A* के लिए अप लाइन से बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	45R, 43R, 41N, 44N, 40N, CH6, CH8, CH9 & LX57N.	11 GN	27AT UN
64	लाइन सं. 1 से सिगनल सं. *S11* पर रूट सं. *11B* के लिए मिडिल लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	45R, 43R, 41R, 42N, 40N, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	11 GN	25AT UN
65	लाइन सं. 1 से कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C11* पर रूट सं. *C11A* के लिए अप लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	45R, 43R, 41N, 44N, 40N, CH6, CH8, CH9 & LX57N.	C11 GN	27AT UN
66	लाइन सं. 1 से कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C11* पर रूट सं. *C11B* के लिए मिडिल लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	45R, 43R, 41R, 42N, 40N, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	C11 GN	25AT UN
67	लाइन सं. 2 से सिगनल सं. *S9* पर रूट सं. *9A* के लिए अप लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	45N, 43R, 41N, 44N, 40N, CH6, CH8, CH9 & LX57N.	9 GN	27AT UN
68	लाइन सं. 2 से सिगनल सं. *S9* पर रूट सं. *9B* के लिए अप मिडिल लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	45N, 43R, 41R, 42N, 40N, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	9 GN	25AT UN
69	लाइन सं. 2 से कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C9* पर रूट सं. *C9A* के लिए अप लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	45N, 43R, 41N, 44N, 40N, CH6, CH8, CH9 & LX57N.	C9 GN	27AT UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
70	लाइन सं. 2 से कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C9* पर रूट सं. *C9B* के लिए अप मिडिल लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	45N, 43R, 41R, 42N, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	C9 GN	25AT UN
71	लाइन सं. 3 से सिगनल सं. *S5* पर रूट सं. *5A* के लिए अप लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	44N, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	5 GN	27AT UN
72	लाइन सं. 3 से सिगनल सं. *S5* पर रूट सं. *5B* के लिए मिडिल लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	44N, 43N, 41R, 42N, CH6, CH7, CH8 & LX57N.	5 GN	25AT UN
73	लाइन सं. 3 से कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C5* पर रूट सं. *C5A* के लिए अप लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	44N, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	C5 GN	27AT UN
74	लाइन सं. 3 से कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C5* पर रूट सं. *C5B* के लिए मिडिल लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	44N, 43N, 41R, 42N, CH6, CH7, CH8 & LX57N.	C5 GN	25AT UN
75	लाइन सं. 4 से सिगनल सं. *S7* पर रूट सं. *7A* के लिए अप लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	44N, 42N, 41N, CH6, CH7 & LX57N.	7 GN	25AT UN
76	लाइन सं. 4 से सिगनल सं. *S7* पर रूट सं. *7B* के लिए मिडिल लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	44R, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	7 GN	27AT UN
77	लाइन सं. 4 से कॉलिंग ऑन सिगनल सं. *C7* पर रूट सं. *C7A* के लिए अप लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	44N, 42N, 41N, CH6, CH7 & LX57N.	C7 GN	25AT UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
78	लाइन सं. 4 से कॉलिंग ऑन सिगनल सं. C7 पर रूट सं. C7B के लिए मिडिल लाइन पर बैकुंठ के लिए अप गाड़ी के डिस्पैच के लिए	44R, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	C7 GN	27AT UN
79	S25 को ऑफ करते हुए बैकुंठ के लिए अप गाड़ी अप मिडिल लाईन पर डिस्पैच के लिए		S25 GN	UMD UN
80	S27 को ऑफ करते हुए बैकुंठ के लिए अप गाड़ी अप लाईन पर डिस्पैच के लिए		S27 GN	UD UN
81	S20 स्थायी रोक सिगनल लाइन सं. 1 या 2 के जीएमआर साइडिंग से गाड़ी को प्रेषित करने के लिए			

26.5 शंट संचालन :

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
82	रूट सं. SH-16A के लिए मिडिल लाइन पर SH 16 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	37R, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4.	SH16 GN	26AT UN
83	रूट सं. SH-16B के लिए मिडिल लाइन पर SH 16 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	37R, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	SH16 GN	26AT-A UN
84	रूट सं. SH-16 C के लिए डाउन लाइन पर SH 16 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	37R, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	SH16 GN	28AT UN
85	रूट सं. SH-16 D के लिए शंटिंग नेक पर SH 16 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	37R, 36N, 35R, CH3, CH4	SH16 GN	SN UN
86	रूट सं. SH-14A के लिए मिडिल लाइन पर SH 14 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	37N, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4	SH14 GN	26AT UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
87	रूट सं. SH-14B के लिए मिडिल लाइन पर SH 14 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	37N, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4	SH14 GN	26AT-A UN
88	रूट सं. SH-14C के लिए डाउन लाइन पर SH 14 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए.	37N, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	SH14 GN	28AT UN
89	रूट सं. SH-14 डी के लिए शंटिंग नेक पर SH 14 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए.	37N, 36N, 35R, CH3, CH4	SH14 GN	SN UN
90	रूट सं. SH 8A के लिए मिडिल लाइन पर SH8 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए.	38N, 34N, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2,	SH8 GN	26AT UN
91	रूट सं. SH 8B के लिए डाउन लाइन पर SH8 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए.	38N, 34N, 33N, 31R, 39N, CH1, CH2, CH5,	SH8 GN	28AT UN
92	रूट सं. SH-6B के लिए मिडिल लाइन पर SH6 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए.	39N, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5 &	SH6 GN	26AT UN
93	रूट सं. SH-6A के लिए डाउन लाइन पर SH6 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	39N, 34N, 31N, CH1, CH5	SH6 GN	28AT UN
94	रूट सं. SH-10A के लिए डाउन लाइन पर SH10 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	39R, 34N, 31N, CH1, CH5	SH10 GN	28AT UN
95	रूट सं. SH-10B के लिए मिडिल लाइन पर SH10 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	39R, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5 &	SH10 GN	26AT UN
96	रूट सं. SH-11A के लिए SH11 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	45R, 43R, 41N, CH6, CH8, CH9, 40N, 44N & LX57N.	SH11 GN	27AT UN
97	रूट सं. SH-11B के लिए मिडिल लाइन पर SH11 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	45R, 43R, 41R, CH6, CH8, CH9, 40N, 42N, CH7 & LX57N.	SH11 GN	25AT UN
98	रूट सं. SH-11C के लिए जीएमआर साइडिंग पर SH-9 पर गाडी को प्रेषित करने के लिए	45N, 43N, 40R, CH8, CH9 & LX57N.	SH11GN	GMR UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
99	रूट सं. SH-9A के लिए अप लाइन पर SH9 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	45N, 43R, 41N, CH6, CH8, CH9, 40N, 44N & LX57N.	SH9 GN	27AT UN
100	रूट सं. SH-9B के लिए मिडिल लाइन पर SH9 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	45N, 43R, 41R, CH6, CH8, CH9, 40N, 42N, CH7 & LX57N.	SH9 GN	25AT UN
101	रूट सं. SH-9C के लिए जीएमआर साइडिंग पर SH-9 पर गाडी को प्रेषित करने के लिए	45N, 43N, 40R, CH8, CH9 & LX57N.	SH9 GN	GMR UN
102	रूट सं. SH-5A के लिए अप लाइन पर SH5 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	44N, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	SH5 GN	27AT UN
103	रूट सं. SH-5B के लिए मिडिल लाइन पर SH5 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	44N, 43N, 41R, CH6, CH8, CH7 & LX57N.	SH5 GN	25AT UN
104	रूट सं. SH-7A के लिए मिडिल लाइन पर SH 7 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41N, CH6, CH8, 42N, 44N, CH7 & LX57N.	SH7 GN	25AT UN
105	रूट सं. SH-7B के लिए अप लाइन पर SH 7 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41N, 44R, 43N, CH6, CH8 & LX57N.	SH7 GN	27AT UN
106	रूट सं. SH-20A के लिए जीएमआर साइडिंग से लाइन सं. 1 पर SH-20 ऑफ करते हुए गाडी को भेजने के लिए	40R, 43N, 45R, CH8, CH9 & LX57N.	SH20 GN	GL UN
107	रूट सं. SH-20B के लिए जीएमआर साइडिंग से लाइन सं. 2 पर SH-20 ऑफ करते हुए गाडी को भेजने के लिए	40R, 43N, 45R, CH8, CH9 & LX57N.	SH20 GN	GL UN
108	रूट सं. SH-21A के लिए लाइन सं. 1 पर SH 21 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31R, 33R, 36R, 37R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5	SH21 GN	GL UN
109	रूट सं. SH-21B के लिए लाइन सं. 2 पर 21 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31R, 33R, 36R, 37N, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5	SH21 GN	CL UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
110	रूट सं. SH-21C के लिए लाइन सं. 3 पर SH 21 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31R, 33R, 36N, 38N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH5	SH21 GN	UM UN
111	रूट सं. SH-21 D के लिए लाइन सं. 4 पर SH 21 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31R, 33N, 34N, 38N, 39N, CH1, CH2, CH5	SH21 GN	ML UN
112	रूट सं. SH-21E के लिए लाइन सं. 5 पर SH 21 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31N, 34N, 39N, CH1, CH5	SH21 GN	DM UN
113	रूट सं. SH-21F के लिए लाइन सं. 6 पर SH 21 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31N, 34N, 39R, CH1, CH5	SH21 GN	DL UN
114	रूट सं. SH-23A के लिए लाइन सं. 1 पर SH 23 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	32R, 33N, 36R, 37R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4	SH23 GN	GL UN
115	रूट सं. SH-23B के लिए लाइन सं. 1 पर SH 23 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31N, 32N, 33R, 36R, 37R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4	SH23 GN	GLA UN
116	रूट सं. SH-23C के लिए लाइन सं. 2 पर SH 23 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	32R, 33N, 36R, 37N, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4	SH23 GN	CL UN
117	रूट सं. SH-23D के लिए लाइन सं. 2 पर SH 23 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31N, 32N, 33R, 36R, 37N, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4	SH23 GN	CLAUN
118	रूट सं. SH-23E के लिए लाइन सं. 3 पर SH 23 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	32R, 33N, 36N, 38N, 34N, CH1, CH2, CH3	SH23 GN	UM UN
119	रूट सं. SH-23F के लिए लाइन सं. 3 पर SH 23 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31N, 32N, 33R, 36N, 38N, 34N, CH1, CH2, CH3	SH23 GN	UMA UN
120	रूट सं. SH-23G के लिए लाइन सं. 4 पर SH 23 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31N, 32N, 33N, 38N, 34N, CH1, CH2	SH23 GN	ML UN
121	रूट सं. SH-23H के लिए लाइन सं. 5 पर SH 23 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31N, 32N, 33N, 34R, 39N, CH1, CH2, CH5	SH23 GN	DM UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
122	रूट सं. SH-23I के लिए लाइन सं. 6 पर SH 23 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	31N, 32N, 33N, 34R, 39R, CH1, CH2, CH5	SH23 GN	DL UN
123	रूट सं. SH-19A के लिए शंटिंग नेक से लाइन सं. 1 पर SH 19 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	35R, 36N, 37R, CH3, CH4, LX56N	SH19 GN	GL UN
124	रूट सं. SH-19B के लिए शंटिंग नेक से लाइन सं. 2 पर SH 19 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	35R, 36N, 37N, CH3, CH4	SH19 GN	CL UN
125	रूट सं. SH-12A के लिए अप मैन लाइन से मिडिल लाइन पर SH 12 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	38N, 36N, 33N, 32R, 34N, CH1, CH2, CH3	SH12 GN	26AT UN
126	रूट सं. SH-12B के लिए अप मैन लाइन से मिडिल लाइन पर SH 12 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	38N, 36N, 33R, 31N, 32N, 34N, CH1, CH2, CH3	SH12 GN	26AT-A UN
127	रूट सं. SH-12C के लिए अप मैन लाइन से डाउन लाइन पर SH 12 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	38N, 36N, 33R, 31R, 39N, CH1, CH2, CH3, CH5	SH12 GN	28AT UN
128	रूट सं. SH 22A के लिए लाइन सं.1 पर SH 22 ऑफ करते हुए गाड़ी शंट करने के लिए	41N, 43R, 44N, 45R, CH6, CH8, CH9 , 40N LX57N.	SH22 GN	GL UN
129	रूट सं. SH- 22B के लिए लाइन सं.2 पर SH 22 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41N, 43R, 45N, 44N, CH6, CH8, CH9, 40N & LX57N.	SH22 GN	CL UN
130	रूट सं. SH-22C के लिए लाइन सं.3 पर SH 22 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41N, 43N, 44N, CH6, CH8 & LX57N.	SH22 GN	UM UN
131	रूट सं. SH-22D के लिए लाइन सं.4 पर SH 22 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41N, 43N, 44R, CH6, CH8 , 40N& LX57N.	SH22 GN	ML UN
132	रूट सं. SH-24A के लिए लाइन सं.1 पर SH 24 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41R, 43R, 45R, 42N CH6, CH7, CH8, CH9, 40N & LX57N.	SH24 GN	GL UN

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्रम सं.	गाड़ियों का संचालन	प्वाइंट, साईडिंग, क्रेंक हेंडिल, अन्य नियंत्रण एवं ओवर लैप की स्थिति	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले सिगनल बटन	दबाए एवं रिलीज किए जाने वाले रूट बटन
133	रूट सं. SH-24B के लिए लाइन सं.2 पर SH 24 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41R, 43R, 45N, 42N, CH6, CH7, CH8, CH9, 40N & LX57N.	SH24 GN	CL UN
134	रूट सं. SH-24C के लिए लाइन सं.3 पर SH 24 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41R, 43N, 44N, 42N, CH6, CH7, CH8 & LX57N.	SH24 GN	UM UN
135	रूट सं. SH-24-D के लिए लाइन सं.4 पर SH 24 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41N, 42N, 44N, CH6, CH7 & LX57N.	SH24 GN	ML UN
136	रूट सं. SH-24E के लिए लाइन सं.5 पर SH 24 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41N, 42R, 46N, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	SH24 GN	DM UN
137	रूट सं. SH-24F के लिए लाइन सं.6 पर SH 24 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	41N, 42R, 46R, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	SH24 GN	DL UN
138	लाइन सं.5 से मिडिल लाइन पर SH 13 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	46N, 42R, 41N, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	SH13 GN	25AT UN
139	लाइन सं.6 से मिडिल लाइन पर SH15 ऑफ करते हुए गाडी शंट करने के लिए	46R, 42R, 41N, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	SH15 GN	25AT UN

28. सिगनल बटनों का विवरण एवं कार्य :

क्र.सं	पुश बटन	कार्य
1.	एस-1	लाइन सं.1(गुडस कामन लूप लाइन) लाइन सं. 2(कामन लूप लाइन), लाइन सं.3 (अप मैन लाइन), लाइन सं.4 (मिडिल लाइन) पर गाडी रिसीव करने के लिए अप होम सिगनल सं. एस-1 ए/बी/सी/डी ऑफ करने के लिए।
2.	सी -1	लाइन सं.1(गुडस कामन लूप लाइन) लाइन सं. 2(कामन लूप लाइन), लाइन सं.3 (अप मैन लाइन), लाइन सं.4 (मिडिल लाइन) पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए अप कॉलिंग ऑन सिगनल सं. सी-1 ए/बी/सी/डी ऑफ करने के लिए।
3.	एस-2	लाइन सं.5 (डाउन मेन लाइन) लाइन सं. 6(डाम्र लूप लाइन) पर गाडी रिसीव करने के लिए डाउन होम सिगनल सं. एस-2 ए/बी ऑफ करने के लिए।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्र.सं	पुश बटन	कार्य
4.	सी -2	लाइन सं.5(डाउन मेन लाइन), लाइन सं. 6(डाउन लूप लाइन) पर डाउन गाड़ी रिसीव करने के लिए डाउन कॉलिंग ऑन सिगनल सं. सी-2 ए/बी ऑफ करने के लिए।
5.	एस–3	लाइन सं.1 (गुडस कामन लूप लाइन) लाइन सं. 2 (कामन लूप लाइन), लाइन सं.3 (अप मैन लाइन), लाइन सं.4 (मिडिल लाइन) पर अप मिड गाड़ी रिसीव करने के लिए अप मिड होम सिगनल सं. एस-3 ए/बी/सी/डी ऑफ करने के लिए।
6.	सी-3	लाइन सं.1 (गुडस कामन लूप लाइन) लाइन सं. 2 (कामन लूप लाइन), लाइन सं.3 (अप मैन लाइन), लाइन सं.4 (मिडिल लाइन) पर अप मिड गाड़ी रिसीव करने के लिए अप मिड कॉलिंग सिगनल सं.सी-3 ए/बी/सी/डी/ई/एफ/जी ऑफ करने के लिए।
7.	एस- 4	लाइन सं.1 (गुडस कामन लूप लाइन) लाइन सं. 2 (कामन लूप लाइन), लाइन सं.3 (अप मैन लाइन), लाइन सं.4 (मिडिल लाइन), लाइन सं.5(डाउन मैन लाइन), लाइन सं. 6 (डाउन लूप लाइन) पर डाउन गाड़ी रिसीव करने के लिए डाउन होम सिगनल सं. एस-4 ए/बी/सी/डी/ई ऑफ करने के लिए।
8.	सी – 4	लाइन सं.1 (गुडस कामन लूप लाइन) लाइन सं. 2 (कामन लूप लाइन), लाइन सं.4 (मिडिल लाइन), लाइन सं.5(डाउन मैन लाइन), लाइन सं. 6 (डाउन लूप लाइन) पर डाउन गाड़ी रिसीव करने के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. सी-4 ए/बी/सी/डी/ई ऑफ करने के लिए।
9.	एस-5	अप मैन लाइन से अप गाडी के प्रेषण के लिए अप स्टार्टर 5 को ऑफ करने के लिए
10.	एसएच-5	अप मैन लाइन से अप गाडी की शंटिंग के लिए एसएच-5 को ऑफ करने के लिए।
11.	सी - 5	अप मैन लाइन से अप गाडी को डिस्पैच करने के लिए अप कॉलिंग ऑन सिगनल सं. सी-5 को ऑफ करने के लिए।
12.	एस-6	डाउन मैन लाइन से डाउन गाडी को डिस्पैच करने के लिए अप स्टार्टर सिगनल सं. 6 को ऑफ करने के लिए।
13.	एसएच-6	डाउन मैन लाइन से डाउन गाडी की शंटिंग करने के लिए शंट सिगनल सं. एसएच-6 को ऑफ करने के लिए।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्र.सं	पुश बटन	कार्य
14.	सी-6	डाउन मैन लाइन से डाउन गाडी डिस्पैच करने के लिए अप कालिंग ऑन सिगनल सं. सी-6 को ऑफ करने के लिए।
15.	एस-7	मिडिल लाइन से अप गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए अप स्टार्टर सिगनल सं. एस-7 को ऑफ करने के लिए।
16.	एसएच-7	मिडिल लाइन से अप गाड़ी को शंट करने के लिए शंट सिगनल सं. एस एच -7 को ऑफ करने के लिए।
17.	सी -7	मिडिल लाइन से अप गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं.सी -7 को ऑफ करने के लिए।
18.	एस-8	मिडिल लाइन से डाउन गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए स्टार्टर सिगनल सं. एस-8 को ऑफ करने के लिए।
19.	एसएच-8	मिडिल लाइन से डाउन गाड़ी को शंट करने के लिए शंट सिगनल सं. एस एच -8 को ऑफ करने के लिए।
20.	सी -8	डाउन मैन लाइन से डाउन गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं.सी -8 को ऑफ करने के लिए।
21.	एस-9	कॉमन लूप लाइन से अप गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए अप स्टार्टर सिगनल सं. एस-9 को ऑफ करने के लिए।
22.	एसएच-9	कॉमन लूप लाइन से अप गाड़ी को शंट करने के लिए शंट सिगनल सं. एस एच -9 को ऑफ करने के लिए।
23.	सी -9	कॉमन लूप लाइन से अप गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं.सी -9 को ऑफ करने के लिए।
24.	एस-10	डाउन लूप लाइन से डाउन गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए स्टार्टर सिगनल सं. एस-10 को ऑफ करने के लिए।
25.	एसएच-10	डाउन लूप लाइन से डाउन गाड़ी को शंट करने के लिए शंट सिगनल सं. एसएच-10 को ऑफ करने के लिए।
26.	सी-10	डाउन लूप लाइन से डाउन गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए अप कॉलिंग ऑन सिगनल सं. सी-10 को ऑफ करने के लिए।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्र.सं	पुश बटन	कार्य
27.	एस-11	गुडस लूप लाइन से अप गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए अप स्टार्टर सिगनल सं. एस-11 को ऑफ करने के लिए।
28.	एसएच-11	गुडस लूप लाइन से अप गाड़ी को शंट करने के लिए शंट सिगनल सं. एस-11 को ऑफ करने के लिए।
29.	सी-11	गुडस लूप लाइन से अप गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. सी-11 को ऑफ करने के लिए।
30.	एसएच-12	अप मैन लाइन से मिडिल या डाउन लाइन पर गाड़ी शंट करने के लिए।
31.	एसएच-13	डाउन मैन लाइन से मिडिल लाइन पर गाड़ी शंट करने के लिए।
32.	एस-14	लाइन सं.2 से डाउन गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए स्टार्टर सिगनल सं. एस-14 को ऑफ करने के लिए।
33.	एसएच-14	लाइन सं.2 से डाउन गाड़ी को शंट करने के लिए शंट सं. एसएच-14 को ऑफ करने के लिए।
34.	सी-14	लाइन सं.2 से डाउन गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. सी-14 को ऑफ करने के लिए।
35.	एसएच-15	लाइन सं.6 से मिडिल लाइन पर शंट हेतु।
36.	एस-16	लाइन सं.1 से डाउन गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए स्टार्टर सिगनल सं. एस-16 को ऑफ करने के लिए।
37.	एसएच-16	लाइन सं.1 से डाउन गाड़ी को शंट करने के लिए शंट सिगनल सं. एसएच-16 को ऑफ करने के लिए।
38.	सी-16	लाइन सं.1 से डाउन गाड़ी को डिस्पैच करने के लिए कॉलिंग ऑन सिगनल सं. सी-16 को ऑफ करने के लिए।
39.	एसएच-19	शंटिंग नेक से लाइन सं.1 या 2 के लिए शंट हेतु।
40.	एस-20	स्टाप सिगनल
41.	एसएच-21	यार्ड में डाउन लाइन से शंट हेतु।
42.	एसएच-22	यार्ड में अप लाइन से शंट हेतु।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

क्र.सं	पुश बटन	कार्य
43.	एसएच-23	यार्ड में बिलासपुर छोर पर मिडिल लाइन से शंट हेतु।
44.	एसएच-24	यार्ड में नागपुर छोर पर मिडिल लाइन से शंट हेतु।
45.	एस-25	अप मिडिल एडवांस स्टार्टर
46.	एस-26	डाउन मिडिल एडवांस स्टार्टर
47.	एस-27	अप एडवांस स्टार्टर
48.	एस-28	डाउन एडवांस स्टार्टर

29. रूट बटन :

1.	GL-UN	लाइन सं. 1 पर अप या डाउन गाड़ी रिसीव करने के लिए।
2.	CL-UN	लाइन सं. 2 पर अप या डाउन गाड़ी रिसीव करने के लिए।
3.	UM-UN	लाइन सं. 3 पर अप गाड़ी रिसीव करने के लिए।
4.	ML-UN	लाइन सं. 4 पर अप या डाउन गाड़ी रिसीव करने के लिए।
5.	DM-UN	लाइन सं. 5 पर डाउन गाड़ी रिसीव करने के लिए।
6.	DL-UN	लाइन सं. 6 पर डाउन गाड़ी रिसीव करने के लिए।
7.	SN-UN	लाइन सं1 या 2 से शंटिंग नेट तक शंट के लिए ।
8.	26AT UN	डाउन दिशा में मिडिल लाइन पर गाड़ी डिस्पैच या शंट करने के लिए।
9.	28AT UN	डाउन लाइन पर गाड़ी डिस्पैच या शंट करने के लिए।
10.	25AT UN	अप दिशा में मिडिल लाइन पर गाड़ी डिस्पैच या शंट करने के लिए।
11.	27AT UN	अप लाइन पर गाड़ी डिस्पैच या शंट करने के लिए।
12.	DMID UN	एस 26 को ऑफ करने के लिए।
13.	DD UN	एस 28 को ऑफ करने के लिए।
14.	UMID UN	एस 25 को ऑफ करने के लिए।
15.	UD UN	एस 27 को ऑफ करने के लिए।

इन रूट बटनों के अतिरिक्त रूट बटन अर्थात जी एल. ए-यु.न., सी. एल. ए-यु.न, यु.म. ए-यु.न. एवं 26 ए.टी. ए-यु.न. उपलब्ध कराए गए है जिसका उददेश्य परिशिष्ट 'बी' के पैरा सं. 21 में दिया गया है।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

30. प्वाइंट पुश बटनों का विवरण एवं उनके कार्य : -

1.	31WN	हावड़ा छोर पर मिडिल लाइन एवं डाउन लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
2	32WN	हावड़ा छोर पर अप लाइन एवं मिडिल लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
3	33WN	हावड़ा छोर पर मिडिल लाइन एवं डाउन लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
4	34WN	हावड़ा छोर पर डाउन मैन लाइन एवं मिडिल लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट
5	35WN	हावड़ा छोर पर शंटिंग नेक पर डीएस प्वाइंट।
6	36WN	हावड़ा छोर पर अप मैन लाइन एवं लाइन सं. 2 के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
7	37WN	हावड़ा छोर पर लाइन सं.1 एवं लाइन सं. 2 के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
8	38WN	हावड़ा छोर पर मिडिल लाइन एवं अप लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
9	39WN	हावड़ा छोर पर डाउन लूप लाइन एवं डाउन मैन लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
10	40WN	नागपुर छोर पर जी.एम.आर. साईडिंग जाने के लिये डीएस प्वाइंट।
11	41WN	नागपुर छोर पर मिडिल लाइन एवं अप लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
12	42WN	नागपुर छोर पर मिडिल लाइन एवं डाउन लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
13	43WN	नागपुर छोर पर कॉमन लूप लाइन एवं अप लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
14	44WN	नागपुर छोर पर मिडिल लाइन एवं अप लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
15	45WN	नागपुर छोर पर गुडस लपू लाइन एवं कॉमन लूप लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।
16	46WN	नागपुर छोर पर डाउन मैन लाइन एवं डाउन लूप लाइन के मध्य क्रॉस ओवर प्वाइंट।

31. **ओवर लैप बठन :-**

ब्लयू डॉट सहित सफेद ओवर लैप बिटन हैं - 5-OVN, 6-OVN, 7-OVN, 8-OVN, 9-OVN, 10-OVN & 11-OVN.

32. **मोटर प्रचालित प्वाइंटों का फेल्योर एवं क्रैंक हैंडल का उपयोग:-**

(ए) मोटर प्रचालित प्वाइंटों के फेल होने की दशा में प्वाइंट को सेट करने के लिए ऑपरेटिंग मैनुअल नियम क्रमांक 20.06 में निहित अनुदेशों का पालन किया जाएगा।

(बी) क्रैंक हैण्डल पुश बटन के ऊपर स्थित पैनल पर सफेद/लाल मिनिएचर लाइट संकेतों सहित कंट्रोल पैनल के साथ जुड़े संबंधित केएलआर उपकरण में क्रैंक हैण्डल चाबियां सामान्यत तालाबंद रहती है। नीले रंग वाला क्रैंक हैण्डल पुश बटन, पैनल पर लगे ग्रुप ट्रांस बटन के साथ-साथ दबाया जाएगा और उसी समय सफेद रंग का संकेतक चमकना आरंभ हो जाएगा जो दर्शाता है कि चाबी निकाली जा सकती है। प्वाइंट को हस्त प्रचालित करने के लिए उसी समय, संबंधित क्रैंक हैण्डल ईकेटी के नीचे उपलब्ध एकॉनॉमाइजर पुश बटन को क्रैंक हैण्डल चाबी निकालने के लिए दबाया जाएगा। यदि पैनल से प्वाइंट को प्रचालित करना विफल हो जाता है तो जैसे ही चाबी निकाल ली जाती है वैसे ही संकेत ब्लैंक हो जाता है। जैसे ही क्रैंक हैण्डल के प्वाइंट का परिचालन पूरा हो जाता है क्रैंक हैण्डल चाबी को

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

वापस लाकर उसे केएलआर में प्रविष्ट कर घुमाया जाता है वैसे ही फ्लैसिंग सफेद संकेत पुनः दिखाई देने लगता है। अब सामान्य कार्य चालन पुनः स्थापित करने हेतु ग्रुप रिलीज बटन तथा संबंधित क्रैंक हैण्डल बटन दबाना पड़ता है। जब किसी सिगनल द्वारा प्वाइंट्स को लॉक कर दिया जाता है तब सफेद संकेतक स्थिर हो जाता है लाल संकेतक दिखाई देता है। सिगनल के सामान्य हो जाने के बाद ब्लैंक हो जाता है।

सी) जब संबंधित रूट के सभी सिगनल ऑन स्थिति में हो तभी क्रैंक हैंडल चाबी बाहर निकाली जा सकती है तथा क्रैंक हैंडल चाबी का निकाला जाना इन प्वाइंटों के उपर से सिगनल कंट्रोलिंग संचलन को अप्रचालित भी कर देता है।

डी) <u>आपातकालीन क्रैंक हैंडल रिलीज बटन</u> :-

जब कोई गाड़ी के सेट किए गए रूट में प्रवेश करने के बाद भी कोई विशेष सीएच ग्रुप लॉक हो जाता है और आपातकालीन रूट रिलीज का उपयोग करने के बाद भी रूट रिलीज नहीं होता है और प्वाइंट का बदला जाना आवश्यक हो जाता है तो इस नीले रंग के बटन का उपयोग किया जाता है।

बटन दबाने के बाद जब प्रचालन प्रक्रिया में होता है तो यह दर्शाने के लिए बटन के पास एक सफेद इंडिकेशन दिखाई देता है ओर जब तब संबंधित क्रेंक हैंडल बटन को रिलीज करने के बाद संबंधित क्रेंक हैंडल को रिलीज किया जा सकता है। जैसा कि उपर्युक्त पैरा 10.0 में वर्णित है संबंधित सीएच ग्रुप बटन एवं ग्रुप ट्रांस बटन को दबा कर क्रैंक हैंडल रिलीज किया जा सकता है।

अगला उच्च नंबर दर्ज करने के लिए एक वीडर काउंटर उपलब्ध कराया गया है जो प्रत्येक प्रचालन के बाद इस हेतु रखे गए रजिस्टर में डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा दर्ज किया जाना चाहिए।

पूर्व गुमटी :-

<u>क्रैक हैंडल नंबर</u>	<u>कंट्रोल प्वाइंट्स</u>
सी.एच. 1	31 ए/बी, 34 ए/बी,
सी.एच. 2	32 ए/बी, 33 ए/बी, 38 ए/बी,
सी.एच. 3	36 ए/बी
सी.एच. 4	37 ए/बी, 35
सी.एच. 5	39 ए/बी

पश्चिम गुमटी :-

<u>क्रैक हैंडल नंबर</u>	<u>कंट्रोल प्वाइंट्स</u>
सी.एच. 6	41 ए/बी, 44 ए/बी,
सी.एच. 7	42 ए/बी,
सी.एच. 8	43 ए/बी
सी.एच. 9	45 ए/बी, 40
सी.एच. 10	46 ए/बी

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

33. **जब इंटरलॉकिंग खराब हो तो सिगनल का कार्य:-**

कलर लाइट सिगनल की "ऑफ" स्थिति इस बात का अंतिम संकेत है कि संबंधित मार्ग के लिए पाइंटों को सही तरह से सेट कर ताला लगाया गया है। सामान्यतः सिगनल पुश बटन को दबाकर सिगनल को तब तक "ऑफ" नहीं किया जा सकता जब तक कि मार्ग के बंधित पाइंटों को सही तरह से सेट कर ताला नही लगाया गया हो। यदि सिगनल लोअर होने में फेल हो गये हो तो ऐसी परिस्थितियों में ऐसे सिगनल पर गाड़ी को पाइलट कर पास कराने से पहले संबंधित मार्ग के लिए लागू पाइंटों की सेटिंग का निरीक्षण कार्यरत सहायक स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर द्वारा अवश्य कर लिया जाएगा, चाहे पुश बटन आदि की स्थिति कुछ भी दर्शा रही हो।

यदि अंतर्पाशन अकार्यशील (आउट ऑफ आर्डर) हो जाए तो सहायक नियम 3.39.01(सी) एवं 3.69.03 (बी) एवं (सी) के अनुसार आवश्यक सिगनल को ऑफ किए बिना गाड़ी को प्रवेश एवं प्रेषित कराने के लिए ओवरलैप सहित संबंधित मार्ग के फेसिंग पाइंटों एवं ट्रेलिंग पाइंटों को अवश्य क्लैंप कर तालाबंद किया जाएगा।

34. **इंटरलॉकिंग:-**

(ए) अप एडवांस स्टार्टर सिगनल क्रमांक एस-27 डबल लाइन ब्लॉक उपकरण के साथ इंटरलॉक्ड है एवं उसे तब तक ऑफ नहीं किया जा सकता है जब तक अगले स्टेशन बैकुंठ द्वारा प्राईवेट नंबर की सहायता से लाइन क्लियर प्रदान न किया गया हो और बी. पी. ए. सी. क्लियर शो नहीं कर रहा हो तथा तथा ऊपरी नीडल लाइन किल्यर की तरफ संकेत ना करे। मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल सं.एस.-25, टीएलबीआई के साथ इस प्रकार इंटरलॉक्ड है कि जब तक अगले स्टेशन बैकुंठ द्वारा प्राईवेट नंबर की सहायता से लाइन क्लियर प्रदान न किया गया हो और बीपीएसी क्लियर शो नहीं कर रहा हो।

(बी) डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं.एस.-28 डबल लाइन ब्लॉक उपकरण के साथ इंटरलॉक्ड है कि उसे तब तक ऑफ नहीं किया जा सकता है जब तक अगले स्टेशन हथबंद द्वारा प्राईवेट नंबर की सहायता से लाइन क्लियर प्रदान न किया गया हो और बीपीएसी क्लियर शो नहीं कर रहा हो तथा ऊपरी नीडल लाइन किल्यर की तरफ संकेत ना करे। डाउन मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल सं.एस.-26 टीएलबीआई के साथ इस प्रकार इंटरलॉक्ड है कि जब तक अगले स्टेशन हथबंद द्वारा लाइन क्लियर प्रदान न किया गया हो और बीपीएसी क्लियर शो नहीं कर रहा हो।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

(सी) अंतिम रोक सिगनलों के परे रेलपथ परिपथ की प्रावधान किया गया है ताकि गाडी उनके ऊपर से गुज़रने पर उक्त सिगनल स्वत: नार्मल स्थिति में आ सके। जब भी एक गाडी उन पर से गुज़रती है, उक्त सिगनल निष्क्रिय रहते हैं जब तक कि अगले गाडी के लिए समीपवर्ती ब्लॉक स्टेशन से लाईन क्लीयर नहीं लिया जाता एवं बी. पी. ए. सी. क्लियर न हो।

35. **ट्रैक सर्किट:-**

प्वाइंट जोन सहित सम्पूर्ण यार्ड ट्रैक सक्रिटेड है। कॉलिंग औन सिगनलों के प्रचालन के लिए अप एवं डाउन होम अप्रोच ट्रैक सर्किट लगाए गए हैं। जैसे ही आगे का ट्रैक सर्किट आक्यूपाई हो जाता है वैसी ही स्टार्टर सिगनल एवं एडवांस स्टार्टर सिगनल ऑन स्थिति में आ जाते हैं। इनके अतिरिक्त लाइन क्लियर है या ऑक्यूपाइड यह निम्नानुसार दर्शित होता है -

लाइन क्लियर	-	कोई संकेत नहीं
लाइन अवरूद्ध/विफल	-	लाल संकेत
रूट सेट	-	सफेद लाइट

36. **ब्लॉक उपकरण:-**

<u>कार्य प्रणाली</u> :-

1. तिल्दा एवं बैकुंठ के मध्य मिडिल लाइन पर गाड़ियों क संचालन बीपीएसी सहित टीएलबीआई के माध्यम से संपूर्ण ब्लॉक् सिस्टम के अधीन किया जाता है ।
2. तिल्दा एवं बैकुंठ के मध्य अप एवं डाउन लाइन मैन लाइनों पर गाड़ियों ब्लॉक संचालन मैन्युअल के अध्याय 5 के अनुसार डबल लाइन ब्लॉक उपकरण के माध्यम से संपूर्ण ब्लॉक् सिस्टम के अधीन किया जाता है ।
3. तिल्दा एवं हथबंद के मध्य अप एवं डाउन लाइन मैन लाइनों पर गाड़ियों ब्लॉक संचालन मैन्युअल के अध्याय 5 के अनुसार डबल लाइन ब्लॉक उपकरण के माध्यम से संपूर्ण ब्लॉक् सिस्टम के अधीन किया जाता है ।
4. तिल्दा एवं हथबंद के मध्य मिडिल लाइन पर गाड़ियों क संचालन बीपीएसी सहित टीएलबीआई के माध्यम से संपूर्ण ब्लॉक् सिस्टम के अधीन किया जाता है ।

नोट – ब्लॉक उपकरण कंट्रोल पैनल पर उप स्टेशन अधीक्षक के प्रभार में संस्थापित किए गए हैं जो इसकी चाबियों की अभिरक्षा एवं प्रचालन के लिए उत्तरदाई है।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

37. आपातकालीन प्वाइंट प्रचालन के लिए प्रपत्र :-

क्र.सं	प्रचालन का दिनांक एवं समय	पहले काउंटर सं.	प्रचालन के पश्चात काउटंर सं.	पवाइंट नंबर ऑपरेशर	डयूटी पर तेनात उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6

38. आपातकालीन रूट रिलीज के लिए प्रपत्र :-

क्र.सं	प्रचालन का दिनांक एवं समय	पहले काउंटर सं.	प्रचालन के पश्चात काउटंर सं.	रूट कैंसलेशन	डयूटी पर तेनात उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6

39. कॉलिंग ऑन काउंटर के लिए प्रपत्र :-

क्र.सं	प्रचालन का दिनांक एवं समय	पहले काउंटर सं.	प्रचालन के पश्चात काउटंर सं.	कालिंग ऑन सिगनल आफ करने का कारण	डयूटी पर तेनात उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6

40 आपातकालीन क्रेंक हैंडल चाबी एवम ईजीआर के लिए प्रपत्र रू.

क्र.सं	प्रचालन का दिनांक एवं समय	पहले काउंटर सं.	प्रचालन के पश्चात काउटंर सं.	क्रेंक हैंडल चाबी आफ करने का कारण	डयूटी पर तेनात उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6

41. अंतिम डिब्बा चेंकिंग डिवाइस :

1. तिल्दा एवं हथबंद के मध्य अप/डाउन डबल एवं मिडिल लाइन ब्लॉक सेक्शन में तथा तिल्दा–बैकुंठ के मध्य अप/डाउन डबल एवं मिडिल लाइन ब्लॉक सेक्शन में अंतिम डिब्बा चेंकिंग डिवाइस के रूप में डिलीटल एक्सल काउंटर लगाए हैं । यह एक्सल काउंटर संबंधित सेक्शन के लॉक् एवं ब्लॉक उपकरणों (एसजीई डबल लाइन एवं मिडिल लाइन पर टीएलबीआई डायडो) को कंट्रोल करेगा ।
2. एक्सल काउंटर सेक्शन के अवरुद्ध तथा खाली होने का संकेत लाल तथा हरे बत्ती द्वारा इंगित होता है ।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

3. यदि हथबंद-तिल्दा के मध्य ब्लॉक सेक्शन का एक्सल काउंटर विफल होजाता है तो अप एडवांस स्टार्टर को ऑफ नहीं किया जा सकेगा । इसी प्रकार तिल्दा का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 28 भी एक्सल काउंटर के विफल हो जाने की स्थिति में ऑफ नहीं किया जा सकेगा ।

दूसरी ओर हथबंद स्टेशन पर एक गाड़ी के आगमन पर यदि एक्सल काउंटर ऑक्यूपाइड स्थिति दर्शाता है तो ब्लॉक उपकरण को लाइन बंद स्थिति में नहीं घुमाया जा सकेगा तथा बीपीएसी की रिसेटिंग रिस्टोर की जाएगी ।

4. यदि तिल्दा-हथबंद के मध्य मिडिल लाईन पर उपलब्ध एक्सल काउंटर विफल हो जाता है तो हथबंद का अप मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल तथा तिल्दा का डाउन मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल भी ऑफ नहीं किया जा सकेगा । दूसरी ओर हथबंद स्टेशन पर डाउन गाडी या तिल्दा में अप गाड़ी के आगमन की स्थिति में भी यदि एक्सल काउंटर ऑक्यूपाइड स्थिति दर्शाता है तो टीएलबीआई डायडो को सामान्य नहीं किया जा सकेगा तथा बीपीएसी की रिसेटिंग रिस्टोर की जाएगी ।

5. यदि तिल्दा-बैकुंठ के मध्य उपलब्ध एक्सल काउंटर विफल हो जाता है तो तिल्दा का अप एडवांस स्टार्टर सिगनल सं 27 तथा अप मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल सं. 25 आफ नहीं किया जा सकेगा। इसी प्रकार बैकुंठ का डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल एवं डाउन मिड एडवांस स्टार्टर सिगनल भी एक्सल काउंटर के विफल हो जाने की स्थिति में ऑफ नहीं किया जा सकेगा। यदि एक्सल काउंटर ऑक्यूपाइड स्थिति दर्शाता है तो टीएलबीआई को लाइन बंद स्थिति में नहीं घुमाया जा सकेगा तथा बीपीएसी की रिसेटिंग रिस्टोर की जाएगी ।

41.1 **एक्सल काउंटर (डिजिटल) की रिसेटिंग :**

रिसीविंग छोर स्टेशन पर गाड़ी के आ जाने के बाद या जब कोई गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में नहीं गई हो या किसी ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड प्रचालन की पूर्णता के बाद यदि लाइन ऑक्युपाइड का इंडिकेशन किसी एक रिसेट बॉक्स अर्थात प्रणाली "ए" या प्रणाली "बी" जलता रहे तो प्रणाली स्वत: रिसेट हो जाएगी ।

यदि दोनों ही प्रणाली असफल हो जाती है तो रिसीविंग स्टेशन द्वारा मैनुअल ढंग से रिसेट किया जाएगा । तब रिसीविंग छोर स्टेशन का स्टेशन मास्टर तथा प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर एक्सल काउंटर को रीसेट करने हेतु निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाएंगे ।

ए) **निम्नांकित में से किसी एक विधि से सत्यापित करें कि ब्लॉक सेक्शन में कोई व्हीकल नहीं है:**

(i) सा.नि. तथ सहा.नि. 4.17.01 में वर्णित प्रक्रिया का पालन करें :अगले स्टेशन पर गाड़ी का पूर्ण आगमन को रिसिविंग छोर के स्टेशन मास्टर द्वारा समय सहित पूर्ण आगमन रजिस्टर भेजकर सुनिश्चित

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

किया जाएगा परंतु यदि गाड़ी बिना ब्रेक वैन के एल.वी. सहित/ एल.वी. सं. सहित चल रही हो तो स्टेशन मास्टर स्वयं अंतिम व्हीकल सं. को सत्यापित करेगा ।

बी) ट्रेन सिगनलिंग रजिस्टर से जांच कर, उस ब्लॉक सेक्शन से गुजरी हुई पिछली गाड़ी का विवरण तथा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से पता करके या कंट्रोलर से पूछकर कि गुजरी हुई पिछली गाड़ी का पूर्ण आगमन हुआ या नहीं ।

i) उपर्युक्त सत्यापन के बाद रिसिविंग छोर के स्टेशन के साथ सत्यापन के प्रतीक के रूप में प्राइवेट नं. का आदान-प्रदान करें ।

ii) रिसेटिंग की क्रमागत प्रक्रिया दोनों ए.एस.एम./एस.एम. द्वारा की जाए । रिसेट के लिए ए.एस.एम./ एस.एम. पहले रिसेट चाबी को घुमाकर दबाएंगे इसके बाद रिसेट बटन को दबाकर रिलीज़ करेंगे । री-सेट करने के लिए स्टेशन मास्टर री-सेट चाबी को प्रविष्ट कर दबाते हैं एवं री-सेट बटन को दबा कर छोड़ देते हैं .दोनों छोरों में स्थित स्टेशन मास्टर के कार्यकलाप समाप्ती के बाद ,प्रिपरेटरी री-सेट हरे रंग संकेत री-सेट बाक्स में प्राप्त होता है .यह संकेत प्राप्त होने के बाद दोनों स्टेशन मास्टरों के द्वारा री-सेट चाबी को नार्मल अवस्था में लाया जाना चाहिए .इसके बाद पहली गाड़ी को ,चूँकि ब्लॉक उपकरण का हेंडिल टी.ओ.एल. स्थिति में लॉक रहने के कारण ,प्रेषण छोर एस.एम./ए.एस.एम. द्वारा पायलट आउट किया जाना चाहिए .प्रेषण छोर से पायलट आउट किए गाड़ी के द्वारा जैसे ही एक्सल काउंटर को ऑक्युपाई किया जाता है ,दोनों स्टेशनों में प्रिपरेटरी री-सेट का हरे रंग का संकेत बुझ जाता है .जैसे ही इस गाड़ी का रिसीविंग स्टेशन में पूर्णागमन हो जाता है ,दोनों स्टेशनों पर एक्सल कांउटर क्लियर दिखाता है ।

रिसीविंग स्टेशन का एस.एम./ए.एस.एम. ब्लॉक उपकरण को टी.ओ.एल. स्थिति से लाइन क्लोज़्ड स्थिति में सामान्य करेगा ।

iii) री-सेटिंग के वजह से व्हीडर काउंटर में हुए वृद्धि को एस.एम./ए.एस.एम. संबंधित रजिस्टर में दर्ज करेगा . एक्सल काउंटर की प्रत्येक रिसेटिंग हेतु रिसीविंग /प्रेषण छोर पर एक काउंटर रजिस्टर रखी जाएगी

टिप्पणी-

यदि ऊपर पैरा (1) में सूचीबद्ध तरीकों से किसी गाड़ी के पूर्ण आगमन की जांच स्टेशन मास्टर न कर सके तब एक्सल काउंटर की रीसेट प्रक्रिया का पालन करने से पूर्व पहली गाड़ी को बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के अधीन एक सतर्कता आदेश सहित भेजा जाएगा जिसमें चालक को यह सूचित किया जाएगा कि वह किसी भी व्यवधान को देखते हुए स्पष्ट दृश्यता सहित दिन में 15 कि.मी./घं. की गति से तथा रात में एवं दिन के समय अस्पष्ट दृश्यता होने पर 8 कि.मी./घं. की गति से आगे बढ़े । रिसिविंग छोर स्टेशन पर इस गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद एक्सल काउंटर को ऊपर वर्णित प्रक्रिया के अनुसार रीसेट किया जाए ।

रजिसटर के लिए प्रपत्र

दिनांक एवं समय	सेक्शन में प्रवेश करने वाल आखिरी गाडी	रिसेट ऑपरेशन पूरा करने एवं पहले वीडर काउंटर	रिसेट ऑपरेशन पूरा होने के तुरंत बाद सेक्शन में प्रवेशित गाडी	रिमार्क	उप स्टेशन अधीक्षक के हस्ताक्षर

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

9/01/21
(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

42. **गुड्स लूप में दिए गए डिजिटल एक्सल काउंटर का रिसेटिंग :**

गुड्स लूप लाइन से गाड़ी के प्रस्थान के बाद या लाइन खाली रहने पर भी यदि एक्सल काउंटर अवरुद्ध, या 'लाइन अवरुद्ध' संकेत बने रहता है तो जब गुड्स लूप ट्रैक सर्किट साफ़ अवस्था में हो तब एक्सल काउंटर स्वचालित रूप से रिसेट हो जाएगा । वीडर काउंटर की उच्च संख्या ट्रेन सिगनलिंग रजिस्टर के साथ ही साथ वीडर काउंटर रजिस्टर में भी दर्ज किया जाएगा । यदि ट्रैक सर्किट तथा एक्सल काउंटर दोनों ही विफल हो जाए तब मैन्युअल रिसेट किया जाएगा । ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर यह सत्यापन करने के लिए कि गुड्स लूप ट्रैक पर कोई भी गाड़ी नहीं है एक पॉइंटमैन को भेजेगा ।

निम्न में से किसी एक माध्यम से यह सत्यापित किया जाएगा कि लाइन वाहनों से खाली है :-

(i) उपरोक्त सत्यापन के बाद, स्टेशन मास्टर के साथ प्राइवेट नंबर का अदान प्रदान करेगा ।

(ii) रीसेट करने के लिए स्टेशन मास्टर के द्वारा क्रमिक संचालन आवश्यक है, स्टेशन मास्टर पहले रीसेट कुंजी को बदल देगा और फिर रीसेट बटन दबाएगा और रिलीज करेगा । गतिविधि पूरी होने के बाद, प्रारंभिक रीसेट संकेत 'हरा' रीसेट बॉक्स पर दिखाई देगा । हरा संकेत प्राप्त होने के बाद स्टेशन मास्टर रिसेट चाबी को सामान्य करेगा । रिसेट होने के पश्चात, कालिंग ऑन सिगनल देकर पहले गाड़ी का आगमन करवाएगा ।

(iii) उक्त गाड़ी के प्रस्थान के बाद और रिसेट बॉक्स में एक्सेल काउंटर प्रीपरेटरी रिसेट 'हरा' संकेत बुझ जाने के बाद अगले गाड़ी को सिगनल पर लिया जाएगा ।

(iv) काउंटर के इस वृद्धि को ट्रेन सिगनलिंग रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए, जिसमें मैन्युअल रूप से किए गए एक्सल काउंटर के प्रत्येक रीसेट के लिए प्राइवेट नंबर का आदान-प्रदान किया जाएगा और एक्सल काउंटर के प्रत्येक रीसेट के लिए रीसेट रजिस्टर बनाकर रखा जाएगा ।

रजिस्टर के लिए प्रोफार्मा :-

दिनांक एवं समय	सेक्शन में अंतिम रुप से प्रविष्ट गाड़ी सं.	रिसेटिंग प्रचालन के पूर्ण होने के पहले/बाद में वीडर काउंटर	रिसेटिंग प्रचालन के तुरंत बाद सेक्शन में प्रविष्ट करने वाली गाड़ी सं.	अभ्युक्तियां	सहायक स्टेशन मास्टर/स्टेशन मास्टर/उप स्टेशन अधीक्षक

43. **संचार : -**

स्टेशन पर निम्निलखित संचार साधन उपलब्ध हैं –

1. निकटवर्ती स्टेशनों के साथ ब्लॉक उपकरण से जुड़े हुए टेलीफोनों के माध्यम से संचार सुविधा उपलब्ध है।
2. स्टेशन स्टेंडबाई फोन की सुविधा के साथ बिलासपुर-सिलयारी कंट्रोल सर्किट के साथ टेलीफोन के माध्यम से जुड़ा हुआ है ।
3. स्टेशन पर बिलासपुर–दुर्ग पावर कंट्रोल सर्किट के साथ टेलीफोन के माध्यम से जुड़ा हुआ है ।

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

4. बिलासपुर–दुर्ग उप कंट्रोल सर्किट से टेलीफोन के माध्यम से जुड़ा हुआ है ।
5. स्टेंडबाई फोन की सुविधा के साथ समपार फाटक सं. 394, 395 तथा 398 एवं स्टेशन मास्टर तिल्दा के मध्य टेलीफोन संचार की सुविधा है ।
6. गूड्स लूप एस.एस.डी.ए.सी. के सत्यापन के लिए पुश बटन टेलीफोने के माध्यम से टेलिफोनिक संचार।
7. सिगनल एवं दूरसंचार कंट्रोल फोन
8. रेलवे ऑटो टेलीफोन
9. सी.यू.जी. मोबाइल
10. 25 वाट वीएचएफ सेट
11. तिल्दा-हथबंद सेक्शन के लिए डाउन आई बी सिगनल के लिए आई बी पोस्ट टेलीफोन की व्यवस्था है ।
12. तिल्दा स्टेशन तथा जी.एम.आर. साईडिंग के मध्य संचार
    - 25 वाट वीएचएफ सेट
    - ई.सी. सॉकेट
    - कंट्रोल टेलीफ़ोन

44. **स्टेशन मास्टर कार्यालय में आईपीएस मॉनिटरिंग पैनल तथा आईपीएस मॉनिटरिंग पैनल द्वारा इंगित विभिन्न इंडिकेशनों के लिए स्टेशन मास्टर के कार्य :**

आक्जलरी ट्रांसफर्मर "एटी सप्लाइ" आई.पी.एस रूम तक विस्तारित की गई है जो समान्यत: सिगनलिंग गेयरों के लिए उपयोग में लाई जाती है । लोक्रल सप्लाई/ एटी सप्लाई ऑटोमटिक चेंजओवर स्विच के माध्यम से स्टेशन मास्टर कार्यालय से आईपीएस तक विसतारित है ।

डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के पास एटी/लोकल सप्लाई का कंट्रोलिंग स्विच है । डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर सामान्यत: स्विचों को ऑन रखेगा ।

दोनों आपूर्ति के विफल हो जाने की स्थिति में आईपीएस का बैटरी बैकअप सिगनलिंग सिस्टम को उर्जा की आपूर्ति करेगा । दोनों आपूर्ति के विफल हो जाने के दौरान यह विफलता लंबे समय (एक घंटे से अधिक) के लिए रहती है तो स्टेशन मास्टर के कक्ष में उपलब्ध आईपीएस की स्थिति सूचक बोर्ड के अनुसार डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर एस एंड टी कर्मचारियों को यथासंभव शीघ्र उर्जा रिस्टोर करने के लिए कहेगा ताकि यातायात में व्यवधान से बचा जा सके ।

आईपीएस के लिए एसी सप्लाई के फेल हो जाने पर बैटरी डिस्चार्ज होना प्रारंभ कर देती है । 110 वोल्ट डीसी (2.0 वोल्ट/सेल) को ध्यान में रखते हुए पूरी तरह से चार्ज स्थिति में कनेक्टेड लोड तथा 101,75 वोल्ट डीसी(1.85वी/सेल) लो मेंटेनेंस के लिए, 1.75 वोल्ट/सेल वीआरएलए के लिए) पर बैटरी 100 प्रतिशत डिस्चार्ज हो जाएगी । इस दौरान इसकी स्थिति को निरंतर मॉनिटर किया जाता

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर

रहता है ओर निमनलिखितानुसार तीन चरणों में "स्टेशन मास्टर के मॉनिटरिंग पैनल" पर स्थिति को भेज दिया जाता है।

बैटरी 100% डिस्चार्ज हो जाने पर स्वत: ही प्रणाली से अलग हो जाता है।

क्रम सं.	विवरण	बैटरी बैंक का वोल्टेज
1	डिस्चार्ज की गभीरता 50 प्रतिशत (डीओडी)	लगभग 105.9V
2	डिस्चार्ज की गभीरता 60 प्रतिशत (डीओडी)	105.1V
3	डिस्चार्ज की गभीरता 70 प्रतिशत (डीओडी)	104.3V

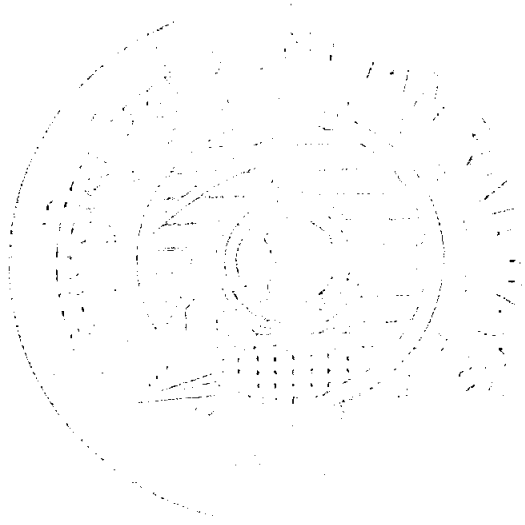
आईपीएस मॉनिटरिंग पैनल स्टेशन मास्टर के कार्यालय में उपलब्ध है जो आई पीएस की स्थिति दर्शाता है तथा उसी को विभिन्न इंडिकेशनों के माध्यम से दर्शाया जाता है। स्टेशन मास्टर को तदनुसार कार्रवाई करनी होती है।

विभिन्न श्रव्य एवं दृश्य इंडिकेशनों के समय ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर के निम्नलिखित कार्य हैं

क्र.सं.	विवरण	पेनल में दिए गए इंडिकेशन	ड्यूटी पर तैनात सहा.स्टे.मास्टर/ स्टे.मास्टर द्वारा की जाने वाली कार्रवाई
1	50% घटने पर	लाल एवं अलार्म्	जेनेरेटर चालू करने के लिए आगाह करता है एवं एस. एण्ड टी के संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी को सूचना देने के लिए
2	60% घटने पर	लाल एवं अलार्म्	आवश्यक रूप से जेनेरेटर चालू करने के लिए आगाह करता है एवं एस. एण्ड टी के संबंधित अनुरक्षण कर्मचारी को सूचना देने के लिए
3	70% घटने पर	लाल एवं अलार्म	डी.सी परिपथ छोड प्रणाली कार्य करना बंद हो जाता है.

(सुधांशु कुमार)
वरि.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी सी त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक /रायपुर



परिशिष्ठ-बी-I

तिल्दा (कोड–टीएलडी) में मेसर्स जीएमआर–आरईएल की निजी साइडिंग के लिए वर्किंग अनुदेश :

जीएमआर–आरईएल साइडिंग **तिल्दा** के लाइन सं.2 (अप रिसेप्शन एवं प्रेषण सह डाउन प्रेषण लाइन) से प्रारंभ होती है । लाइन सं.1 **एवं** 2, साइडिंग गतिविधियों के अनुकूल हैं । पायलट संचालन के नियंत्रण के लिए शंट सिगनल उपलब्ध कराए गए है । लाइन सेट करने के लिए पैनल ओपरेटेड पॉइंट दिये गए है । रोक सिगनल एस-20 जीएमआर-आरईएल साईडिंग के प्रेषण पर प्रदान किया गया है । **जीएमआर–आरईएल** साइडिंग में नि.लि. लाइनें हैं –

i) होल्डिंग लाइन सं.1 –लाइन **817.664** मी.

ii) होल्डिंग लाइन सं.2 – लाइन **770.00** मी.

iii) होल्डिंग लाइन सं.3 –लाइन **814.735** मी.

iv) इंजिन एस्केप लाइन/एंप्टी गैदरिंग लाइन – 1 (सीएएल) 725 मी. (एफएम से पीटी)

v) इंजिन एस्केप लाइन/एंप्टी गैदरिंग लाइन – 2 (सीएएल) 748 मी. (एफएम से पीटी)

vi) इंजिन एस्केप लाइन/एंप्टी गैदरिंग लाइन – 3 (सीएएल) 748 मी. (एफएम से पीटी)

तिल्दा में ड्यूटि पर तैनात स्टेशन मास्टर यह निश्चित करेगा कि जीएमआर–आरईएल साईडिंग में गाड़ी के आने एवं सिगनल देने के पहले होल्डिंग लाईन खाली है ।

ए) बिलासपुर से आने वाली अप गाड़ियों को सुविधानुसार अप (लाइन सं.1) या (लाइन सं.2), सुविधानुसार सीधे रिसेप्शन किया जा सकता है । इसके बाद गाड़ी को रोक सिगनल तक भेजा जाएगा तथा संगत सिगनल को ऑफ कर जीएमआर-आरईएल साईडिंग यार्ड में लिया जाएगा ।

बी) नागपुर से आने वाली अप गाड़ियों को **या तो लाईन नं 1 या लाईन नं 2** पर लिया जा सकता है । डाउन या मिड लाइन में ली गई गाड़ी को पुशिंग में गार्ड के पर्यवेक्षण में नियमों का पालन करते हुए रोक सिगनल सं.एस.-11 या एस-9 तक भेजा जा सकता है ।

गाड़ी को सिगनल ऑफ कर तथा गाड़ी के गार्ड के पर्यवेक्षण में सक्षम साइडिंग कर्मचारी द्वारा फेसिंग प्वाइंटों को सही तरीके से सेट, क्लैंप तथा पैडलॉक कर यार्ड में लिया जाएगा ।

गाड़ी को किसी भी रिक्त होल्डिंग लाइन में पायलट इन किया जाएगा तथा इंजिन को अलग कर रिक्त इंजिन एस्केप लाइन से होकर रिवर्स किया जाएगा । रेक के हावड़ा छोर पर ब्रेक वैन से जोड़ा जाएगा तथा इसके बाद ब्रेक वैन को अलग किया जाएगा तथा ब्रेक वैन को इंजिन एस्केप लाइन में प्लेस किया जाएगा । गाड़ी के इंजिन को इंजिन एस्केप लाइन के नागपुर छोर पर लाकर ब्रेक वैन के साथ जोड़ा जाएगा । लोडिंग/अनलोडिंग की समाप्ति के बाद, इंजिन के साथ जुड़े ब्रेक वैन को साइडिंग के अंतिम छोर तक भेजा जाएगा और उसके बाद ब्रेक वैन को लोड/खाली रेक के साथ जोड़ने के लिए भेजा जाएगा । बिलासपुर छोर पर रेक के साथ इंजिन को जोड़ने के लिए इंजिन एस्केप लाइन से आगे

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

बढ़ेगा। रेक के तैयार होने पर कार्यरत एस.एम. साइडिंग प्राधिकारी को सूचना देगा कि वह सक्षम प्रशिक्षित साइडिंग कर्मचारी नियुक्त करे । सक्षम प्रशिक्षित साइडिंग कर्मचारी गाड़ी के गार्ड के पर्यवेक्षण में फेसिंग प्वाइंटों को सही तरीके से सेट, क्लैंप तथा पैडलॉक करना सुनिश्चित करेगा । गाड़ी को रोक सिगनल सं.-20 तक पायलट किया जाएगा तथा प्रस्थान हेतु सिगनल एस.एच.-20 दिए जाने की प्रतीक्षा की जाएगी ।

साइडिंग में प्रविष्ट/छोड़ते समय इंजिन/पायलट/गाड़ी की गति नॉन-इंटरलॉक्ड प्वाइंट जोन होने के कारण 10 किमी/घं. से अधिक नहीं होनी चाहिए । आपातकालीन में ब्रेक डाउन/रिलीफ ट्रेन/इंजिन को राहत कार्य हेतु साइडिंग में जाने की अनुमति दी जाएगी । ऐसे मामलों में स्टेशन पर कार्यरत ए.एस.एम. गार्ड/चालक से यह प्रमाणपत्र प्राप्त करेगा कि साइडिंग के भीतर गाड़ियों का संचलन निलंबित कर दिया गया है ।

<u>उत्तरदायित्व</u> :

साइडिंग होल्डर अपने साइडिंग में प्लेस किए गए वैगनों की सुरक्षा के लिए उत्तरदाई होंगे । अत: वे प्लेस किए गए रेक के दोनों छोरों पर कम से कम 6 गाड़ियों के हैंड ब्रेक लगाएंगे, संरक्षा जंजीर बंधेंगे तथा आयरन स्किड लगाएंगे । जिसके लिए साईडिंग प्राधिकरण द्वारा पर्याप्त संख्या में आयरन स्किड, तालों के साथ सुरक्षा जंजीरें साइडिंग में आसानी से उपलब्ध होने चाहिए ।

लोड के प्लेसमेंट/ड्रॉन आउट के बाद, ट्रेन/पायलट गार्ड साइडिंग प्लेसमेंट/ड्रॉन आउट रजिस्टर में आवश्यक प्रविष्टियां करेंगे जिसे इस स्टेशन पर रखा गया है ।

(सुधांशु कुमार)
व.मं.सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक, रायपुर

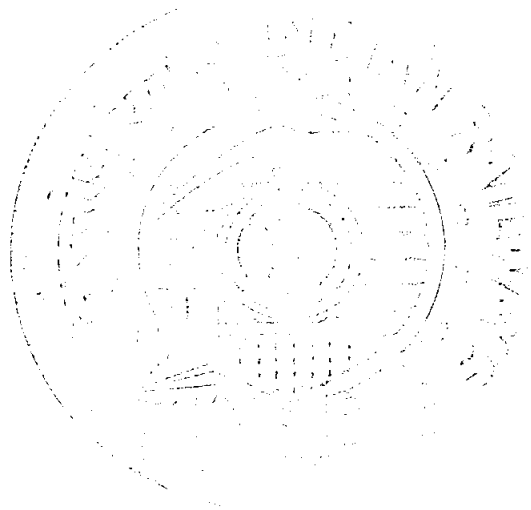
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

तिल्दा

परिशिष्ट – 'सी'

एंटी कोलीज़न डिवाइस (रक्षा कवच)

रायपुर मंडल



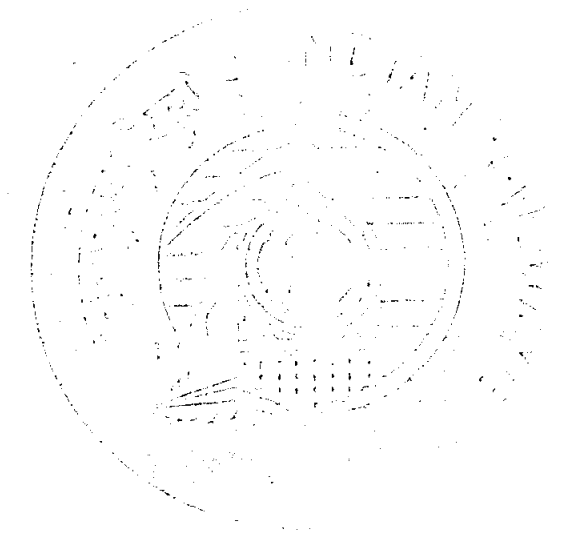
परिशिष्ट 'सी'

एंटी कॉलिजन डिवाइस (सुरक्षा कवच)

-शून्य-

(सुधांशु कुमार)
(व.मं.सि एवं दू.सं. इंजी. / रायपुर)

(डॉ.पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर



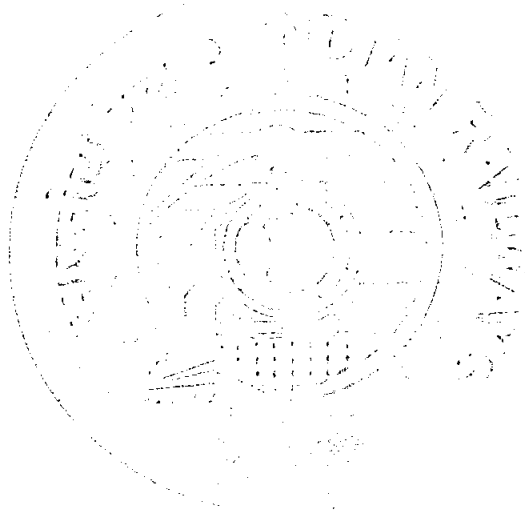
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

तिल्दा

परिशिष्ट – 'डी'

स्टेशन में कार्यरत कर्मचारियों के निर्धारित कार्य

रायपुर मंडल



परिशिष्ट-"डी"

इस स्टेशन पर कर्मचारियों द्वारा किया जाने वाले कार्य :-

1. **मुख्य स्टेशन प्रबंधक /स्टेशन अधीक्षक :–**

इस स्टेशन पर पदस्थ मुख्य स्टेशन प्रबंधक / स्टेशन अधीक्षक आपातकाल में ट्रेन पासिंग ड्यूटी के अतिरिक्त वह इस स्टेशन से होकर गुजरने वाली सभी गाड़ियों के सुरक्षित एवं समयबद्ध चालन हेतु स्टेशन के समस्त पर्यवेक्षण के लिए भी उत्तरदाई है और वे दिन पाली मे काम करेंगे।

वह स्टेशन के बेहतर मेंटनेंस एवं दक्ष वर्किंग सुनिश्चित करने हेतु निम्नलिखित कार्यों के लिए उत्तरदाई है :–

(ए) सभी गुड्स एवं कोचिंग ट्रेनों की समय पर स्टार्ट करना।

(बी) किसी भी प्रकार के रेलवे संबंधितों की शिकायतें प्राप्त करना।

(सी) स्टेशन यार्ड में मेल/एक्सप्रेस/पैसेंजर/गुड्स ट्रेनों अनावश्यक विलंबन।

(डी) वर्क ट्रेनों द्वारा किए गए कार्य की व्यक्तिगत रूप से पर्यवेक्षण करना तथा सभी परिहार्य विलंबन को दूर करना फलस्वरूप स्टेशन से उसके प्रस्थान में तेजी लाना।

(ई) स्टेशन/यार्ड के भीतर ट्रेनों के समय पर संचालन हेतु उचित समन्वय करना।

(एफ) सभी यात्री सुविधाओं को सबसे ऊपर रखा जाता है तथा किसी भी कमियों को तत्काल सुधार के लिए स्टेशन अधीक्षक (पर्यवेक्षक) एवं संबंधित अधिकारियों के ध्यान में लाया जाता है।

(जी) सभी गुड्स एवं कोचिंग ट्रेनों 'ांटिंग/फार्मेशन/प्लेसमेंट तथा उनकी स्टैबलिंग/वाशिंग लाइन की विवेकपूर्ण तरीके से पर्यवेक्षण की जानी चाहिए।

(एच) सभी वाणिज्यिक/परिचालन स्टाफ के यूनिफॉर्म में होने एवं दक्षतापूर्वक उनके कार्यों का निर्वहन का पर्यवेक्षण/जांच करना।

(आई) सभी विवादग्रस्त /झगड़े वाले मामलों जो उनके द्वारा सुलझाए न जा सके उनकों स्टेशन अधीक्षक (पर्यवेक्षक) के ध्यान में लाना।

(जे) स्टेशन प्लेटफार्म और स्टेशन परिसर की सफाई एवं स्वच्छता देखना।

(के) सरकारी रिकॉर्ड, संरक्षा मामलों, ऑपरेटिंग कर्मचारियों के बीच सुरक्षा बैठकों और परामर्श की जांच करना।

(एल) गार्ड और ड्राइवरों की समय की पाबंदी देखना कि वे समय पर पहुंच रहे हैं या नहीं।

(एम) यार्ड की पोजीशिन लेने के लिए आउटगोइंग ट्रेनों की फॉर्मेटिंग। वह कर्मचारियों को आबंटित कार्य की प्रगति रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे।

(एन) स्टेशन अधीक्षक सामान्य नियम 5.01 से 5.23 जहा विस्तार मे दिया गया है उसमे विशेष ध्यान देगा।

2. **स्टेशन मास्टर**

सामान्य नियम 5.01 के अनुसार तात्कालिक समय हेतु दिए गए अनुदेशों के अनुसार वे अपनी ड्यूटी के दौरान पासिंग तथा पैनल के प्रचालन सहित सभी गाड़ियों के सुरक्षित एवं समय पर चालन हेतु उत्तरदायी हैं। स्टेशन मास्टर के सहायक के रूप में, वह उसे दिए अनुदेशों का पालन करेगा बशर्ते, वे सामान्य नियमों, सहायक नियमों, ब्लॉक संचालन नियमावली, स्टेशन संचालन नियमों तथा समय–समय पर जारी किए गए परिपत्रों के भावों का उल्लंघन न करते हों। मुख्य स्टेशन प्रबंधक / स्टेशन अधीक्षक की अनुपस्थिति के दौरान वह स्टेशन अधीक्षक की ड्युटियों का निर्वहन करेगा तथा स्टेशन की व्यवस्थाओं के संबंध में किसी प्रकार विवाद होने की

(डॉ.पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

स्थिति में वह स्टेशन अधीक्षक से परामर्श लेगा तथा मामला कार्रवाई हेतु मुख्य स्टेशन प्रबंधक / स्टेशन अधीक्षक की जानकारी में लाएगा। सेवाओं के आवश्यकता होने पर वह उसके लिए निर्धारित सेवा अवधि से अधिक सेवा प्रदान करने के लिए उत्तरदायी होगा। वे पैनल पर स्विचों के सही प्रचालन, ट्रेन पासिंग एवं रिकार्ड रखनें के लिए उत्तरदाई होगा।

3. प्वाइंट्समैन / पोर्टर :

(ए) कोई भी असमान्य परिस्थितियों में जैसे सिगनल, प्वाइंट ब्लॉक उपकरण आदि में खराबी आने पर अथवा निलंबित किए जाने पर गाडयों का पायलट–इन अथवा आउट करना।

(बी) प्वाइंटों / सिगनलों, गियरों के फेल होने की स्थिति में ट्रेनों के आगमन एवं प्रस्थान हेतु प्वाइंटो की सेटिंग, क्लैंपिंग एवं पैडलॉकिंग करना।

(सी) गाड़ी के चालक / गार्ड को लाईन क्लियर, पायलट मेमो, सतर्कता आदेश, ब्लॉक टिकट आदि दे कर उनसे उनके हस्ताक्षर के रूप में पावती लेना।

(डी) शंटिंग प्रचालन हेतु प्वाइंटों की सेटिंग, क्लैंपिंग एवं पैडलॉकिंग करना।

(ई) गार्ड / स्टेशन मास्टर के पर्यवेक्षण में साइडिंग में ट्रेनों की शंटिंग करना, वाहनों को जोडने एवं अलग करने एवं सुरक्षित करने में शामिल होना।

(एफ) जब एवं जैसे आवश्यकता हो फॉग सिगनल मेन के रूप में कार्य करना।

(जी) स्टेशन से गुजरने वाली गाडियों के साथ सही सिगनलों का आदान प्रदान करना।

(एच) स्टेशन बेल को बजाना।

(आई) अग्निशामक बाल्टियों को रेत एवं पानी से भरना।

(जे) हैंड सिगनल लैंपों को साफ करना एवं जलाना ।

(के) स्टेशन मास्टर कार्यालय तथा स्टेशन कक्ष में उपलब्ध उपकरणों एवं फर्नीचरों को साफ करना।

(एल) ट्रेन परिचालन एवं स्टेशन के कार्यों के अलावा और जो भी कार्य जो ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा सौंपे गए हों।

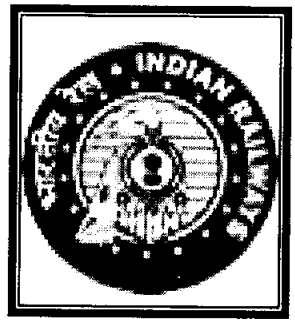
(एम) इसके अतिरिक्त प्वाइंटमेन/पोर्टर साईडिंग मे इनबर्ड लोड को भेजने एवं आउटवर्ड निकालने के लिये कार्य करेगा । यदि गार्ड की पेटी लोड नहीं होने से वह जल्दी पेटी चढाने मे गार्ड की सहायता करेगा । वह साइडिंग के अन्दर ईंजिन को अटैच एवं डिटैच भी करेगा ।

4. सामान्य :–

(i) रात के समय ड्यूटी की अवधि में कर्मचारी के लिए हैंड सिगनल झंडियों का सेट / तीन रंगों वाली हैंड सिगनल लैम्प आवश्यक उपकरणों का भाग है। वे तब तक स्टेशन नहीं छोड़ेगा जब तक ड्यूटी पर तैनात उप स्टेशन अधीक्षक द्वारा आवश्यक बताई जाए या उनकी अनुमति हो तथा सहायक नियम 4.42.02 का अनुपालन किया जा रहा हो।

(ii) स्टेशन पर कार्य करने वाला कर्मचारी अप, डाउन, मिडिल, लूप लाइन तथा उसे गार्ड एवं ड्राइवर को दिए जाने वाले अन्य परिचालन फॉर्म एवं अभिलेखों को पहचानना आना चाहिए। उसे यात्री वाहक गाड़ी के निर्धारित रुकने एवं उसे स्टेशन घंटी कब और कैसे बजानी है इसकी जानकारी होनी चाहिए।

(डॉ.पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर



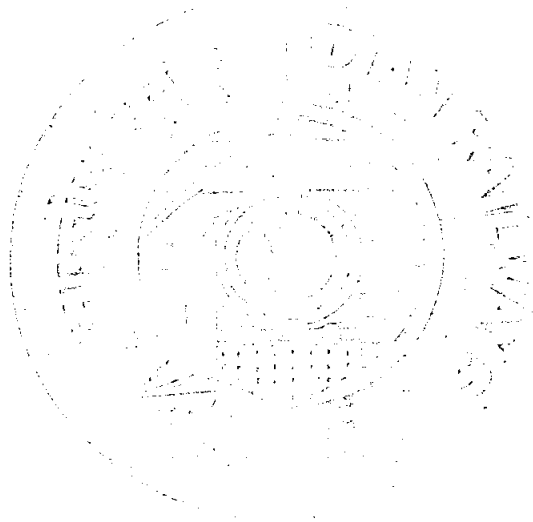
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

तिल्दा

परिशिष्ट – 'ई'

आवश्यक उपकरण

रायपुर मंडल



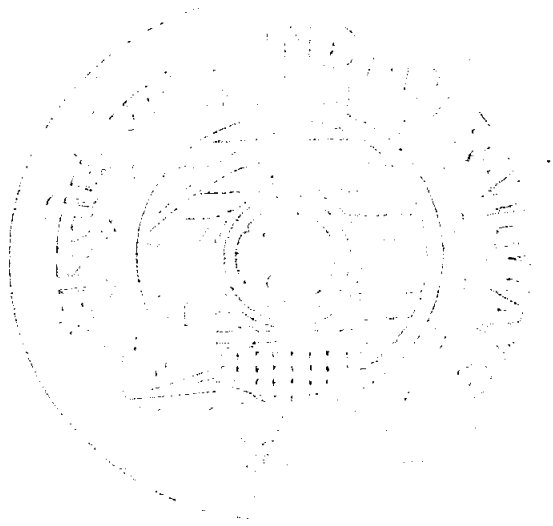
परिशिष्ट– ई

आवश्यक उपकरण

निम्नलिखित आवश्यक सामग्री को तैयार एवं अच्छी तरह कार्य करने की स्थिति में रखा जाना चाहिए -

डेटोनेटर्स	20 केस में
हाथ सिगनल बत्ति/तीन रंग का टॉर्च	06
हाथ सिगनल झंडी	06 सेट
ताला सहित संरक्षा चेन	12
ताला सहित क्लैंप	14
वूडेन वेड्जस/आयरन स्किड	14
अग्निशामक बाल्टियां	04
अग्नि शामक यंत्र	01
प्राथमिक चिकित्सा पेटी (पूरे उपकरणों सहित)	01
स्ट्रेचर	01
ब्लॉक रिमाईंडर / पुश बटन कॉलर	06
पावर ब्लॉक कॉलर	02
मोटर ट्राली/पुश ट्राली कॉलर	02
ब्लॉक उपकरण निलंबन कॉलर	02

(डॉ.पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

तिल्दा

परिशिष्ट – 'एफ'

आई.बी.एच, आउटलेइंग साईडिंग का संचालन

रायपुर मंडल

परिशिष्ट 'एफ'

डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आईबीएच, आईबीएस तथा आउटलेइंग साइडिंगों का संचलन :-

डी.के.स्टेशन, हाल्ट तथा आउटलेइंग साइडिंग :- निरंक

स्टेशन पर उपलब्ध एक्सल काउंटर सिस्टम तथा पैनलों का विवरण :

1. <u>एक्सल काउंटर सिस्टम</u> :

   <u>एक्सल काउंटर निमनलिखित के मध्य उपलब्ध कराए गए हैं</u> –

i) तिल्दा-हथबंद स्टेशनों के मध्य डाउन लाइन पर तिल्दा के डाउन एडवांस स्टार्टर सिगनल सं.28 एवं इंटरमीडिएट ब्लॉक डाउन होम सिगनल सं. 30 के आगे 400 मीटर की दूरी पर लगे हुए लिजेंड बोर्ड के मध्य।

ii) तिल्दा के डाउन आईबीएस होम सिगनल सं. 30 तथा हथबंद डाउन होम सिगनल सं.2 के मध्य।

iii) हथबंद-तिल्दा स्टेशनों के मध्य अप लाइन पर हथबंद के अप एडवांस स्टार्टर सिगनल एवं इंटरमीडिएट ब्लॉक अप होम सिगनल सं. 39 के आगे 400 मीटर की दूरी पर लगे हुए लिजेंड बोर्ड के मध्य।

iv) तिल्दा पैनल के अप आईबीएस एवं तिल्दा अप होम सिगनल के मध्य।

v) तिल्दा एवं बैकुंट पूर्व पैनल के सभी तीन लाइनो के मध्य।

गाड़ियों के पहिये या गाड़ी सिगनल के आगे लगे एक्सल काउंटर पर आते हैं या उस पर से गुजर जाते हैं तो एक्सल काउंटर प्रभावी हो जाते हैं। इंसुलेटेड ट्रॉली के संचलन से एक्सल काउंटिंग सिस्टम प्रभावी नहीं होता है।

2. <u>एक्सल काउंटर से संबंधित तिल्दा पैनल का विवरण</u> : -

2.1.1 इसमें निम्नलिखित विशेषताएं हैं –

i. <u>वीडर काउंटर (अप ट्रेन रन-अवे रिसेट के लिए)</u> :

यह प्रत्येक बार अप ट्रेन रनअवे के लिए अनुमति देने के समय अगला उच्च नंबर रजिस्टर कर लेता है। अप लाइन पर एक्सल काउंटर रिसेटिंग के लिए लाल रंग के पुश बटन का प्रचालन किया जाता है। चार्ज हैंडिंग ओवर एवं टेकिंग ओवर के समय चार्ज लेने तथा देने वाले दोनों स्टेशन मास्टरों द्वारा ट्रेन सिनगल रजिस्टर में काउंटर की संख्या रिकार्ड कर उसमें संयुक्त रूप से हस्ताक्षर किए जाने चाहिए।

ii. <u>अप ट्रेन रन-अवे बजर</u> :

जब हथबंद एवं तिल्दा के मध्य अप लाइन पर अप ट्रेन रन-अवे इंटरमीडिएट ब्लॉक् को पास कर जाती है तो यह बजता है। इसे रन-अवे पावती बटन दबा कर बंद किया जा सकता है। (सफेद डॉट सहित लाल रंग)

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

iii. <u>डाउन ट्रेन रन-अवे बजर</u> :

जब तिल्दा एवं हथबंद के मध्य डाउन लाइन पर डाउन ट्रेन रन अवे इंडटरमीडिएट ब्लॉक होम सिगनल को पास कर जाती है तो यह बजता है। इसे रन-अवे पावती बटन दबा कर बंद किया जा सकता है। (सफेद डॉट सहित लाल रंग)

iv. <u>डाउन ट्रेन रन-अवे के लिए वीडर काउंटर</u> :

जब डाउन ट्रेन रन-अ-वे के लिए रिसेट बटन (सफेद डॉट सहित लाल रंग) दबाया जाता है तो काउंटर उच्च नंबर रजिस्टर कर लेता है। डयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर द्वारा वीडर काउंटर रजिस्टर का रखरखाव किया जाएगा।

v. <u>अप ट्रेन रन-अवे के लिए पावती बटन</u> :

सफेद डॉट सहित लाल रंग का यह बटन, जब अप गाड़ी आई.बी.एस. को पास कर जाती है तो रनिंग रन-अ-वे बजर को बंद करने के दबाया जाता है।

vi. <u>अप ट्रेन रन-अवे के लिए अनुमति दी गई बटन</u> :

अप लाइन हथबंद-तिल्दा पर आई बी रन अवे सिस्टम की रिसेटिंग के लिए अनुमति दिए जाने के लिए इस बटन का उपयोग किया जाता है।

vii. <u>डाउन ट्रेन रन-अवे के लिए पावती बटन</u> :

सफेद डॉट सहित लाल रंग का यह बटन, जब डाउन गाड़ी आई.बी.एस. को पास कर जाती है तो रनिंग रन-अवे बजर को बंद करने के दबाया जाता है।

viii. <u>डाउन ट्रेन रन-अवे री-सेट बटन</u> :

यह बटन, लाल रंग, जब डाउन गाड़ी रन अप ट्रेन आई.बी.एस. का पास कर जाती है तो री-सेट करने के लिए दबाया जाता है।

ix. <u>डाउन ट्रेन रनअवे रिसेटिंग हेतु स्टेशन मास्टर की रिसेट चाबी</u> :

जब डाउन गाडी आई सिगनल को पार कर जाती है आई बी रिसेट के दौरान इस चाबी का प्रचालन किया जाना चाहिए।

2.1.2 इंडिकेशन :

पैनल बोर्ड पर निम्नलिखित इंडिकेशन दिए गए हैं -

- अप ट्रेन रनिंग अ-वे
- डाउन ट्रेन रनिंग अ-वे
- डाउन एक्सल काउंटिंग सेक्शश्न ऑक्यूपाइड इन रेड
- डाउन एक्सल काउंटिंग सेक्शन किल्यर इन ग्रीन
- डाउन एडवांस स्टार्टर ट्रेक सर्किट ऑक्यूपाइड/फेल्ड इन रेड
- डाउन इंटरमीडिएट ब्लॉक होम सिगनल ट्रेक सर्किट ऑक्यूपाइड/ फेल्ड इन रेड
- अप गाडी लॉक एवं ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर रही है।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

- ❖ डाउन गाडी लॉक एवं ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश कर रही है।
- ❖ ब्लॉक कॅम्प्यूटेटर अप फ्री है।
- ❖ डाउन एक्सल काउंटिंग सिस्टम रिसेट करने की अनुमति।
- ❖ डाउन इंटरमीडिएट ब्लॉक होम लाल में ऑन पर
- ❖ डाउन इंटरमीडिएट ब्लॉक होम हरा में ऑफ पर
- ❖ डाउन इंटरमीडिएट इनर डिस्टेंट पीले में ऑन पर
- ❖ डाउन इंटरमीडिएट इनर डिस्टेंट हरा में ऑफ पर
- ❖ डाउन इंटरमीडिएट डिस्टेंट पीले में ऑन पर
- ❖ डाउन इंटरमीडिएट डिस्टेंट हरे में ऑफ पर

टिप्पणी –

- ❖ डाउन ट्रेन रनिंग अवे डाउन इंटरमीडिएट ब्लॉक होम सिगनल को ऑन स्थिति में पार होने के प्रत्येक मामले में 'डाउन ट्रेन रनिंग अवे' इंडिकेशन दिखाई देता है।
- ❖ जब सेक्शन आगे में ऑक्यूपाइड हो तब अप ट्रेन रनिंग अवे अप इंटरमीडिएट ब्लॉक होम सिगनल को ऑन स्थिति में पार होने के प्रत्येक मामले में 'अप ट्रेन रनिंग अवे' इंडिकेशन दिखाई देता है।
- ❖ डाउन आईबीएच ट्रेक सर्किट को डाउन गाडी द्वारा पास करने के प्रत्येक मामले में "डाउन गाडी सेक्शन में प्रवेश कर रही है" संकेत दिखाई देता है।
- ❖ अप आईबीएच ट्रेक सर्किट को अप गाडी द्वारा पास करने के प्रत्येक मामले में "अप गाडी सेक्शन में प्रवेश कर रही है" संकेत दिखाई देता है।
- ❖ स्टेशन मास्टर द्वारा डाउन गाडी रन अवे के लिए पैनल पर रिसेट बटन दबा कर रिसेटिंग की अनुमति दिए जाने के लिए अनुमति।

3. <u>हथबंद-तिल्दा सेक्शन के मध्य एक्सल काउंटर प्रणाली रिसेटिंग हेतु अपनाई जाने वाली प्रक्रिया</u> :

(***<u>स्टेण्ड बाय</u>*** <u>एक्सल काउंटर</u>)

(i) एडवांस स्टार्टर ट्रैक सर्किट(***<u>डाउन</u>***.आई.बी.ए.सी.) के ऑक्युपाई होने पर डाउन एक्सल काउंटर आई बी ए सी सेक्शन ऑक्युपाड, का प्रकाशित इंडिकेशन एसएम कार्यालय के पैनल पर दिखाई देता है। ***इसी प्रकार तिल्दा स्टेथन के डाउन आई.बी सिगनल से हथबंद के डाउन होम तक डाउन बीपीएसी*** ट्रेन द्वारा एक्सल काउंटर / ट्रैक सर्किट के ऑक्युपेशन तथा क्लियरेंस (बशर्ते इंटरमिडिएट ब्लॉक होम सिगनल के 400 मी. परे) पर, पैनल में हरे रंगमें "एक्सल काउंटर सेक्शन" क्लियर है इंडिकेशन दिखाई देगा। एक्सल काउंटिंग प्रणाली की विफलता की स्थिति में इस प्रकार का हरा इंडिकेशन दिखाई नहीं देगा लेकिन पैनल में लाल रंग में "अप आई बी ए सी सेक्शन ऑक्युपाइड" इंडिकेशन दिखाई देता रहेगा जो एक्सल काउंटर सेक्शन के विफल / ऑक्युपेशन को प्रदर्शित करता है। इस प्रकार की विफलता की स्थिति में हथबंद-तिल्दा के बीच डबल लाइन में इंटरमिडिएट ब्लॉक होम सिगनलिंग तथा लॉक एवं ब्लॉक कार्यचालन निलंबित रहेगा तथा इंटरमिडिएट ब्लॉक पोस्ट को बंद माना जाएगा तथा इंटरमिडिएट ब्लॉक पोस्ट के दोनों छोरों पर हथबंद-तिल्दा के बीच सेक्शन को सी. ति. 14.14 के अनुसार एक ब्लॉक सेक्शन तब तक माना जाएगा जब तक कि

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

एक्सल काउंटर तथा इंटरमिडिएट ब्लॉक होम प्रणाली को निम्नलिखित प्रकार से रिसेट नहीं कर दिया जाता है।

(ii) रिसीविंग छोर स्टेशन पर गाड़ी के आ जाने के बाद या जब कोई गाड़ी ब्लॉक सेक्शन में नहीं गई हो या किसी ब्लॉक बैक या ब्लॉक फारवर्ड प्रचालन की पूर्णता के बाद यदि लाइन ऑक्युपाइड का इंडिकेशन किसी एक रिसेट बॉक्स अर्थात प्रणाली 'ए' या प्रणाली 'बी' जलता रहे तो प्रणाली स्वत: रिसेट हो जाएगी।

यदि दोनों ही प्रणाली असफल हो जाती है तो रिसीविंग स्टेशन द्वारा मैनुअल ढंग से किया जाएगा। तब रिसीविंग छोर स्टेशन का स्टेशन मास्टर तथा प्रेषक स्टेशन का स्टेशन मास्टर एक्सल काउंटर को रीसेट करने हेतु निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाएंगे-

ए) निम्नांकित में से किसी एक विधि से सत्यापित करें कि ब्लॉक सेक्शन में कोई व्हीकल नहीं है:

(i) सा.नि. तथा सहा.नि. 4.17.01 में वर्णित प्रक्रिया का पालन करेंगे :

अगले स्टेशन पर गाड़ी के पूर्ण आगमन को रिसिविंग छोर के स्टेशन मास्टर द्वारा समय सहित पूर्ण आगमन रजिस्टर भेजकर सुनिश्चित किया जाएगा परंतु यदि गाड़ी बिना ब्रेक वैन के एल.वी.सहित / एल.वी.सं.सहित चल रही हो तो स्टेशन मास्टर स्वयं अंतिम व्हीकल सं. को सत्यापित करेगा।

बी) ट्रेन सिगनलिंग रजिस्टर से जांच कर, उस ब्लॉक सेक्शन से गुजरी हुई अंतिम गाड़ी का विवरण तथा अगले स्टेशन के स्टेशन मास्टर से पता करके या कंट्रोलर से पूछकर कि गुजरी हुई पिछली गाड़ी का पूर्ण आगमन हुआ या नहीं।

(i) उपर्युक्त सत्यापन के बाद रिसिविंग छोर के स्टेशन के साथ सत्यापन के प्रतीक के रूप में प्राइवेट नं. का आदान-प्रदान करें।

(ii) रिसेटिंग की क्रमागत प्रक्रिया दोनों ए.एस.एम./एस.एम. द्वारा की जाए। रिसेट के लिए ए.एस.एम./एस.एम. पहले रिसेट चाबी को घुमाकर दबाएंगे इसके बाद रिसेट बटन को दबाकर रिलीज़ करेंगे। री-सेट करने के लिए स्टेशन मास्टर री-सेट चाबी को प्रविष्ट कर दबाते हैं एवं री-सेट बटन को दबा कर छोड़ देते हैं। दोनों छोरों में स्थित स्टेशन मास्टर के कार्यकलाप समाप्ती के बाद, प्रिपरेटरी री-सेट का हरे रंग का संकेत री-सेट बाक्स में प्राप्त होता है। यह संकेत प्राप्त होने के बाद दोनों स्टेशन मास्टरों के द्वारा री-सेट चाबी को नार्मल अवस्था में लाया जाना चाहिए। इसके बाद पहली गाड़ी को ,चूँकि ब्लॉक उपकरण का हेंडिल टी.ओ.एल. स्थिति में लॉक रहने के कारण ,प्रेषण छोर एस.एम./ए.एस.एम. द्वारा पायलट आउट किया जाना चाहिए।

प्रेषण छोर से पायलट आउट किए गए उक्त गाड़ी के द्वारा जैसे ही एक्सल काउंटर को ऑक्युपाई किया जाता है ,दोनों स्टेशनों में प्रिपरेटरी री-सेट का हरे रंग का संकेत बुझ जाता है। जैसे ही इस गाड़ी का रिसीविंग स्टेशन में पूर्णागमन हो जाता है ,दोनों स्टेशनों पर एक्सल कांउटर क्लियर दिखाता है। रिसीविंग स्टेशन का एस.एम./ए.एस.एम. ब्लॉक उपकरण को टी.ओ.एल./टी.जी.टी. स्थिति से लाइन क्लोज़्ड स्थिति में सामान्य करेगा।

(iii) एक्सल काउंटर की प्रत्येक मानवीय री-सेटिंग के वजह से व्हीडर काउंटर में हुए वृद्धि को एस.एम./ए.एस.एम. द्वारा गाड़ी सिगनल रजिस्टर में आदान-प्रदान किये गए निजी अंक के साथ दर्ज

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

करेगा । एक्सल काउंटर की प्रत्येक रिसेटिंग हेतु रिसीविंग /प्रेषण छोर पर एक काउंटर रजिस्टर रखी जाएगी।

(iv) मोटर ट्रॉली/ट्रॉली/टावर वेगन जाने पर ऊपर दिये गए तरीके के अनुसार एक्सल काउंटर सिस्टम को रीसेट किया जावेगा।

ध्यातव्य : ठीक यही प्रक्रिया तिल्दा-हथबंध और तिल्दा-बैकुंठ के मध्य एसएसडीएसी की री-सेटिंग के लिये अपनायी जायेगी।

टिप्पणी-

यदि ऊपर पैरा (1) में सूचीबद्ध तरीकों से किसी गाड़ी के पूर्ण आगमन की जांच स्टेशन मास्टर न कर सके तब एक्सल काउंटर की रीसेट प्रक्रिया का पालन करने से पूर्व पहली गाड़ी को बिना लाइन क्लीयर के प्रस्थान प्राधिकार के अधीन एक सतर्कता आदेश सहित भेजा जाएगा जिसमें चालक को यह सूचित किया जाएगा कि वह किसी भी व्यवधान को देखते हुए स्पष्ट दृश्यता सहित दिन में 15 कि.मी./घं. की गति से तथा रात में एवं दिन के समय अस्पष्ट दृश्यता होने पर 8 कि.मी./घं. की गति से आगे बढ़े। रिसिविंग छोर स्टेशन पर इस गाड़ी के पूर्ण आगमन के बाद एक्सल काउंटर को ऊपर वर्णित प्रक्रिया के अनुसार रीसेट किया जाए।

रजिस्टर के लिए प्रोफार्मा :-

दिनांक एवं समय	सेक्शन में प्रवेश करने वाली अंतिम गाड़ी की सं.	कॉलम 2 के अधीन गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु अगले स्टेशन का प्राइवेट नंबर	ऑपरेशन पूरा होने के बाद रिसेट करने के पूर्व /बाद में वीडर काउंटर		रिसेट ऑपरेशन के तुरंत पश्चात सेक्शन में प्रवेश करने वाली गाड़ी की सं.	रिमार्क	कार्यरत स्टे.मा. के हस्ताक्षर
			रिसेट करने के पूर्व	रिसेट करने के बाद			
1	2	3	4	5	6	7	8

उपर्युक्त पैरा 3.1 में वर्णित कार्यविधि का अनुपालन करने के बाद भी यदि एक्सल काउंटर रिसेट नहीं होता है तो संबंधित लाइन की लॉक एवं ब्लॉक वर्किंक तथा इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनलिंग सस्पेंड कर दी जानी चाहिए तथा सामान्य नियम 3.75 (4) एवं 14.14 के अनुसार सम्पूर्ण सेक्शन को एक ही ब्लॉक सेक्शन माना जाएगा।

4. <u>ट्रेन रनिंग अ-वे की स्थिति में अपनाई जाने वाली कार्यविधि (इंटरमीडिएट ब्लॉक होम सिगनल ऑन स्थिति में पास करने)</u>

i. जब पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा टेलीफोन पर प्राधिकृत न किया गया हो और कोई गाडी इंटरमीडिएट ब्लॉक होम सिगनल को ऑन की स्थिति में पास कर जाती है तो उस स्टेशन का स्टेशन

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

मास्टर स्टेशन के दोनों पैनलों पर श्रव्य/दर्शनीय संकेत प्राप्त करने के बाद आगे के स्टेशन मास्टर को गाडी द्वारा इंटरमीडिएट होम सिगनल को ऑन की स्थिति में पास किए जाने की सूचना देगा। गाडी का चालक आगे के स्टेशन पर पहुंचने के बाद इंटरमीडिएट होम सिगनल को ऑन की स्थिति में पास किए जाने की घटना जानकारी स्टेशन मास्टर को देगा तथा लिखित में ऐसा किए जाने के कारण को रिकार्ड करेगा।

ii. चालक से लिखित घोषणा पत्र प्राप्त करने के बाद कि आई.बी.एस टेलीफोन खराब है आगे के स्टेशन का स्टेशन मास्टर पिछले स्टेशन के स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा तथा सिनगल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को खराब आई.बी.एस टेलीफोन को सुधारने के लिए सूचित करेगा।

iii. चालक से लिखित घोषणा पत्र प्राप्त करने के बाद कि आई.बी.एस. टेलीफोन खराब है तथा सिनगल एवं दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा खराब आई.बी.एस. टेलीफोन को सुधारने के बाद आई.बी.एस को ऑन की स्थिति मे पास किए जाने के कारण सिस्टम को सामान्य अवस्था में लाने के लिए रीसेटिंग किया जाएगा। तथा ब्लॉक उपकरण को भी सामान्य किया जाना चाहिए क्योंकि रन अवे गाडी अगले स्टेशन में पूरी तरह जाने पहुँच चुकी है। एक्सल काउंटर सिस्टम को रिसेट करने के पूर्व आगे के स्टेशन का स्टेशन मास्टर गाडी का अंतिम डिब्बा देखकर या एलवी बोर्ड का सत्यापन कर या पूरी तरह गाडी आगमन रजिस्टर में गाडी के गार्ड या चालक का हस्ताक्षर लेकर गाडी का पूरी तरह से आगमन सुनिश्चित करेगा।

तथापि रन-अवे ट्रेन के चालक द्वारा अगले स्टेशन पर लिखित में रन अवे की रिपोर्ट करने में विफल होने और उसके द्वारा आई.बी.एस को ऑन की स्थिति मे पास किए जाने के कारण को दर्ज न कराने पर या सा. नियम 3.75 में दर्शाये गए प्रक्रिया को पालन किए बिना चालक द्वारा आई.बी.एस को ऑन की स्थिति मे पास किए जाने पर, इस घटना को ब्लॉक नियमों के अनुपालन की अवहेलना माना जाएगा तथा ब्लॉक संचालन नियम के पैरा सं. 5.16 (2) (iv) के अनुसार उचित कार्रवाई की जाएगी।

ऐसे मामले में, इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनलिंग एंव लॉक तथा ब्लॉक उपकरण जूनियर इंजीनियर/सिगनल द्वारा बिना संबंधित मंडल सिगनल एवं दूरसंचार इंजीनियर/सहायक मंडल दूर संचार इंजीनियर की अनुमति के रिसेट नहीं किए जाने चाहिए।

iv. किसी गाड़ी द्वारा ट्रेन रन अवे होने पर हथबंध तथा तिल्दा में कार्यरत स्टेशन मास्टर का ध्यान आकर्षित करने के लिए श्रव्य बजर बजना प्रारम्भ हो जाता है जो संकेत करता है कि उक्त गाड़ी द्वारा आई.बी.एस को ऑन की स्थिति मे पास किया गया है। स्टेशन मास्टर प्रचालन पैनल पर सफ़ेद बिन्दु युक्त लाल रंग के बटन को दबाकर श्रव्य बजर को म्यूट करेगा।

अप गाड़ी के तिल्दा तथा डाउन गाड़ी के हथबंध में पूर्ण आगमन होने के पश्चात रीसेट की प्रक्रिया अपनाई जायेगी। अप गाड़ी के लिए तिल्दा तथा डाउन गाड़ी के लिए हथबंध, गाड़ी आगमन छोर

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

का स्टेशन मास्टर ,अंतिम वाहन सूचक की भौतिक जांच के उपरांत पश्चात गाड़ी परेशान छोर के स्टेशन मास्टर को **'अनुमति दी गई' बटन** को दबाकर रीसेट की अनुमति देगा।

पैनल पर 'अनुमति प्राप्त' इंडिकेशन दिखाई देने के बाद स्टेशन मास्टर/हथबंद या तिल्दा अपने पैनल पर ट्रेन रन अ-वे चाबी प्रविष्ट कर प्रचालित करेगा तथा अप रिसेट बटन दबाएगा। ऐसा करने पर स्टेशन मास्टर कार्यालय में प्रचालन पैनल पर रन अवे संकेत बुझ जाएगा और सामान्य कार्यचालन प्रारम्भ किया जा सकेगा। रन अवे वीडर काउंटर अगला उच्च नंबर रजिस्टर कर लेगा जिसे व्हीडर काउंटर में रजिस्टर में एस.एम./ए.एस.एम. निजी अंक के साथ दर्ज करेगा। एक्सल काउंटर की प्रत्येक रिसेटिंग हेतु रिसीविंग /प्रेषण छोर पर एक काउंटर रजिस्टर रखी जाएगी।

5. <u>गुडस शेड संचलन</u> :

गुडस कॉमन लूप लाइन सं. 1 पर गुडस शेड प्लेटफॉर्म बनाया गया है। गुडस शेड पर रैकों का रखा जाना तथा हटाया जाना सिगनलों द्वारा शासित होता है तथा इसके लिए स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'बी' में वर्णित कार्यविधि का अनुपालन किया जाना चाहिए।

6. <u>शंटिंग नेक</u> :

शंटिंग नेक हावड़ा छोर पर लाइन सं. 2 के विस्तार में बनाई गई है जिसे डी.एस. प्वाइंट सं. 35 के माध्यम से पृथक किया गया है। शंटिंग नेक पर गाड़ियों का टू एंड फ्रो संचलन शंट सिगनलों द्वारा शासित होता है तथा इसके लिए स्टेशन संचालन नियम के परिशिष्ट 'बी' में वर्णित कार्यविधि का अनुपालन किया जाना चाहिए।

7. **तिल्दा स्थित मेसर्स जी.एम.आर.- आर.ई.एल. साइडिंग के लिए कार्यचालन अनुदेश :-**

जी.एम.आर.- आर.ई.एल. साइडिंग तिल्दा के लाइन सं. 2 (अप रिसेप्शन तथा डिस्पैच सह डाउन डिस्पैच लाइन) से प्रारंभ होती है। लाइन सं. 1 एवं 2 पर साइडिंग आवाजाही के अनुकूल सुविधाएं हैं। पायलट आवाजाही को नियंत्रित करने के लिए शंट सिगनल लगाए गए हैं। लाइन को सेट करने के लिए पैनल द्वारा प्रचालित प्वाइंट्स लगाए गए हैं। जी.एम.आर. आर.ई.एल. साइडिंग के प्रेषण छोर पर स्टॉप सिगनल एस.-20 लगाया गया है।

जी.एम.आर.- आर.ई.एल. साइडिंग में निम्नलिखित सिगनल लगाए गए हैं –

i) होल्डिंग लाइन सं. -1 – लाइन 817.664 मी.

ii) होल्डिंग लाइन सं. -2 – लाइन 770.00 मी.

iii) होल्डिंग लाइन सं. -3 – लाइन 814.735 मी.

जी.एम.आर. आर.ई.एल. साइडिंग में प्रवेश हेतु सिगनल देने से पूर्व तिल्दा में ड्यूटी पर तैनात एस.एम./ए.एस.एम. यह सुनिश्चित करेगा कि होल्डिंग लाइन खाली है।

बिलासपुर की तरफ से आने वाली गाड़ियों को सुविधानुसार सीधे अप (लाइन सं. -1) अथवा (लाइन सं. -2) पर लिया जाएगा। इसके बाद संगत सिगनल को ऑफ कर गाड़ी को स्टॉप बोर्ड तक बढ़ाया जाएगा। जी.एम.आर. आर.ई.एल. साइडिंग यार्ड में प्रवेश के पूर्व जिस एच.पी. से होकर

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

गाड़ी को गुजरना है, उसे साइडिंग कर्मी द्वारा गाड़ी के गार्ड के पर्यवेक्षण में उचित रूप से सेट, क्लैंप तथा पैड लॉक किया जाएगा।

ए) नागपुर की तरफ से आने वाली गाड़ियों को लाइन सं. -1 अथवा लाइन सं. -2 पर लिया जा सकता है। नागपुर छोर पर पावर लगाने के बाद गाड़ी को एस.एच.-11 या एस.एच.-9 को क्लियर करने के बाद होल्डिंग लाइन के प्रवेश पर लगाए गए स्टॉप बोर्ड तक बढ़ाया जाएगा जहां से गाड़ी को साइडिंग प्राधिकारी द्वारा गाड़ी के गार्ड के पर्यवेक्षण में सक्षम प्रशिक्षित साइडिंग कर्मी द्वारा फेसिंग प्वाइंटों को उचित रूप से सेट, क्लैंप तथा पैड लॉक कर यार्ड में प्रवेश दिया जाएगा।

इसके बाद गाड़ी को किसी भी एक खाली होल्डिंग लाइन पर पायलट किया जाएगा। इंजन को अलग कर खाली इंजन एस्केप लाइन होकर वापस घुमाया जाएगा। रेक के हावड़ा छोर पर ब्रेक वैन को ट्रेन इंजन से जोड़ा जाएगा तथा इसके बाद ब्रेक वैन को अलग किया जाएगा तथा ब्रेक वैन का प्लेसमेंट, इंजन एस्केप लाइन पर किया जाएगा। इसके बाद ट्रेन इंजन को इंजन एस्केप लाइन के नागपुर छोर पर लाया जाएगा जहां इसे ब्रेक वैन के साथ जोड़ा जाएगा। लोडिंग/अनलोडिंग समाप्त होने के बाद पावर से जुड़े हुए ब्रेक वैन को साइडिंग के डेड एंड तक लाया जाएगा तथा इसके बाद ब्रेक वैन को जोड़ने के लिए लोड/ खाली रेक वाली लाइन में धकेला जाएगा। इसके बाद इंजन को बिलासपुर छोर पर रेक से जोड़ने के लिए इंजन एस्केप लाइन होकर आगे बढ़ाया जाएगा। रेक के तैयार होने की जानकारी होने पर ड्यूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर, साइडिंग प्राधिकारी को सक्षम प्रशिक्षित साइडिंग कर्मी तैनात करने का निर्देश देगा।

गार्ड के पर्यवेक्षण में सक्षम प्रशिक्षित साइडिंग कर्मी द्वारा फेसिंग प्वाइंटों को उचित रूप से सेट, क्लैंप तथा पैड लॉक करना सुनिश्चित किया जाएगा। गाड़ी को स्टॉप सिगनल एस.-20 तक पायलट किया जाएगा तथा प्रस्थान के लिए एस.एच.-20 के ऑफ होने की प्रतीक्षा की जाएगी।

साइडिंग में प्रवेश / प्रस्थान के समय नॉन-इंटरलॉक्ड प्वाइंट जोन होने के कारण इंजन/पायलट/ ट्रेन की गति 15 कि.मी./घं. से अधिक नहीं होना चाहिए। साइडिंग में एक से अधिक पायलट की अनुमति नहीं है। आपात स्थिति में ब्रेक डाउन/ रिलीफ ट्रेन/ इंजन को राहत कार्यों के लिए साइडिंग में प्रवेश की अनुमति दी जाएगी। ऐसे मामलों में स्टेशन पर ड्यूटी पर तैनात सहा. स्टेशन मास्टर, गार्ड/ड्राइवर से यह प्रामणपत्र प्राप्त करेगा कि साइडिंग के अंदर गाड़ियों की आवाजाही निलंबित है।

उत्तरदायित्व :-

साइडिंग में प्लेस किए गए वैगनों की संरक्षा हेतु साइडिंग धारक उत्तरदायी होंगे। रेक के प्रत्येक छोर पर कम से कम छः गाड़ियों के हैंड ब्रेक लगाकर, संरक्षा जंजीर बांधकर तथा आयरन स्किड लगाकर गाड़ियों की संरक्षा करने हेतु साइडिंग प्राधिकारी उत्तरदायी होंगे। इस उद्देश्य से साइडिंग प्राधिकारियों द्वारा पर्याप्त संख्या में आयरन स्किड, पैडलॉक सहित संरक्षा जंजीर उपलब्ध कराई जाएगी।

लोड के प्लेसमेंट / ड्रान आउट के बाद, ट्रेन / पायलट गार्ड, स्टेशन पर रखे गए साइडिंग प्लेसमेंट / ड्रान आउट रजिस्टर में ठीक तरह से आवश्यक प्रविष्टियां करेगा।

(सुधांशु कुमार)
व.मं. सि एवं दू.सं. इं / रायपुर

(डॉ. पी.सी.त्रिपाठी)
व.मं.परि.प्रबंधक,रायपुर

South East Central Railway

STATION WORKING RULES

TILDA (B.G)

RAIPUR DIVISION

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

RAIPUR DIVISION

STATION WORKING RULES OF TILDA NEORA STATION (B.G)

Date of issue: 10.07.2021

Date of brought into force: _____

Note:

The Station Working Rules must be read in conjunction with General and subsidiary rules and Block Working Manual etc. These rules do not in any way supersede any Rule in the above books.

1. Station Working Rule Diagram:

Station Working Rule diagram No. **S.I. 387/14 Alt-'E'** is based on CSTE/SEC Railway and signal inter locking plan No. **S.I. 387/14 Alt-'E'** and is attached to these working rules shows the complete layout of the station yard including private siding in addition to all Signaling features. It shows the holding capacity of all individual lines, gradients of yard and names of the adjacent stations. The number of the lines, points, signals etc as shown in the Station Working Rule Diagram should be quoted and referred to while reporting failures, accidents etc .

Description of Station:

2.1 General (Location):

Tilda Neora (Code 'TLD') is a 'B' Class, Standard-III with 'Central Panel Interlocking' situated at Km.792.123 (New) & 790.766 (Old) from Howrah between Hathbandh (Code: HN) and Baikunth (Code: BKTH) on Howrah-Nagpur main line. The Station is provided with Central Panel in order to operate points and Signals by means of push buttons provided on the panel board. In addition the station provided with to goomties namely East & West goomty. Crank Handle grouping is provided in these Goomties.

2.2 Block Stations, IBH, IBS on either side and their distance and outlying sidings:

i) The adjacent block stations are Hathbandh (Code: HN) at a distance of 10.666 KMs at Howrah end and Baikunth (BKTH) at a distance of 6.108 Kms at Nagpur end.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

ii) IBS (TLD-HN):-

DN Intermediate Block Signal is located at Km 785.804 (Old).

UP Intermediate Block Signal is located at Km 785.057

2.3 Block Section Limits on either side of the station on different directions:

I) Between TLD-HN Section:

Sl. No.	Between Stations	The point from which the "Block Section" Commences	The point at which the "Block Section" ends
1.	HN-TLD IBS (Up Line)	Up Advance Starter Signal of Hathbandh.	Beyond 400 meters of UP IBS No. 39 of Hathbandh between Hathbandh & Tilda.
2.	HN IBS-TLD (Up Line)	Up IBS No. 39 of Hathbandh	At BSLB of TLD on Up line.
3.	HN-TLD (Up Mid Line)	Up Mid Advance Starter HN.	At Down Middle Advance starter signal No. 26 of Tilda.
4.	TLD-HN (Down Mid Line)	Down Mid Advance starter signal No. 26 of Tilda.	Up Mid. Advance Starter Signal of Hathbandh.
5.	TLD-HN IBS (Down Line)	Down Advance starter signal No. 28 of Tilda.	Beyond 400 meters of Down IBS No. 30 of TLD
6.	TLD IBS-Hathbandh (Down Line)	DN IBS No. 30 of TILDA	Upto BSLB in DN line of Hathbandh.

II) Between Tilda-Baikunth Section:

Sl. No.	Between Stations	The point from which the "Block Section" Commences	The point at which the "Block Section" ends
1.	Tilda-Baikunth (Up Line)	Up Advance Starter Signal No. 27 of Tilda.	Upto Up BSLB of Baikunth.
2.	Tilda-Baikunth (Up Middle Line)	Up Middle Advance Starter Signal No. 25 of Tilda	Down Middle Advance Starter Signal No. 26 of Baikunth.
3.	Baikunth-Tilda (Down Middle line)	Down Middle Advance Starter Signal No. 26 of Baikunth.	Up Middle Advance Starter Signal No. 25 of Tilda
4.	Baikunth-Tilda (Down Line)	Down Advance Starter Signal No. 28 of Baikunth	At BSLB of Tilda on Down Line.

2.4 Gradients if any:

a) At HN End :-

(i) 1 in 1000F followed by 1 in 300F from CH: 00.00 Mt. to 679.35Mt.

(ii) 1 in 300 F followed by 1 in 200F from CH: 679.35 Mt. to 1329.75 Mt.

(iii) 1 in 200F followed by level from CH: 1329.75Mt to 1929.75 Mt.

b) At BKTH End:-

(i) 1 in 1000R followed by 1 in 650 F from CH: 00.00 Mt. to 116.95 Mt.

(ii) 1 in 650 F followed by 1 in 500.56 F from CH: 116.95 Mt to 263.00 Mt.

(iii) 1 in 500.56F followed by 1 in 150F from CH: 263.00Mt to 618.4 Mt.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

2.5 Lay Out:

Tilda Yard consists of 6 running lines viz. Up Loop-cum-down reception and dispatch (Line No. 1), Up reception & dispatch-cum-down dispatch (Line No. 2), Up Main Line (Line No. 3), Middle Line (Line No. 4), Down Main Line (Line No. 5) & Down Loop Line (Line No. 6).

a) In addition to these running lines, there are **'Sand Humps'** at Howrah (Hathbandh) end in extension of Line No. 1 & Line No. 6.

b) There is **'GMR-REL Siding'** taking off from Line No. 2 at Nagpur (Baikunth) end of the yard and is isolated by D/S Point No. 40 with signaling movements for in and out of the siding.

c) There is a **"Shunting Neck"** in extension of Line No. 2 at HWH end of the yard which is isolated from running lines with D/S Point No. 35 and has CSL 729 Mtr DE to SH – 19 with signaling movements for in and out of the siding.

d) The Block Section between Tilda & Hathbandh is split by IBS on both up & down lines.

2.5.1 Running Lines, Direction of Movement & Holding Capacity in CSL:

Sl. No.	Name of the Line	CSL in meters	Purpose of the Line
1.	Line No. 1 (Up loop-cum-down reception & dispatch line)	733.0 (STR to STR)	For reception and dispatch of up and down trains.
2.	Line No. 2 (Up reception & dispatch-cum-down dispatch)	738.6 (STR to STR)	
3.	Line No. 3 (Up Main Line)	744.5 (STR to SH)	For receiving & dispatching Up trains.
4.	Line No. 4 (Middle Line)	739.5 (STR to STR)	For receiving & dispatching Up and down trains.
5.	Line No. 5 (Down Main Line)	799.0 (SH to STR)	For receiving & dispatching of down trains.
6.	Line No. 6 (Down Loop Line)	799.0 (SH to STR)	

2.5.2 Non Running Lines & their Holding Capacity in CSL:

- **Sand Humps in extension of Line No. 1 & Line No. 6** at Howrah (Hathbandh) end for simultaneous reception and dispatch facility at the station.
- **"GMR/REL Siding"** is taken off from Line No. 2 at NGP (BKTH) end of the yard.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

- There is one **Shunting Neck** in extension of Goods Loop (i.e. Line No. 2) towards BSP end for a length of 729 meters (CSL) which is part of Goods Shed.

2.5.3 Any Special features in the Lay Out:

There are no special features in the Lay Out which can be added to.

2.6 Level Crossing Gates:

Manned Level Crossing Gates:

a. A **'C' Class Non-Interlocked and manned mid section LC Gate No. 394** between Tilda & Hathbandh is traversing the Railway Line at KM: 785/21-23 (Old) with its normal condition **'CLOSED TO ROAD TRFFIC'.** (Refer Appendix-'A' for detailed working instructions).

b. A **'C' Class Non-Interlocked and manned mid section LC Gate No. 395** between Tilda & Hathbandh is traversing the Railway Line at KM: 786/31-33 (Old) with its normal condition **'CLOSED TO ROAD TRFFIC'.** (Refer Appendix-'A1' for detailed working instructions).

c. A **'SPL' Class interlocked** and manned **LC Gate No. 398** and controlled by **'Control-57'** is traversing the Railway line at Km. 791/9-11 between Tilda & Baikunth with its normal condition **'OPEN TO ROAD TRAFFIC'.** (Refer to Appendix-'A2' for detailed working instructions).

3. System and means of working:

i) On section between TILDA-HATHBANDH (UP and DN lines) trains work under Absolute Block system by means of Double line Block instruments with BPAC (Digital Axle Counters with standby facility) in term of Chapter-VIII and XIV of General rules and Chapter-III 'A' of block working manual. The block instruments are installed at Panel Room under the charge of SM on duty that is responsible for their operation and safe custody of their keys.

ii) The Block Section between TILDA-HATHBANDH is split into two block sections by provision of IBS on both UP and DN lines at KM: 785.057 & 785.304 respectively.

iii) On section between TILDA-BAIKUNTH (UP and DN lines) trains work under Absolute Block system by means of Double line Block

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

instruments with BPAC (Digital Axle Counters) in terms of Chapter-VIII and XIV of General rules and Chapter-III 'A' of block working manual. The block instruments are installed in Panel Room under the charge of SM on duty that is responsible for their operation and safe custody of their keys.

iv) On section between TILDA-HATHBANDH (Middle Line) trains work under Absolute Block system by means of DIADO type Token Less Block instruments with BPAC (Digital Axle Counters) in term of Chapter-VIII and XIV of General rules and Chapter-IV and V Part-II of Block Working Manual. The block instruments are installed in Panel Room under the charge of SM on duty that is responsible for their operation and safe custody of their keys.

v) Similarly on section TILDA-BAIKUNTH (Middle Line) train's work under Absolute Block system by means of DIADO type Token Less Block instruments with BPAC (Digital Axle Counters) in terms of Chapter-VIII and XIV of General rules and Chapter-IV Part-II of Block Working Manual. The block instruments are installed in Panel Room under the charge of SM on duty that is responsible for their operation and safe custody of their keys.

4. **System of signalling and interlocking:**

Multi-aspect colour Light LED Signals in accordance with General Rules No.3.07(4), (5), (6) and (7), 3.08(4) (b), 3.09, 3.10, 3.13 (6) (b) and 3.27(a) are provided to control the movement of trains into and out of this station.

(A) **The following signals are provided:**

a) **For up trains on Up Line between Hathbandh-TILDA:**

i) Up Gate Distant Signal of LC Gate at KM: 782/1-3 cum-Up Advance starter of HN.
ii) Up Gate Signal of LC Gate at KM: 782/1-3.
iii) Up IBS Signal No. 39 of Hathbandh.
iv) Up Distant Signal of Tilda.
v) Up Inner Distant Signal of Tilda.
vi) Up Home Signal of Tilda with Junction type Route indicators and Calling-On Signal below it.

b) **For Up trains on Up Middle Line between Hathbandh- Tilda.**

i) Up Middle Gate Signal distant of LC Gate at KM: 782/1-3 cum-Up Middle Adv starter of HN.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. S. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

ii) Up Middle Gate Signal of LC Gate at KM: 782/1-3.
iii) Up Middle Distant Signal of Tilda.
iv) Up Middle Inner Distant Signal of Tilda.
v) Up Middle Home Signal of Tilda with Junction type Route Indicators and Calling-On Signal below it.
vi) Independent Shunt Signals at Howrah end of the yard on Middle Line and down lines.

c) **For Down trains on Down Middle Line between Tilda-Hathbandh:**

i) Down middle Starters with Junction type Route Indicators, Calling-On Signal and Shunt Signal below it.
ii) Down Middle Advance Starter Signal of Tilda.
iii) Down Middle Gate Distant Signal of LC Gate at KM: 782/1-3.
iv) Down Middle Gate Inner Distant Signal of LC Gate at KM: 782/1-3.
v) Down Middle Gate Signal of LC Gate at: 782/1-3 cum-Down Middle Distant Signal of HN.
vi) Down Middle Home of HN.

d) **For Down trains on Down Line between Tilda-Hathbandh:**

i) Down Starter Signals with Junction type Route Indicators, Calling-On Signals & Shunt Signals below them.
ii) Down Advance Starter Signal of Tilda.
iii) Down Distant of IBS between Tilda-Hathbandh.
iv) Down Inner Distant IBS between Tilda-Hathbandh.
v) Down IBS-S-30 of TLD.
vi) Down Gate Distant Signal of LC at KM: 782/1-3.
vii) Down Gate Inner Distant of LC Gate at KM: 782/1-3.
viii) Down Gate Signal of LC Gate at KM: 782/1-3-cum-Down Distant Signal of Hathbandh.
ix) Down Home of HN.

e) **For Up trains on Up line between Tilda-Baikunth:**

i) Up Starters with Junction type Route Indicators, Calling-On Signal and Shunt Signals below them.
ii) Up Advance Starter Signal of Tilda.

f) **For Up trains on Up Middle line between Tilda-Baikunth:**

i) Up Middle Starter with Junction type Route Indicators, Calling-On Signal and Shunt Signals below them.
ii) Up Middle Advance Starter Signal of Tilda.

g) **For Down trains on down line between Baikunth-Tilda:**

i) Down Distant Signal of Tilda.
ii) Down Inner Distant Signal of Tilda.
iii) Down Home Signal with Junction type Route Indicators and Calling-On Signal below it.

h) **For Down trains Down Middle line between Baikunth-Tilda:**

i) Down Middle Distant Signal of Tilda.
ii) Down Middle Inner Distant Signal of Tilda.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

iii) Down Middle Home Signal with Junction type Route Indicators and Calling-On Signal below it.

iv) Independent Shunt Signals on Middle Line & Up lines at Nagpur (Baikunth) end of the yard.

In addition to the above signalling arrangements:

i) Shunt Signal No. 20 is provided from GMR-REL siding.

ii) Shunt Signal No. 21 is provided for DN Line at HWH end.

iii) Shunt Signal No. 23 is provided for Middle Line at HWH end.

iv) Shunt Signal No. 13 is provided for Line No-5 at NGP end.

v) Shunt Signal No. 15 is provided for Line- at NGP end.

vi) Shunt Signal No. 22 is provided for UP Main line at NGP end.

vii) Shunt Signal No. 24 is provided for DN Middle line at NGP end.

Points and signals are operated through a system of power signalling panel provided in the Station. Push Buttons are provided for Signals, Points and routes. These are provided on an illuminated track diagram board in geographical order. The interlocking is achieved electrically by means of relays.

(Refer to Appendix –'B' of the station working rules for detailed working of signals, points, Interlocking, Electrical Indicator of points, Track Circuits, Axle Counters, Veeder Counters, Crank handle etc).

4.1.1 <u>Track Circuiting:</u>

a) All Running lines are track circuited between Home Signal and Advance starter Signals. The Condition of the lines provided with track circuits i.e. whether clear or occupied is indicated on the control panel board which is installed in the SM's office.

Normally, there will be no light on the panel board for the track circuited lines. When the route is set the track will be illuminated by the white lights if the track circuit is clear.

When the track circuit is occupied, the track circuited portion of the line will be indicated by Red lights on the panel board. In the event of the failure of the track circuit also, the same will be indicated by Red lights.

In the event of the track circuit failed, the concerned Signal will become inoperative.

b) Track circuits are also provided in advance of Up and down Advance Starter Signals so as to render the signals to 'ON' aspect once a train

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

has passed over the track circuits and the concerned signal will remain inoperative till the respective block instrument is normalized on arrival of the train at a block station in advance.

c) Track circuits are also provided short of the Home Signals in both up and down directions, in order to indicate Station Master, the stoppage of the train at the foot of Home Signal for clearing of Calling-On Signal in case of emergency or a train is to be admitted on a blocked line.

4.1.2 Failure of track circuits:

a) In the event of the failure of track circuit indicators, the concerned signal may be taken off and if the 'OFF' aspect of the signal appears, trains may be admitted or dispatched on signals as usual.

b) In the event of the failure of the track circuits, SM on duty, before admission of a train on the line, must satisfy himself by verifying the line physically for any sort of obstructions.

4.1.3 Motor Operated Points and Use of Crank Handle for setting the points:

All the Points are Motor operated. In case of failure of the Motor operated points, the points will be set manually with the use of the **'Crank Handle'**.

Crank Handle grouping is provided in the end goomties. **(Refer to Rule No. 20.06 of Operating Manual and Appendix – 'B' for detailed working instructions)**

4.2 Custody of Relay Room Key and Procedure for its "Handing Over and Taking Over" between Station Master and S&T Maintenance staff:

The Relay Rooms / Cabin basements shall have double locking system of Operating & S&T Locks. Both the locks (Operating Lock & S&T Lock) shall be of Godrej make & shall be provided on the Door of Relay rooms/ Cabin Basements.

One key of Operating lock shall be in the custody of ASM on duty & the spare Key/ keys shall be kept in the custody of Sectional DTI. One key of the S&T lock shall be kept in the safe custody of concerned Signal Maintainer/ supervisor & spare key/ keys of the S&T lock shall be kept in the safe custody of Depot in charge SSE/signal of the section. In addition E-type lock is also to be provided at the theft prone relay huts. Key of this lock shall be with Signal Maintainer.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. S. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

Whenever relay room is to be opened either for maintenance schedule or during failure or other maintenance activities/construction works, the concerned Maintainer/Signal Supervisor shall: First obtain the serial number of the day with time from Section Engineer/Signal/HQ of the respective Divisional Control Office. Then record the same in the Relay Room Key Register with reason.

Relay Room Key register to be maintained in following format:-

S.N.	Date	Time taken from	Signature of		Date	Time handed over to SM	Signature of		Purpose
			ESM/ SSE/JE	SM on duty			ESM/SSE/ JE	SM on duty	

When SM on duty is requested for the key by the S&T staff: The SM shall give the key of Operating Lock to S&T staff after the entry is made in the Relay Room Key Register and also with red ink in TSR. Relay Room Cabin Basement key shall not be handed over by ASM on duty to any Group D staff of S&T department.

On completion of the work the concerned Signal Maintainer /Signal Supervisor shall: First properly close Relay Room / Cabin Basement door and lock it with both the locks. Then return the key of Operating Lock to the ASM on duty and make the entry in Relay Room Key Register.

Advise Section Engineer/Signal HQ at Division Control Office of the time of closing the Relay Room. When the operating lock is returned by S&T staff to ASM on duty he shall: First keep the key in the safe custody and acknowledge it on the Relay Room Key Register. Advise Section Controller of the time of closing the Relay Room who will record it in the Control Chart.

The procedure, frequency and authority for opening of Relay Room in four categories are appended below:

For attending failure of S&T Gears within Relay Rooms:

Following steps shall be taken for opening Relay Rooms for attending failures inside the Relay Rooms when necessary.

BY ASM:

Entry to be made in S&T failure register by ASM on duty and failure memo to be issued to S&T staff. The S&T staff shall not take the Relay Room Key for attending failures and open the Relay Rooms unless failure is recorded in SFR.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

BY S&T Staff:

If Disconnection is required, Disconnection Memo to be given by S&T Staff to ASM on duty. Failure Memo should be acknowledged and entry in Relay Room Key Register to be made by S&T staff before obtaining Station Master's Key.

For Periodical Maintenance of Relay Room:

Relay Room Key for schedule maintenance shall be taken only once in a calendar month during monthly inspection by Sectional Supervisor.

Opening for Special Activities and Works:

The relay Room can also be opened and closed by following the procedure as given in Para 2 and 3 respectively to carry out the activities as when required for Special maintenance activities like cable meggering block/Disconnection memos selection/locking table testing, maintenance work inside relay room by Electrical & Engineering staff, during failures, data logger resetting and inspection by Divisional and Headquarter officials.

Track circuit adjustments & Voltage monitoring during monsoon and whenever required during rains.

Works required by S&T Construction and open line staff for preparatory works and during commissioning. In each such case the construction staff shall follow the detailed guidelines issued regarding working on signaling gears under the charge of open line.

In case emergencies such as fire, flood, earthquake etc the following action taken:

a. Open line Section Engineer (Signal)/Signal Maintainer and the ASM shall jointly decide the need for opening the Relay Room.

b. Section Engineer/Signal/HQ at Divisional Control Office and Section Controller shall be advised respectively.

c. In case of communication failure during such emergencies, Open Line Signal Maintainer/Supervisors and ASM on duty shall jointly decide the need of opening the Relay Room and communicate later on to respective controls.

In case key is lost/misplaced:

a. It shall be reported to S&T control as well as SCOR for either lock.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

b. In normal course the spare key with respective custodians shall be used. In emergency situation lock may be broken under advice to SCOR as well as control.

c. New lock shall be procured and provided.

Unauthorized Opening:

In case ASM on duty comes to know of Rely Room/Cabin Basement opening by unauthorized means or by unauthorized person or any group "D" staff, the signaling system shall be suspended by him and matter immediately reported to Section Controller.

Reporting and Recording of opening of Relay Room:

A record of Relay Room opening will be kept on the control chart by the Section Controller.

Section Engineer/Signal/HQ at Divisional Control Office will prepare daily statement and also compile a 30 days report for day to day periodical perusal of Sr. DSTE/DSTE and Sr.DOM/DOM.

Sr. Section Engineer (Signal) and DTI of the respective section will check the station record of Relay Room opening during their inspections and cross it with data logger /counter reading. Discrepancy if any shall be immediately inquired into and advised to Sr. DSTE/Sr.DOM by the numbered control message from the station immediately.

Sr. Section Engineer (Signal) and DTI of the respective section will send monthly report of opening of Relay Rooms of all stations in their beat to the DSTE and DOM respectively. Any discrepancy will be brought to the notice of Sr. DSTE and Sr.DOM by the numbered control massage from the station immediately.

4.3 Power Supply:

IPS for Colour Light Signals is provided at the station to which Up AT Down AT and Local are extended through an auto changeover kept in the SM's office. The changeover need to be kept normally in up AT Supply side. In the event of up AT Supply failure/Power Block, auto change over switch will be set to DN AT and in case of failure both up & down AT change over will set to Local power supply side for extending the power to CLS. Once the AT supply is restored the auto changeover will set towards the Up AT/DN AT as the case may be. In case of failure of auto working of CLS unit, the SM on duty will manually changeover the switch on AT side after restoration of AT supply.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

5. Telecommunication:

The details of the telecommunication facilities that are provided at this cabin are mentioned at the end of Appendix-B of the SWR.

6. System of Train Working:

6.1 Duties of Train working Staff .

The duties of the train working operational staff are mentioned in detail in APPENDIX –'D' giving specific reference to the G&SR of the Railway and the Block Working Manual.

i) Movement of trains and pilots through the station should be done in consultation with Section Controller on duty /Raipur.

ii) During suspension of control working Station Master will work independently in consultation with Station Masters of the adjacent stations.

6.1.1 Train Working Staff in each Shift:

The following staffs are provided in each shift for train working:

SS (Supervisory)/CSM - 1 at Station

Station Master/ASM - 2 at Station (Panel Room)

Points man/Porter - 2 at Station

Gate keeper - 1 (1 for each shift at LC Gate).

(Duty list of the staff is given in Appendix "D" of these Working Rules).

6.1.2 Responsibility for Ascertaining Clearance of the line and Zones of the responsibility:

The Station Master on duty is fully responsible to ascertain the clearance of the line for reception and dispatch of trains both by observing the indication lamps for berthing track of each line provided on the panel board.

The clearance of the fouling at both ends of the line must also be checked by SM on duty before permitting reception of a train with the help of track circuit indication provided on the operation cum-indication panel. However, in the event of failure of the track circuit after arrival of the train or before clearing the signal for reception of train, it is the personal responsibility of the Station Master on duty to ensure the clearance of the line or point zones physically.

6.1.3 Assurance of Staff in the Assurance Register:

Every train passing staff posted newly at the station or leave reserve staff at the station or a regular staff who has resumed his duties after more than 15 days absence must go through Station Working Rules in force and give assurance in the prescribed Assurance Register.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

6.2 Conditions for Granting Line Clear:

(i) Conditions laid down in General rule No. 8.03(1) (a), (b) & (c) (ii) in case of the up train from Hathbandh on Up line shall be fulfilled before granting line clear to Hathbandh for an up train and line up to BSLB on up line at Tilda should be clear.

(ii) Conditions laid down in General rule No. 8.03(1) (a), (b) & (c) (ii) in case of the Down train from Baikunth on Down line shall be fulfilled before granting line clear to Baikunth for a down train and line up to BSLB on down line at Tilda should be clear.

(iii) Conditions laid down in General rule No. 8.03(1) (a), (b) & (c) (ii) in case of the up train from Hathbandh on Middle line shall be fulfilled before granting line clear to Hathbandh for an up train and line up to Down Middle Advance Starter Signal No. 26 on Middle line at Tilda should be clear.

(iv) Conditions laid down in General rule No. 8.03(1) (a), (b) & (c) (ii) in case of the down train from Baikunth on Middle line shall be fulfilled before granting line clear to Baikunth for a down train and line up to Up Middle Advance Starter Signal No. 25 on Middle line at Tilda should be clear.

NOTE: In the event of suspension of the Block instrument SM on duty shall himself satisfy the concerned signals pertaining to Block Section are at 'ON' position.

(Refer to Chapter IV & V of Block Working Manual.)

6.2.1 Any Special Conditions to be observed while receiving or dispatching a train:

6.2.1.1 Setting of points against block line:

Refer to GR 3.38 and SR thereto for detailed instructions.

6.2.1.2 Reception of train on blocked line:

For admission of a train on an obstructed line, the procedure laid down in General Rule No. 5.09 and Subsidiary Rule 5.09.01 shall be fulfilled.

6.2.1.3 Reception of train from non-signaled line:

For admission of a train on a non-signaled line, the procedure laid down in General Rule No. 5.10 and Subsidiary Rule 5.10.01 shall be followed.

6.2.1.4 Dispatch of train from non-signaled line:

For dispatch of a train from a non-signaled line, the procedure detailed in General Rule 5.11 and Subsidiary Rules 5.11.01 shall be fulfilled.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

6.2.1.5 Dispatch of train from line provided with common starter signal:

There is no common starter signal at this Station.

6.2.1.6 Any other special conditions should be mentioned giving reference to the G&SR:

There are no other special conditions which are to be mentioned.

6.3 Conditions for taking of 'Approach Signals':

Reception of trains is governed by GR 3.36, 3.38, 3.40 and SR 3.36.01, 3.36.02(a), 3.35.04(a), 3.39.01(a), 3.40.01 to 03, 3.42.02(a)(iv), 3.42.03 and relevant provisions of General rules, Subsidiary rules, Block Working Manual and Station Working rules.

6.3.1 Responsibility of Station Master :-

Station Master should ensure that signal is put back to 'ON' after passage of the train as per GR 3.36.02(b).

6.3.2 Reception of trains:-

Reception of trains shall be governed by GR 3.36, 3.38, 3.39, 3.40, 3.45, 3.47, 3.69, 4.10, 4.11 and SR 3.36.02(a), 3.36.03, 3.36.04(a), 3.39.01, 3.39.06, 3.40.01 to 05, 3.42.01(a) (iv), 3.42.03, 4.10.01, 4.10.02, 4.11.01(c), 4.42.02 and other relevant provision of General rules and Subsidiary rules, block working Manual, operating manual, working rules of this station.

6.4 Simultaneous reception & crossing of trains:

The Signalling and Interlocking arrangements provided at this station permit the following:

Sl. No.	Nature of Movement	Permitting other simultaneous movement
1	Reception of a down train on Line No. 6 (Down Loop) with the overlap route set to **Sand Hump (i.e. Keeping Point No. 39 in Normal Position)**	Dispatch of another down train form Down Main Line (Line no. 5) or Middle Line (Line No. 4) or Line No. 2 or Line No. 1.
2	Reception of a down train (from Baikunth on Middle line) on line No. 1 with overlap route set to **Sand Hump (i.e. Keeping Point No. 37 in Normal Position)**	Dispatch another down train either from Down Main Line (Line No. 5) or from Down Loop Line (Line No. 6) or from common loop line no. 2 or from Middle Line No. 4
3	Reception of a down train (from Baikunth on Middle line) on line No. 2 with overlap route set with Derailing Switch No. 35 in open condition	Dispatch another down train either from Down Main Line (Line No. 5) or from Down Loop Line (Line No. 6) or middle line no. 4.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

4	Reception of a down train (from Baikunth on Middle line) on line No. 4	Dispatch another down train form Down Main Line (Line No. 5) or from Down Loop Line (Line No. 6).
5	Reception of a down train on Down loop	Dispatch of another down train from middle line to middle line.
6	Reception of down train on middle line	Dispatch of another down train from down loop to down main line towards Hathbandh.
7	Reception of an up train on mid line	Dispatch of another up train from up loop or up main line towards Baikunth.
8	Reception of an up train on Line No. 2 with overlap route set to **D/S No. 40 in open condition (Keeping Point No. 43 in Normal Condition)**	Dispatch of another Up train either from Up Main line to Mid line/up line towards Baikunth or dispatch another up train from Up Main Line on up line and Up train from Line No. 4 (Middle Line) on Middle line towards Baikunth.
9	Reception of an up train on Line No. 1 with overlap route set to **D/S No. 40 in open condition (Keeping Point No. 45 in Reverse and Point No. 43 in Normal Condition)**	Dispatch of another Up train either from Up Main line to Mid line/up line towards Baikunth and Up train from Line No. 4 (Middle Line) on Middle line towards Baikunth.
10	Reception and dispatch of up train from up main/up loop line	Reception and dispatch of up train on middle line.
11	Reception and dispatch of down train on down main/down loop line	Reception and dispatch of down train on middle line.
12	Reception of down train from Baikunth on Middle Line to Line No. 5 or Line No. 6	Dispatching of up train from Line No. 4 to up line
13	Reception of up train from Hathbandh on Middle Line to Line No. 3 or 2 or 1	Dispatching of down train from Line No. 4 to down line to Hathbandh.

6.5 Complete arrival of trains:

Axle Counters are provided to ensure the complete arrival of train. However, in the event of failure of Axle counters the complete arrival of the trains will be ensured in the following manner:

In case of a stopping train, the SM on duty will depute a responsible on duty staff who will obtain the signature from the guard of the train and in case there is no guard in the train, the driver shall sign the **'Intact Register'.**

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

SM on duty is responsible for physical verification of the completeness of Running through train by checking the last vehicle indicator of the train or by checking the LV board/indicator.

6.6 Dispatch of trains:

i) Dispatch of trains will be governed by GR 3.36, 3.38, 3.42 and SR 3.36.01, 3.36.02(b)(ii), 3.36.04(b), 3.42.02(iv), 3.42.03, 3.42.04 and relevant provisions of GR & SR, Block Working Manual, Operating Manual and Station Working Rules.

ii) Dispatch of trains during suspension of a departure signals:

In the event of suspension of a departure signal the procedure laid down in GR 3.70 and SR thereto shall be followed.

iii) For dispatch of a train from non-signalled lines, the procedure detailed in GR 5.11 and SR 5.11.01 shall be followed.

6.7 Through running of trains:

i) For run-though trains the signals should be taken off as per sequence detailed in SR 3.42.02 (iv).

ii) During the passage of the train Station Master and other staff shall observe the condition of the train, exchange hand signals with the train staff and take necessary action in accordance with GR 4.42(2) and SR 4.42.02 to SR 4.42.07.

iii) While a train is standing on line No. 2, the SM on duty shall depute a porter/points man with hand signal at the other side of the station to observe the condition of the train while passing through over line Nos.3, 4, 5 & 6 and exchange hand signals with the train staff.

6.8 Working in case of Failures:

(Refer to Appendix-'B' for working instructions).

6.9 Provision for Working of Trolleys/Motor Trolleys/Material Trolleys:

(i) The section where axle counters are proved in lieu of track circuits, Trolleys, Motor Trolleys, Lorries etc. which are not insulated, shall not be allowed to run except on line clear.

(ii) Motor Trolleys/Tower Wagons/Material Lorries are not likely to actuate the Axle counter correctly. When they are to run over the section split by Axle Counters, the whole section to be treated as one Block Section and next train to be started after the last train has arrived complete.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. R. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

(iii) In all other respects the working of a light Motor Trolley shall confirm to the rules laid down for ordinary trolleys while running without block protection and to those laid down for motor trolleys while running under block protection or following another light motor trolley or motor trolley.

Note: (Refer to GR 15.18 to 15.27 and SR thereto for detailed instructions in addition to the above mentioned instructions).

7.0 Blocking of Line:

(i) When a running line is obstructed, the up and down facing points shall be set against the block line and precautions should be taken by SM on duty in accordance with SR 3.38.05.

(ii) Loose vehicles on running lines must be secured in accordance with GR 5.23 and SR thereto.

(iii) Push button/reminder collars must be placed on the concerned route push button by SM on duty, when the line is blocked.

8.0 Shunting:

8.1 General Precautions:

Shunting operations at this station shall be carried out in accordance with GR 1.02(8) & (9), 5.13, 5.18, 5.19, 5.20, 5.8.05(2) & (3), 8.06, 8.14, 8.15 and SR thereto.

8.2 Shunting in face of approaching train:

Shunting in face of an approaching train outside down middle advance starter signal no. 26 on Up & Mid line at HWH end and beyond BSLB on down line and out side Up Mid. Advance starter signal No. 25 on Mid line at NGP end is prohibited. Refer to GR 8.05(2) & (3), 8.09(1) & (2).

8.3 Prohibition of shunting, special features if any:

(i) The in-charge of Shunting operation before permitting driver to move near or across the level crossing must ensure that the level crossing gates are closed against road traffic. Refer to GR 5.17

Shunting, in the sidings taking off station yard.-

Instruction contained in General rule 5.14 and Subsidiary Rule there to and these station working rules should be observed while performing shunting in the sidings taking off the station yard.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P.C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

8.4 Shunting on Single Line:

Within Station Section:

Shunting operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in GR 8.10 & SR thereto.

Between Last Stop Signal and Opposite First Stop Signal:

Shunting Operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in 4.36 & 4.37 of Block Working Manual and GR 8.12 & SR thereto.

Beyond opposite First Stop Signal:

Shunting operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in 4.38 of BWM & GR 8.13 and SR thereto.

During Failure of Block Instrument of Single Line:

Shunting operations at the station shall be carried out in accordance with instructions and conditions laid down in GR 8.15 & SR thereto.

8.5 Shunting on Double Line:

a) Block Back:

Shunting outside the Home signal at Hathbandh end is permitted provided that the block section in rear is clear and is blocked back. Refer to GR 8.06(1) and (2), 8.14 and 8.15©and SR 8.15.01(a) & (d).

b) Block Forward:

Shunting outside station section in block section in advance beyond up advanced starter signal No.27 at Baikunth end is permitted provided the block section is clear and is blocked forward. Refer to GR 8.06(3), 8.14, 8.15(c) & SR 8.15.01(a) & (d).

c) Following a train travelling away:

Shunting/obstruction in block section in advance beyond up advanced starter signal No.27 at Baikunth end behind a train traveling away from the station is prohibited. Refer to GR 8.06(3) and SR 8.06.01.

d) Up to IBS:

Shunting of a down train can be done up to Down IBS between Tilda & Hathbandh on down line provided the section is clear of running vehicles beyond 400 meters of Down IBS of Tilda. Similarly, shunting of an up train up to UP IBS between Hathbandh & Tilda on up line provided the Block Back is taken from the Block Section in rear i.e. from Hathbandh.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

e) **Beyond IBS:**

No shunting is permitted beyond the IBS. In case if it is necessary the section is to be blocked back or forwarded as the case may be.

f) **During Failure of Block Instrument on Double Line:**

During failure of block instrument shunting is permitted when section is clear.

8.6 Shunting in the siding taking 'Off ' from station yard /Goods yard.

Duties of working is provided in the Appendix-`F`.

9.0 Abnormal Conditions:

(a) The rules to be observed in the event of Abnormal Conditions:

(i) During Partial interruption/failure of Electrical Communication Instrument:

During partial interruption/failure of electrical communication instrument between this station and adjacent stations Hathbandh or Baikunth the trains shall be worked in accordance with SR 6.02.06.

(ii) The authority to proceed in the occupied block section in case of obstruction of line or accident:

For working of trains on the obstructed line in case of obstruction or accident on the authority of block ticket. The rules and regulations laid in SR 6.02.05 shall be followed.

(iii) Train delayed in Block section.

If a passenger Carrying train does not arrive within 10 minutes or if a goods train does not arrive within 20 minutes after its normal running time from the station in rear, the SM on duty shall at once stop all train direction for issuing of Caution Order to warn the Driver and Guard about the fact and will try to ascertain the whereabouts of the said train. He shall then inform the section controlled and act as per instructions laid down in GR6.04 and SRs thereto.

(iv) Failure/ Passing of Intermediate Block Stop signal at "ON".

Instruction laid down in GR 3.75 & SR 3.75.01 to 3.75.03 and relevant provisions of these working rules shall be followed.

(v) Failure of MTRC:

Not Applicable.

(vi) Failure of Axle Counter Block/BPAC:

(Refer to the Appendix-B of the SWR for detailed instructions)

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

b) Procedure for Emergency Operations of Points:

The following procedure is to be adopted:

i) Crank Handling of the Point when a particular point is not locked in the route due to a signal move:

The Crank handle keys are normally locked in the respective EKT instrument connected with the Control panel with white/Red miniature light indications on the panel above the crank handle push button. The cranks handle push button Blue in colour along with group trans button on the panel are to be pressed simultaneously and at the same time. The white indication starts flashing to indicate that key can be extracted. The economizer push button below the concerned group Crank Handle KLR is to be pressed to extract the Crank handle key to operate the point manually. As key is extracted the indication becomes blank. After completion of the crank handling its points the key is brought back and inserted into the EKT concerned and turned. The flashing white indication appears again. Now group received button and the concerned crank handle button are to be pressed to restore the normal working. The white indication becomes steady.

The crank handle key can be taken out only when the concerned signal on that particular route is in "ON" position and the concerned point is not locked in the route due to a signal move and extraction of crank handle key makes also the signals controlling movement over these points become inoperative.

The Crank Handle are grouped and provided in East and West Goomties as follows:

East Goomty:

Sl. No	Crank Handle Group	Point that is controlled
1.	CH-1	31A/B, 34A/B
2.	CH-2	32A/B, 33A/B, 38A/B
3.	CH-3	36A/B
4.	CH-4	37A/B, 35
5.	CH-5	39A/B

West Goomty:

Sl. No	Crank Handle Group	Point that is controlled
6.	CH-6	41A/B, 44A/B
7.	CH-7	42A/B
8.	CH-8	43A/B
9.	CH-9	45A/B and 40
10.	CH-10	46A/B

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

ii) **Crank Handling of the Point when a particular point is locked in the route due to a signal move:**

When the operation of the particular point becomes necessary by the crank handle which is locked in the route due to a signal move, the route should be released first by its emergency operation and the crank handle should be extracted by the normal procedure as explained in Para i) above. In case, the route fails to release even on application of the Emergency, and alteration of the point in the locked route is warranted, this can be done so by pressing the "Emergency Release Button" of the Crank Handle. The relevant emergency button has to be pressed along with the concerned CH group button and the group Trans button has to be pressed simultaneously with the Concerned CH group button releasing the Emergency Release CH button.

The crank handle can again be released as explained in Para i) above. The emergency release of the Crank Handle is recorded by next higher number in the veeder counter provided in the panel and every such operation has to be recorded as why such operation is warranted in a register in the prescribed pro-forma kept with SM on duty.

iii) **The Emergency operation of the point in the event of the failure of the controlling track of the point:**

First EWN key is to be inserted and turned. Then the concerned point button is to be pressed along with EWN push button. Counter will register next higher number. A miniature light will appear near EWN counter confirming that it is ready for emergency operation. Now keeping the point button in pressed condition EWN push button is to be released and the concerned point normal or reverse button is to be pressed and released as required. Before initiation of emergency point operation the on duty SM/Dy SS shall physically verify the track for clearance of line.

N.B: Every such emergency operation i.e. breaking of seal of "EWN Push button", insertion of Station Master's key and then operation of concerned point push button etc., to be recorded in the register kept for this purpose at the station.

(c) **Certification of clearance of Track before "Calling-ON" Signal operation is initiated:**

While admitting a train on Calling-On Signal, SM must satisfy himself that the portion of track circuit shown red in the display is free from all obstruction by physical verification.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

(d) Reporting Failure of Points, Track Circuit/Axle Counter and Interlocking:

(i) In the event of the failure of Points, Track Circuits/Axle Counter and interlocking the Station Master on duty should inform concerned signalling staff responsible for maintenance for attending the failures and only after the receipt of the written memo from the Signal Maintainer for rectification of the fault, SM/ASM on duty should restore the normal working.

(ii) The necessary entries should be done in the "Signal Failure Register" with a message to the Section Controller.

(iii) The following S&T staff should be intimated to rectify the failure:

Sl. No.	Designation	Head Quarters	Telephone Nos.
1.	SM-II/SM-III	TLD	9752445461/9752445705
2.	JE/Signal	TLD	9752877858
3.	SSE/Signal	Raipur	9752877812

9.1 Total Failure of Communication:

During total interruption/failure of electrical communication instrument between TLD and Hathbandh/Baikunth, the trains shall be worked in accordance with SR 6.02.04 and SR 6.02.03.

9.2 Temporary Single Line Working on Double Line Section:

In the event of introduction of single line working between Tilda and Hathbandh or between Tilda and Baikunth trains shall be worked in accordance with SR 6.02.01.

9.3 Dispatch of Train under authority to proceed without line clear or to assist the crippled train:

GR 6.02.05 and SR thereto have to be adopted.

10. Visibility Test Object:

The lamps of signal No.14 towards Hathbandh end & Signal No. 9 towards Baikunth end of Line No. 2 are to be treated as visibility test object. The Station Master on duty is responsible to check their visibility from the Station.

11. Essential Equipments at the Station:

Please refer Appendix-E of the SWR for details.

12. Fog Signal Men nominated to be called in case of Fog:

During thick and Foggy weather, the Station Master on duty at the station shall send two trained Fog Signalmen one in each direction with detonators in terms of SR. 3.61.01.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

The Station Master on duty may also utilized two trained Gang men deputed by the Jr. Engineer (P.Way).

A) Name of the Fog signalman nominated to work during fog.

The names of the entire trained fog signalman who are required to work during Fog are mentioned in the Fog signal Register mentioned at the station. The assurance of all trained staff must be taken once in a year in the month of October vide SR 3.64.07 (1).

B) STATION DETONATOR REGISTER (OP/T-124)

i) This Register contains the following parts:

Part–I: Particulars of Fog signalman posted at the station from time to time.

Part-II: Particulars of receipt and stock of detonators (at the station, to be filled in whenever detonators are used/received).

Part–III: Particular of Fogs, Fog Signalman on duty and details of Detonators used.

Part-IV: Particulars of issue and testing of Fog Signals at the station.

ii) As soon as a man is posted for duty at station as a Fog Signalman, the Station Master must satisfy himself that the person is fully acquainted with and understands the norms regarding the placing of detonators (Fog signals at the station during thick or foggy weather). As an assurance of this, the Station Master shall take the thumb impression or signature of such persons in the appointments column of Part-I of the Fog Signal Register.

iii) The Station Master shall ensure that the information maintained in the Register is kept up to-date and is accurate in all respects. Transportation Inspectors shall check the Registers and also the stock of Detonators on hand, each time they visit the station and initial with date as an indication of having done so.

C) WORKING OF FOG SIGNALMAN:

a) **Recruitment:** Fog Signalman shall be detailed for duty at stations being recruited partly from Station Traffic staff and partly from the Engineering Gang man and must not be substitute or casual labours but regular employee of the Railway.

b) **Relief:** Divisional Operations Manager shall arrange for a relief force for Relieving Fog Signalman at station area in which Fogs are prevalent when such men are absent on account of sickness or authorized leave.

D) SUPPLY & METHOD OF USE:

i) Each Fog Signalman shall be given 24 Detonators (Fog signals) or such lesser number as shall be prescribed under special instructions. The Station Master shall ensure that fresh supplies of Fog Signals are sent out, as necessary to the men in replacement of those used.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

ii) One Fog Signalman shall be sent to each of the Fog Signal posts which are fixed at all stations in rear of (i.e. outside) the First stop signal.

iii) Each Fog Signalman on reaching the Fog Signal post shall at once place and secure on the rails two fog signals about 10 meters apart from each other, one being opposite and in the direction from which the incoming train would come i.e. 270 mts from the first stop signal and second 10 mts apart.

iv) He shall then station himself 45 meters beyond the fog signal post.

v) The Dy. SS/SM/ASM on duty shall see that Fog Signalman are not posted at the Fog Signal post for a period more than 3(three) hrs at a stretch.

vi) Fog Signalman shall never leave his post unless relieved by another fog signal man and will not sleep on duty.

vii) Fog Signalman when being relieved will wait for the sight approaching train and will then remove the exploded/used detonator.

E) USE OF DETONATORS:

Home Signal defective in "OFF" position:

If Home Signal cannot be kept in "ON" position, a competent Railway Servant in uniform be deputed to exhibit a stop hand signal at the foot of the defective signal post and to place a detonator 90 mts. outside it. The Railway servant shall replace the detonator every time it is passed over by a train. He shall not leave his post until relieved by a competent Railway Servant. Relief shall be arranged every 4 hours in such.

13. Special restrictions:

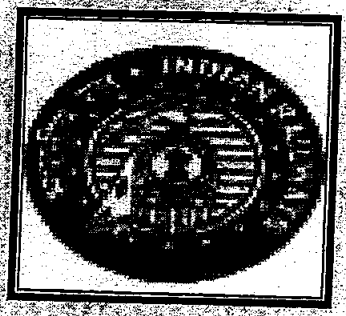
For admission of UP/DN trains carrying passengers on Line 1, the procedure contained in the SR 3.40.03 shall be adopted.

CERTIFICATE:

"NOTHING IN THESE RULES SHALL BE READ AS CANCELLED, AMENDED OR MODIFIED ANY OF THE GENERAL AND SUBSIDIARY RULES, BLOCK WORKING MANUAL OPERATION MANUAL. THESE STATION WORKING RULES CANCEL ALL PREVIOUS STATION WORKING RULES".

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr. P. C. Tripathi)
Sr.DOM/Raipur

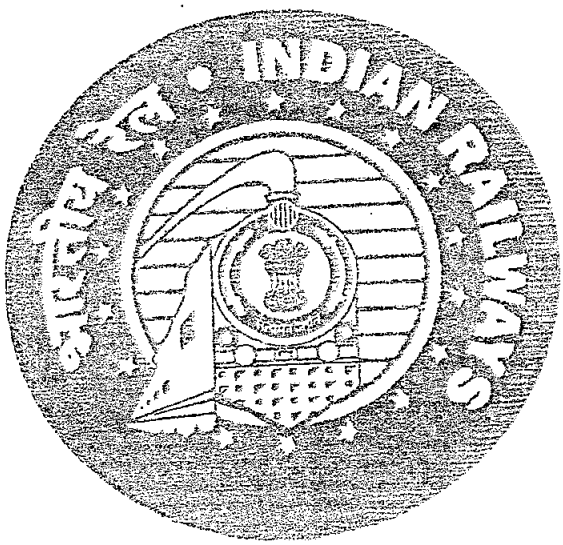


South East Central Railway

RAIPUR DIVISION

GATE WORKING RULES

Level Crossing No.	394
Km	785/21-23
Position	Closed to Road Traffic


INDIAN RAILWAYS

WORKING INSTRUCTION FOR MANNED 'C' CLASS NON-INTERLOCKED L.C.GATE AT KM 785/21-23 BETWEEN HN-TLD STATIONS, PROVIDED TELEPHONE CONNECTION WITH TILDA STATION, NORMAL POSITION "CLOSED TO ROAD TRAFFIC".

These instructions should be read together with provisions in General & Subsidiary Rules. Railways shall ensure that all Safety requirements are covered while modifying these instructions based on local conditions and requirements.

1 GENERAL :

1.1 DESCRIPTION OF THE LEVEL CROSSING GATE :

Following details shall be maintained at all manned level crossing gates :

1 Number of Level Crossing Gate – **394**

2 Engineering or Traffic Gate – **Engineering**

3 Under control of Station Master/Permanent Way Inspector - **SSE/P.WAY/TLD**

4 Location at KM - **785/21-23**

5 Connected with Station - **TILDA**

6 In between Stations – **HN-TLD**

7 BG/MG/NG – **BG**

8 Single line/Double Line/Multiple Line – **Multiple line**

9 Normal Position - **Close to Road Traffic**

10 Interlocked/Non-Interlocked – **Non-Interlocked**

11 Means of interlocking – **Nil**

12 Provision of Gate signal at KMs. **Non Interlocked**

13 Signaling arrangements - **Nil**

14 Means of communication – Telephone/Bell etc. - **Telephone with TLD Station**

15 Width of level crossing gate – **7.50 M**

16 Type of road (NH/SH/Others) – **Other**

17 Name of Road – **Khapari**

18 Metaled/Non-metaled – **Metaled**

19 Approach road – **Asphalted**

20 Width of the road – **5.50 M**

21 Angle of road crossing (in case of the skew gates) – **Right Angle**

22 Road gradient (if any)

(i) North / East Side – **1 in 40**

(i) South / west Side – **1 in 40**

23 Road alignment (straight / curve)

(i) North/East side – **Straight**

(ii) South/West side – **Straight**

24 Provision of height gauges – **Provided**

25 Type of Barriers – **Lifting**

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

26	Length of Check rails –	**9.50 m**
27	Road surface in between L-Xing gates –	**Level**
28	Length of Rumble strip/speed breaker	**5.50 m**
29	Road signs –	**Available**
30	Speed breaker indication board –	**Available**
31	TVU –	**30751, Dt: 11/2019**
32	Census next due on –	**11/2022**
33	Demarcation for replacement of Detonators –	**Provided**
34	No. of Gatemen working –	**02**
35	Nearest Railway Medical Assistance –	**Railway Hospital Raipur**
36	Nearest Private Medical Assistance available (if any) –	**Mission Hospital, Tilda**
37	List of equipment available Yes/No –	**Yes**

1.2 EQUIPMENT :

	ITEMS	**Quantity/Numbers**
(1)	Hand Signal lamp Tri Colour	5
(2)	Hand Signal Flag Green	1
(3)	Hand Signal Flag Red	5
(4)	Banner Flag Red	4
(5)	Posts for exhibiting red banner flag	4
(6)	Spare chains with padlocks	2 with stop mark.
(7)	Detonators	20 in tin case.
(8)	LED H.S Lamp	3
(9)	Gate lamps	2
(10)	Tommy Bar	1
(11)	Mortar Pan	1
(12)	Spade /Fowrah	1
(13)	Rammer	1
(14)	Pick Axe	1
(15)	Tin case for flags	1
(16)	Can for oil	1
(17)	Water pot/Bucket	1
(18)	Canister for Muster Roll	1
(19)	Set of spare spectacles of gateman wearing glasses	1
(20)	Board demarcating protection of level crossing gate diagram in case of obstruction on gate	1

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C. Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(21)	Basket	1
(22)	Whistle	1
(23)	Wall clock	1
(24)	Staves	2
(25)	Small chain with pad locks for locking the booms	2

1.3 RECORDS TO BE KEPT AT GATE LODGE :

In addition to the above equipments, following records shall also be kept at the gate lodge.

01 Gate Working Instructions in Hindi/English.

02 Gate Working Instructions in local vernacular language.

03 Gatemen Rule Book in local vernacular language.

04 List for Tools and Books.

05 Duty Roaster

06 Certificate for working as gateman.

07 Bio-Data particulars of Gateman, including date of passing vision test initial/refresher course, safety camp, etc.

08. Accident Register.

09. Record of last census of road traffic at Level Crossing Gate.

10. Public complaint book.

11. Inspection Book.

2.0 DUTIES OF GATE MAN :

2.1A) **Time Synchronization:**

After taking over the charge, the Gateman on duty shall synchronize the time of the wall clock with SM/ASM on duty at Tilda.

B) **ALERTNESS :**

The Gateman shall be alert and be prepared to take immediate action, should danger be apprehended. Keys of the gate shall be in his personal custody.

2.2 **POSITION DURING PASSAGE OF TRAINS :**

During passage of Trains, Gateman will stand in such manner :

i) Gateman will stand attentively in front of the Gate-Lodge facing the approaching train.

ii) In day time, Gateman shall hold red and green flags furled up on separate sticks in right and left hands respectively.

iii) In night time, gateman shall hold lighted hand signal lamp with white light facing the track.

iv) He shall keep the whistle slung around his neck from a cord.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/E/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

2.3 ROUTINE DUTIES OF GATEMAN :

i) Gateman shall ensure that red banner flag is placed across the track whenever the gate is kept in open condition for passage of road vehicles.

ii) Gateman shall ensure that gate lamps and lamps of all gate signals are lighted and kept burning continuously from sunset to sunrise.

iii) Gateman shall perform his duties strictly according to the duty roaster and shall not leave the gate unless reliever arrives and takes charge of it. However, if it is necessary to leave the gate in an emergency, he must close and lock the gates against road traffic, before leaving the gate.

iv) Except where otherwise prescribed under special instructions, he shall observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains.

v) Gateman shall watch all passing trains and keep sharp look out for any unusual like hot axle, hanging chains, hanging battery, any vehicle/ vehicles/wagons/train/battery box on fire, shifted load, falling material like brake blocks, brake beams, safety bracket, vaccum cylinder or any other situation and endangering safe running of trains.

vi) Gateman shall also be prepared to repeat any signal which guard may give to driver on walkie-talkie or in any other way.

vii) If lifting barriers get damaged or becomes out of order, the gateman shall use the spare chain with disk and padlocks for securing the gate against road traffic.

viii) Gateman shall report to the Station master/TLD, nearest Gang mate or Permanent way Inspector for any defect in his gate or apparatus pertaining to it, as soon as possible.

ix) Gateman shall wear badge and prescribed uniform while on duty at level crossing gate.

x) Gateman shall ensure that he is having competency certificate in his possession while on duty.

xi) Gateman shall work in the gate as per Gate Working Instructions and remain well conversant with these instructions.

xii) Gateman shall ensure that equipment supplied at the gate is in good order and ready for immediate use.

xiii) Gateman shall see that the channel for the flange of the wheel is kept clear.

xiv) Gateman shall keep the road surface well watered and reamed in case of unmetalled roads.

(Anand Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

xv) Gateman must be vigilant to see that inconvenience to road users due to closure of gates should be to the minimum possible extent.

xvi) Gateman on electrified sections shall watch that road vehicles/animals passing from gate are within the height gauge provided on either side of the level crossing gate.

xvii) Gateman shall prevent tress passing by persons or cattle to the maximum extent.

2.4 ACTION IN CASE OF UNUSUAL OCCURRENCE ON TRAIN:

In case gateman observes any thing unusual with a passing train, he shall take following action:

i) He should take prompt action to warn the driver/guard of the passing train by showing red flag by day and red light by night.

ii) He shall simultaneously try to draw the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting, gesticulating and throwing ballast on the brake van or by any other means.

iii) If driver/guard fails to take notice, gateman shall immediately inform the **Station master/TLD**, if connected on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.

iv) In case of train parting, gateman shall not show stop hand signal but shall show prescribed signal for train parting.

v) He shall endeavor to attract the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting, gesticulating and by raising both hands vertically above, quickly parting them and bringing them together in repeated UP and Down motion as high and as low as possible.

vi) In case the train does not stop, gateman shall immediately inform the **Station master/TLD** on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.

2.5 ACTION IN AN EMERGENCY AT THE LEVEL CROSSING:-

i) In case of an obstruction at the level crossing, gateman shall try to remove the obstruction.

ii) Thereafter, if he is unable to remove the obstruction, gateman shall immediately advise the **Station Master on duty at TLD**, over telephone, regarding the defects/obstructions at the gate, under exchange of private number.

iii) If there is no response from the **Station master/TLD** after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

The Gateman shall protect the line as under :

a) On Double line :

(i) If both lines are obstructed the Gateman shall plant a red banner flag by day and a red light by night 5 meters away on posts duly provided for the purpose. He shall first protect the line on which a train is expected to arrive first.

(ii) Then he will similarly plant the other red banner flag by day and red light by night on other line 5 meters away from the site of obstruction.

(iii) Gateman shall then proceed to protect the gate along with detonators, LED H.S Lamps and red flag by day and red hand signal lamp by night.

(iv) Gateman shall precede exhibiting red flag by day and red hand signal lamp by night on the line on which a train is expected to arrive first, to a point 600 meters on BG and place one detonator on the line. Thereafter he shall proceed to a distance 1200 meters on BG from the level crossing gate and place 3 detonators on the track 10 meters apart. Having thus protected the line he shall return to the level crossing gate picking up the intermediate detonator on his way back.

(v) Thereafter, he shall proceed on the other line, showing red hand signal, similarly place detonator as described in Para (iv) above and return to the site of obstruction, picking up the intermediate detonator on his way back.

(vi) Having returned to the gate, he must then take steps to remove the obstruction and warn the driver of the approaching the train.

(vii) In case the gateman observe or hears a train approaching when he is still on his way to protect and before he reaches the stipulated distance to place detonators, he shall place detonators on the line at a distance as far away as he can go.

(viii) Thereafter, he shall light up and fix the LED H.S Lamp to warn the driver and stop the approaching train by waving his red flag by day red hand signal lamp by night repeatedly.

b) On Middle line :-

i) All the procedures required to be followed vide above para **a) (i) to (viii)** for protecting the LC Gate in the direction from where the train is expected first.

ii) In addition the Gateman shall protect the gate in other direction of the Middle line in the similar manner.

c) Other action to be taken by Gateman

i) At night, Gateman shall light two hand signal lamps and take action to exhibit red light and protect the lines as described in **sub para (a)** above.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

ii) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall take immediate action.

iii) He shall note down the particulars of the road vehicle, vehicle number, name of the driver, owner and relay these details to the nearest **Station Master/TLD** or Permanent Way Inspector regarding the particulars and obstructions at the level crossing gate, through messenger or other means available.

03) Signals:
There are no arrangements of Signals as the gate is non-interlocked.

04) Communications:
Telephone communication is provided between Gate lodge and SM on duty at TLD Station.

05) Mode of Operation:
The Gate shall be kept constantly closed to the road traffic. The working of the gate should be follows:-

(a) The Gate man must seek for permission from on duty **station master at TLD** for opening the gate.

(b) On duty **station master at TLD** shall ensure that there is no train movement in there section. Thereafter, **station master/TLD** shall give his private number to the gateman allowing him to open the gate for the purpose of clearing the road traffic

(c) Suitable entries should be made by the **station master/ TLD** in the train signal register and private number book in red ink.

(d) After passing of road traffic the gateman shall close the gate and confirm this to **station master/TLD** under exchange of private number.

(e) Before any train is allowed to enter the block section again, the **station master/TLD** must ensure that the private number from the gateman have been received in token of his having closed the gate.
Whenever the gate is opened to road traffic, the gateman must ensure that banner flag on either side on the track at stipulated places are planted during day and red hand signal during night to the rail traffic.

(f) As per revised working instruction for manned non-interlocked LC Gates normally closed to road traffic (Vide RB letter No-2000/Safety (A&R)/19/39 Pt, dt. 24.09.10.) -

- Once the gate is closed for road traffic, the **station master on duty at TLD station** can take off the last stop signal for DN trains or can grant line clear to HN Station for UP trains without exchanging a private number with the gateman, as the gate is kept Normally Closed to Road Traffic.

(Amol Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

- It is the responsibility of the on duty **SM/TLD** to allow the gateman to open the gate for passage of road traffic at least every 20 minutes or so.

06) Mode of operation of Electrical operated Lifting Barrier:

There is one panel for operation (Closing & Opening of lifting barriers) of the LC Gate.

(i) Description of the Control Panel :-

The Power Panel is used to operate the lifting barriers of the LC Gate for Opening & Closing. The descriptions of various buttons provided in the panel are as follow:-

Sl. No.	Panel part /Equipment	Purpose
1	Indicator power OFF/ON (No-1)	When it glows, indicates that the power supply is available.
2	Selector Switch **(No-2)**	For selection of **Manual or Auto** mode operation.
3	Green Colour push button (10 AMP) **(No-3)**	To be pressed for opening of barriers.
4	Selector Switch **(No-4)**	To turn complete barrier system in ON/OFF position i.e. it is the switch for OFF/ON panel working.
5	Boom locking Indicator **(No-5)**	When it glows indicates that the lifting barrier booms have been securely locked. The lamp will turn off as soon as the barriers are unlocked for opening the lifting barriers.
6	Red Colour push button **(No-6)**	To be pressed to close the barriers
7	Selector Switch **(No-7)**	To select whether the BARRIER-1 has to be operated or not
8	Barrier open Indicator **(No-8)**	When it glows, indicates that the lifting barrier booms have been securely opened.
9	Selector Switch **(No-9)**	To select whether the BARRIER-2 has to be operated or not
10	Handle generator fitted with panel	In case of power failure, Selector switch (No-2) should be turned towards Manual position then handle to be rotated in anti clock-wise direction to open the gate and in clockwise direction to close the gate.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

11	Spare Crank handle	In case, both the systems, i.e Manual & Auto failed to work; 'Spare Crank handle' can be used to operate the gate and is kept separately for this purpose. In case, the systems have been failed to work with gate in closed condition, the gate can be opened by using spare crank handle. Prior to use of this crank handle, the gate man has to unlock the booms and flap cover provided to insert the crank handle & then handle to be rotated in anti clockwise direction to open the gate and in clockwise direction to close the gate.

(ii) **Hooters:**

Sl. No.	Equipment	Purpose
1	Hooter:	Two Hooters are provided on both the North Side & South Side Booms which will start buzzing during the operation for **closing of the LC Gate** to warn the road users.

(iii) **LED LAMP**

Provided on both side of lifting barriers with glowing red light to warn the road users.

(iv) **Procedure to Close the LC Gate:**

Duties of Gate Keeper for closing the LC Gate:

- On getting advice from the Station Master on duty, the Gate Keeper would press the **'RED' colour push button** provided on the Power Panel till such time the barriers are properly seated on the Rest posts and Boom locking indicator starts glowing on the power panel.

(v) **Procedure to Open the LC Gate:**

Duties of Gate Keeper for Opening the LC Gate:

He shall press the 'GREEN' colour push button provided on the Power Panel till such time the gate is opened fully against the road traffic and the barrier open indicator starts glowing on the power panel.

(vi) **Failure of Electrical Supply:**

In case of failure of electrical supply, Gateman shall operate the Gate by means of following process, provided at Gate.

(a) **Opening of the Gate:**

- **Selector Switch No. 2** has to be set towards **'Manual'** Position.
- The **Selector Switch No. 7 & 9** are to be put in **'OFF'** position.
- The **Handle fitted with the Panel** has to be rotated in the **anti-clock wise** direction till such time the barriers are opened completely.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(b) Closing of the Gate:

- **Selector Switch No. 2** has to be set towards **'Manual'** Position.
- The **Selector Switch No. 7 & 9** are to be put in **'OFF'** position.
- The **Handle fitted with the Panel** has to be rotated in the **clock-wise direction** till such time the barriers are closed and seated properly in the rest posts.

(vii) Failure of both modes of operation:

In case of failure of both AUTO & MANUAL modes for operation of the LC Gate, the following procedure has to be followed.

(a) Opening of the Gate:

- The Crank Handle provided separately in a covered box has to be used.
- The Gateman now shall unlock the Boom No. 1 and as well the flap cover for insertion of the crank handle.
- The **crank handle** has to be rotated in **anti-clock wise direction** to open the Boom No-1 till such time the barrier is opened completely against road traffic.
- Similar action has to be done for Boom No. 2 also.
- Necessary entries have to be made in the LOG REGISTER for using CRANK HANDLE provided separately with reasons and Date & time.

(b) Closing of the Gate:

- The Crank Handle provided separately in a covered box has to be used.
- The **crank handle** has to be rotated in **clock-wise direction** to close the Boom No-1 till such time the barrier seated properly on the rest post.
- Similar action has to be done for Boom No. 2 also.
- Necessary entries have to be made in the LOG REGISTER for using CRANK HANDLE provided separately with reasons and Date & time.

07) Exchange of Private Number:

(i) Gateman must seek permission from **Station Master/TLD** for opening the gate.

(ii) **Station Master/TLD** shall ensure that there is no train movement in the block section. Thereafter **Station Master/TLD** shall give private number to the gateman allowing him to open the gate for purpose of clearing road traffic.

(iii) Suitable entries shall be made by the **Station Master/TLD** in the Train Signal Register, Private number Book in Red ink.

(iv) After passage of road traffic, the gateman shall close the gate and conform this to **Station Master/TLD**, under exchange of private number.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(v) Before any train is allowed to enter the block section again, the **Station Master/TLD** must ensure that the Private Number from the Gateman has been received as a token of closing the gate.

(vI) Gateman once closed the gate for road traffic must on no account be opened unless this is authorized by the **Station Master/TLD**, under exchange of private number.

08) Failure of Telephonic Communication:

When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted:

(i) SM/TLD shall issue a caution order to the driver of all DN trains entering the section TLD-HN and similarly SM/HN shall issue caution order to all UP trains.

(ii) The caution order shall advise the driver to whistle continuously and approach the gate cautiously

(iii) The driver should be instructed to pass the gate cautiously, on being hand signaled by the gateman. If hand signal is not seen, driver should be prepared to stop short of the gate and depute his Assistant Driver to see the condition of the gate. If the gate is closed, the Assistant Driver will give the all right signal and if the gate is not closed the Assistant Driver must close the gate and then give the all right signal. In the absence of the Assistant Driver, the Driver may take the assistance of the Assistant Guard/Guard and shall stop the train after clearing of the level crossing gate to pick up the Assistant Driver who will reopen the gate for passage of road traffic.

(iv) In case of an approaching train, the SM/TLD shall advise the SM/HN at the dispatching end, under exchange of private number, which the telephone at the gate has failed.

(v) The SM/HN at the dispatching end shall then issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.

(vi) SM/TLD shall also advise the gateman through gang man/ patrolman or driver of the first train that the telephone has become defective.

(vii) SM/TLD should also advise S&T staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the defect at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after S & T staff rectify the telephone and issue reconnection/ fit memo for the same.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

09) Failure of Lifting Barriers or Leaf Gates:-

i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers or leaf gates, the gateman will immediately inform the SM/TLD on duty, under exchange of private number, and ensure that lifting barriers or leaf gates do not foul the track.

ii) He shall immediately fix red banner flag by day and red light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.

iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

iv) After securing the gate against road traffic, he shall show green hand signal flag by day and green light by night to the driver of the approaching train.

v) On duty SM/TLD shall issue caution order to the driver of a departing train.

vi) He shall also advise the SM/HN at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.

vii) SM/TLD should also advise maintenance staff responsible for maintenance of the lifting barriers/leaf gates to rectify the defect at the earliest.

viii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

10) Obstruction at the Gate:-

i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall immediately fix red banner flag by day ad red lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.

ii) Immediately after this, the gateman shall advise the SM/TLD on duty, regarding the defect/ obstruction at the gate, under exchange of private number.

iii) On duty SM/TLD shall be advised to put the reception/departure signals back to 'ON' position, if taken 'OFF' for a train.

iv) If there is no response from the SM/TLD after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

v) Gateman shall then rush with detonators, LED H.S Lamp, and red flag by day and red hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of gateman under item no 2.5.

vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.

vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the driver, owner and relay these details to the SM/TLD who shall not start the train unless he has been ensured by the gateman that the road vehicle or the lifting barriers/ leaf gates are not fouling the track.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

viii) The SM/TLD shall also inform the SM/HN at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to dispatch any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstruction.

ix) After the track has been cleared of all obstructions the gateman shall inform the SM/TLD accordingly, under exchange of private number.

x) SM/TLD & SM/HN shall then issue a caution order to drivers of all trains to proceed cautiously, and pass the gate on green hand signal of the gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.

xi) Gateman Shall secures the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and there after exhibit green hand signal if the gate is not obstructed.

xii) SM/TLD shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers/ leaf gates to repair the same at the earliest.

xiii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the defective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

11) Obstruction on the Track near Level Crossing:-

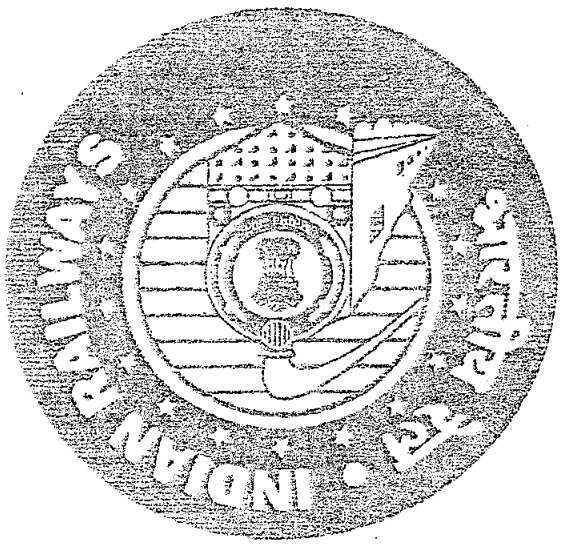
If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by road vehicle or derailment which is visible to the gateman, the gateman and SM/TLD will adopt the procedure given under item No.10 above. If the obstruction fouls the level Crossing Gate, gateman must keep the gates closed against road traffic till the track is cleared of the obstruction.

12) Special Restrictions:

It is the responsibility of the on duty SM/TLD to allow the gateman to open the gate for passage of road traffic at least every 20 minutes or so.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

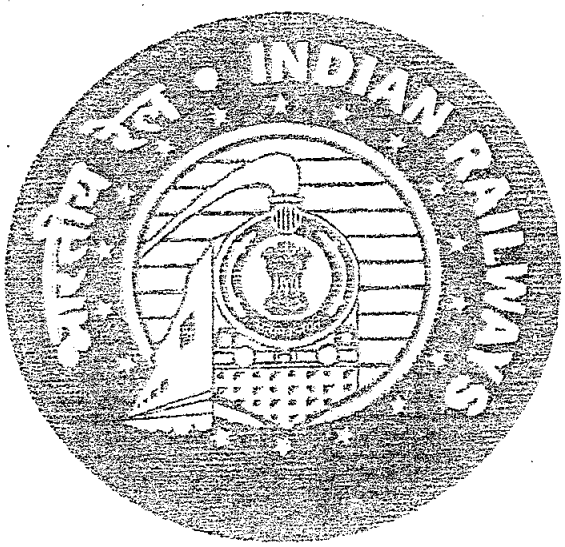

INDIAN PARLIAMENT
भारतीय संसद

South East Central Railway

RAIPUR DIVISION

GATE WORKING RULES

Level Crossing No.	395
Km	786/31-33
Position	Closed to Road Traffic


INDIAN RAILWAYS

WORKING INSTRUCTION FOR MANNED 'C'CLASS NON-INTERLOCKED L.C.GATE AT KM 786/31-33 BETWEEN HN-TLD STATIONS, PROVIDED TELEPHONE CONNECTION WITH TILDA STATION, NORMAL POSITION "CLOSED TO ROAD TRAFFIC".

These instructions should be read together with provisions in General & Subsidiary Rules. Railways shall ensure that all Safety requirements are covered while modifying these instructions based on local conditions and requirements.

1 **GENERAL :**

1.1 **DESCRIPTION OF THE LEVEL CROSSING GATE :**

Following details shall be maintained at all manned level crossing gates :

1 Number of Level Crossing Gate – **395**
2 Engineering or Traffic Gate – **Engineering.**
3 Under control of Station Master/Permanent Way Inspector - **SSE/P.WAY/TLD**
4 Location at KM - **786/31-33**
5 Connected with Station - **TILDA**
6 In between Stations – **HN-TLD**
7 BG/MG/NG – **BG**
8 Single line/Double Line/Multiple Line – **Multiple line**
9 Normal Position - **Close to Road Traffic**
10 Interlocked/Non-Interlocked – **Non-Interlocked**
11 Means of interlocking – **Nil**
12 Provision of Gate signal at KMs – **Non-Interlocked**
13 Signaling arrangements – **Nil**
14 Means of communication – **Telephone with TLD Station**
15 Width of level crossing gate – **4.50 M**
16 Type of road (NH/SH/Others) – **Other**
17 Name of Road – **Bilari**
18 Metaled/Non-metaled – **Metaled**
19 Approach road – **Asphalted**
20 Width of the road – **3.00 M**
21 Angle of road crossing (in case of the skew gates) – **NIL**
22 Road gradient (if any)
(i) North / East Side – **1 in 30**
(i) South / west Side – **1 in 30**
23 Road alignment (straight / curve)
(i) North/East side – **Straight**
(ii) South/West side – **Curve**
24 Provision of height gauges – **Provided**
25 Type of Barriers – **Lifting**
26 Length of Check rails – **6.50 m**
27 Road surface in between L-Xing gates – **Level**
28 Length of Rumble strip/speed breaker – **3.00m**
29 Road signs – **Available**
30 Speed breaker indication board – **Available**
31 TVU – **24480, 07/2018**
32 Census next due on – **07/2021**

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

33	Demarcation for replacement of Detonators –	**Provided**
34	No. of Gatemen working –	**02**
35	Nearest Railway Medical Assistance –	**Railway Hospital Raipur**
36	Nearest Private Medical Assistance available –	**Mission Hospital, Tilda**
37	List of equipment available Yes/No –	**Yes**

1.2 EQUIPMENT :

	ITEMS	**Quantity/Numbers**
(1)	Hand Signal lamp Tri Colour	5
(2)	Hand Signal Flag Green	1
(3)	Hand Signal Flag Red	5
(4)	Banner Flag Red	4
(5)	Posts for exhibiting red banner flag	4
(6)	Spare chains with padlocks	2 with stop mark.
(7)	Detonators	20 in tin case.
(8)	LED H.S. Lamp	3
(9)	Gate lamps	2
(10)	Tommy Bar	1
(11)	Mortar Pan	1
(12)	Spade/Fowrah	1
(13)	Rammer	1
(14)	Pick Axe	1
(15)	Tin case for flags	1
(16)	Can for oil	1
(17)	Water pot/Bucket	1
(18)	Canister for Muster Roll	1
(19)	Set of spare spectacles of gateman wearing glasses	1
(20)	Board demarcating protection of level crossing gate diagram in case of obstruction on gate	1
(21)	Basket	1
(22)	Whistle	1
(23)	Wall clock	1
(24)	Staves	4
(25)	Small chain with pad locks for locking the booms	2

1.3 RECORDS TO BE KEPT AT GATE LODGE :

In addition to the above equipment, following records shall also be kept at the gate lodge.

01. Gate Working Instructions in Hindi/English.
02. Gate Working Instructions in local vernacular language.
03. Gatemen Rule Book in local vernacular language.
04. List for Tools and Books.
05 Duty Roaster
06. Certificate for working as gateman.
07. Bio-Data particulars of Gateman, including date of passing vision test, initial/refresher course, safety camp, etc.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/D Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

08. Accident Register.
09. Record of last census of road traffic at Level Crossing Gate.
10. Public complaint book.
11. Inspection Book.

2.0 DUTIES OF GATE MAN :

2.1 ALERTNESS :

The Gateman shall be alert and be prepared to take immediate action, should danger be apprehended, Keys of the gate shall be in his personal custody.

2.2 POSITION DURING PASSAGE OF TRAINS :

During passage of Trains, Gateman will stand in such manner :

i) Gateman will stand attentively in front of the Gate-Lodge facing the approaching train.

ii) In day time, Gateman shall hold red and green flags furled up on separate sticks in right and left hands respectively.

iii) In night time, gateman shall hold lighted hand signal lamp with white light facing the track.

iv) He shall keep the whistle slung around his neck from a cord.

2.3 ROUTINE DUTIES OF GATEMAN :

i Gateman shall ensure that red banner flag is placed across the track whenever the gate is kept in open condition for passage of road vehicles.

ii Gateman shall ensure that gate lamps and lamps of all gate signals are lighted and kept burning continuously from sunset to sunrise.

iii Gateman shall perform his duties strictly according to the duty roaster and shall not leave the gate unless reliever arrives and takes charge of it. However, if it is necessary to leave the gate in an emergency, he must close and lock the gates against road traffic, before leaving the gate.

iv Except where otherwise prescribed under special instructions, he shall observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains.

v Gateman shall watch all passing trains and keep sharp look out for any unusual like hot axle, hanging chains, hanging battery, any vehicle/ vehicles/wagons/train/battery box on fire, shifted load, falling material like brake blocks, brake beams, safety bracket, vaccum cylinder or any other situation and endangering safe running of trains.

vi Gateman shall also be prepared to repeat any signal which guard may give to driver on walkie-talkie or in any other way.

vii If lifting barriers get damaged or becomes out of order, the gateman shall use the spare chain with disk and padlocks for securing the gate against road traffic.

viii Gateman shall report to the Station master/TLD, nearest Gang mate or Permanent way Inspector for any defect in his gate or apparatus pertaining to it, as soon as possible.

ix Gateman shall wear badge and prescribed uniform while on duty at level crossing gate.

x Gateman shall ensure that he is having competency certificate in his possession while on duty.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/E/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

xi Gateman shall work in the gate as per Gate Working Instructions and remain well conversant with these instructions.

xii Gateman shall ensure that equipment supplied at the gate is in good order and ready for immediate use.

xiii Gateman shall see that the channel for the flange of the wheel is kept clear.

xiv Gateman shall keep the road surface well watered and reamed in case of unmetalled roads.

xv Gateman must be vigilant to see that inconvenience to road users due to closure of gates should be to the minimum possible extent.

xvi Gateman on electrified sections shall watch that road vehicles/animals passing from gate are within the height gauge provided on either side of the level crossing gate.

xvii Gateman shall prevent tress passing by persons or cattle to the maximum extent.

xviii Loss/damage to height gauge shall be immediately reported to the SM on duty at TLD.

xix If the OHE wire is dropped at the LC gate which may endanger the safe passage of road traffic, Gate man shall arrange to stop all road traffic passing through the gate until it is attended and ensured that gate is safe for passage of road traffic.

2.4 ACTION IN CASE OF UNUSUAL OCCURRENCE ON TRAIN:

In case gateman observes any thing unusual with a passing train, he shall take following action:

i) He should take prompt action to warn the Driver/Guard of the passing train by showing red flag by day and red light by night.

ii) He shall simultaneously try to draw the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting, gesticulating and throwing ballast on the brake van or by any other means.

iii) If driver/guard fails to take notice, gateman shall immediately inform the Station master/TLD, if connected on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.

iv) In case of train parting, gateman shall not show stop hand signal but shall show prescribed signal for train parting.

v) He shall endeavor to attract the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting, gesticulating and by raising both hands vertically above, quickly parting them and bringing them together in repeated UP and Down motion as high and as low as possible.

vi) In case the train does not stop, gateman shall immediately inform the Station master/TLD on telephone, to take appropriate action, under exchange of private number.

2.5 ACTION IN AN EMERGENCY AT THE LEVEL CROSSING:-

i) In case of an obstruction at the level crossing, gateman shall try to remove the obstruction.

ii) Thereafter, if he is unable to remove the obstruction, gateman shall immediately advise the Station Master on duty at TLD, over telephone, regarding the defects/obstructions at the gate, under exchange of private number.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

iii) If there is no response from the Station master/TLD after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

The Gateman shall protect the line as under :

a) On Double line :

1. If both lines are obstructed the Gateman shall plant a red banner flag by day and a red light by night 5 meters away on posts duly provided for the purpose. He shall first protect the line on which a train is expected to arrive first.
2. Then he will similarly plant the other red banner flag by day and red light by night on other line, 5 meters away from the site of obstruction.
3. Gateman shall then proceed to protect the gate along with detonators, LED H.S lamps and red flag by day and red hand signal lamp by night.
4. Gateman shall proceed exhibiting red flag by day and red hand signal lamp by night on the line on which a train is excepted to arrive first, to a point 600 meters on BG and place one detonator on the line. Thereafter he shall proceed to a distance 1200 meters on BG from the level crossing gate and place 3 detonators on the track 10 meters apart. Having thus protected the line he shall return to the level crossing gate picking up the intermediate detonator on his way back.
5. Thereafter, he shall precede towards the other line, showing red hand signal, similarly place detonator as described in para (iv) above and return to the site of obstruction, picking up the intermediate detonator on his way back.
6. Having returned to the gate, he must then take steps to remove the obstruction and warn the driver of the approaching the train.
7. In case the gateman observe or hears a train approaching when he is still on his way to protect and before he reaches the stipulated distance to place detonators, he shall place detonator s on the line at a distance as far away as he can go.
8. Thereafter, he shall light up and fix the LED H.S lamp to warn the driver and stop the approaching train by waving his red flag by day red hand signal lamp by night repeatedly.

b) On Middle line :-

i) All the procedures required to be followed vide above para a) (i) to (viii) for protecting the LC Gate in the direction from where the train is expected first.

ii) In addition the Gateman shall protect the gate in other direction of the Middle line in the similar manner.

c) Other action to be taken by Gateman

i) At night, Gateman shall light two hand signal lamps and take action to exhibit red light and protect the lines as described in sub para (a) above.

ii) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall take immediate action.

iii) He shall note down the particulars of the road vehicle, vehicle number, name of the driver, owner and relay these details to the nearest Station Master/TLD or Permanent Way Inspector regarding the particulars and obstructions at the level crossing gate, through messenger or other means available.

03) <u>Signals:</u>

There are no arrangements of Signals as the gate is non-interlocked.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

04) Communications:

Telephone communication is provided between Gate lodge and SM on duty at TLD Station.

05) Mode of Operation:-

The Gate shall be kept constantly closed to the road traffic. The working of the gate should be follows:

(a) The Gate man must seek for permission from on duty station master at TLD for opening the gate.

(b) On duty station master at TLD shall ensure that there is no train movement in there section. Thereafter, station master/TLD shall give his private number to the gateman allowing him to open the gate for the purpose of clearing the road traffic.

(c) Suitable entries should be made by the station master/ TLD in the train signal register and private number book in red ink.

(d) After passing of road traffic the gateman shall close the gate and confirm this to station master/TLD under exchange of private number.

(e) Before any train is allowed to enter the block section again, the station master/TLD must ensure that the private number from the gateman have been received in token of his having closed the gate.
Whenever the gate is opened to road traffic, the gateman must ensure that banner flag on either side on the track at stipulated places are planted during day and red hand signal during night to the rail traffic.

(f) As per revised working instruction for manned non-interlocked LC Gates normally closed to road traffic (Vide RB letter No-2000/Safety (A&R)/19/39 Pt, dt. 24.09.10.) -

- Once the gate is closed for road traffic, the station master on duty at TLD station can take off the last stop signal for DN trains or can grant line clear to HN Station for UP trains without exchanging a private number with the gateman, as the gate is kept Normally Closed to Road Traffic.
- It is the responsibility of the on duty SM/TLD to allow the gateman to open the gate for passage of road traffic at least every 20 minutes or so.

6) Mode of operation of Electrical operated Lifting Barrier :

There is one panel for operation (Closing & Opening of lifting barriers) of the LC Gate.

(i) Description of the Control Panel :-

The Power Panel is used to operate the lifting barriers of the LC Gate for Opening & Closing. The descriptions of various buttons provided in the panel are as follow:-

Sl. No.	Panel part /Equipment	Purpose
1	Indicator power OFF/ON **(No-1)**	When it glows, indicates that the power supply is available.
2	Selector Switch **(No-2)**	For selection of **Manual or Auto** mode operation.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

3	Green Colour push button(10 AMP) **(No-3)**	To be pressed for opening of barriers.
4	Selector Switch **(No-4)**	To turn complete barrier system in **ON/OFF** position i.e. it is the switch for OFF/ON panel working.
5	Boom locking Indicator **(No-5)**	When it glows indicates that the lifting barrier booms have been securely locked. The lamp will turn off as soon as the barriers are unlocked for opening the lifting barriers.
6	Red Colour push button **(No-6)**	To be pressed to close the barriers
7	Selector Switch **(No-7)**	To select whether the **BARRIER-1** has to be operated or not.
8	Barrier open Indicator **(No-8)**	When it glows, indicates that the lifting barrier booms have been securely opened.
9	Selector Switch **(No-9)**	To select whether the **BARRIER-2** has to be operated or not
10	Handle generator fitted with panel	In case of power failure, **Selector switch** (No-2) should be turned towards **Manual position** then handle to be rotated in anti clock-wise direction to open the gate and in clockwise direction to close the gate.
11	Spare Crank handle	In case, both the systems, i.e Manual & **Auto** failed to work, **Spare Crank handle'** can be used to operate the gate and is kept separately for this purpose. In case, the systems have been failed to work with gate in closed condition, the gate can be opened by using spare crank handle. Prior to use of this crank handle, the gate man has to unlock the booms and flap cover provided to insert the crank handle & then handle to be rotated in anti clockwise direction to open the gate and in clockwise direction to close the gate.

(ii) Hooters:

Sl. No.	Equipment	Purpose
1	Hooter:	Two Hooters are provided on both the North Side & South Side Booms which will start buzzing during the operation for closing of the LC Gate to warn the road users.

(iii) LED LAMP

Provided on both side of lifting barriers with glowing red light to warn the road users.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(iv) Procedure to Close the LC Gate:

Duties of Gate Keeper for closing the LC Gate:

- On getting advice from the Station Master on duty, the Gate Keeper would press the 'RED' colour push button provided on the Power Panel till such time the barriers are properly seated on the Rest posts and Boom locking indicator starts glowing on the power panel.

(v) Procedure to Open the LC Gate:

Duties of Gate Keeper for Opening the LC Gate:

He shall press the 'GREEN' colour push button provided on the Power Panel till such time the gate is opened fully against the road traffic and the barrier open indicator starts glowing on the power panel.

(vi) Failure of Electrical Supply:

In case of failure of electrical supply, Gateman shall operate the Gate by means of following process, provided at Gate.

(a) Opening of the Gate:

- **Selector Switch No. 2** has to be set towards **'Manual'** Position.
- The **Selector Switch No. 7 & 9** are to be put in **'OFF'** position.
- The **Handle fitted with the Panel** has to be rotated in the **anti-clock wise** direction till such time the barriers are opened completely.

(b) Closing of the Gate:

- **Selector Switch No. 2** has to be set towards **'Manual'** Position.
- The **Selector Switch No. 7 & 9** are to be put in **'OFF'** position.
- The **Handle fitted with the Panel** has to be rotated in the **clock-wise direction** till such time the barriers are closed and seated properly in the rest posts.

(vii) Failure of both modes of operation:

In case of failure of both AUTO & MANUAL modes for operation of the LC Gate, the following procedure has to be followed.

(a) Opening of the Gate:

- The Crank Handle provided separately in a covered box has to be used.
- The Gateman now shall unlock the Boom No. 1 and as well the flap cover for insertion of the crank handle.
- The **crank handle** has to be rotated in **anti-clock wise direction** to open the Boom No-1 till such time the barrier is opened completely against road traffic.
- Similar action has to be done for Boom No. 2 also.
- Necessary entries have to be made in the LOG REGISTER for using CRANK HANDLE provided separately with reasons and Date & time.

(b) Closing of the Gate:

- The Crank Handle provided separately in a covered box has to be used.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

- The **crank handle** has to be rotated in **clock-wise direction** to close the Boom No-1 till such time the barrier seated properly on the rest post.
- Similar action has to be done for Boom No. 2 also.
- Necessary entries have to be made in the LOG REGISTER for using CRANK HANDLE provided separately with reasons and Date & time.

07 Exchange of Private Number:

(i) Gateman must seek permission from **Station Master/TLD** for opening the gate.

(ii) **Station Master/TLD** shall ensure that there is no train movement in the block section. Thereafter **Station Master/TLD** shall give private number to the gateman allowing him to open the gate for purpose of clearing road traffic.

(iii) Suitable entries shall be made by the **Station Master/TLD** in the Train Signal Register, Private number Book in Red ink.

(iv) After passage of road traffic, the gateman shall close the gate and conform this to **Station Master/TLD**, under exchange of private number.

(v) Before any train is allowed to enter the block section again, the **Station Master/TLD** must ensure that the Private Number from the Gateman has been received as a token of closing the gate.

(vi) Gateman once closed the gate for road traffic must on no account be opened unless this is authorized by the **Station Master/TLD**, under exchange of private number.

08. Failure of Telephonic Communication:

When Telephonic Communication fails or it does not get any response from the Gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted:

i) SM/TLD shall issue a caution order to the driver of all DN trains entering the section TLD-HN and similarly SM/HN shall issue caution order to all UP trains.

ii) The caution order shall advise the driver to whistle continuously and approach the gate cautiously.

iii) The driver should be instructed to pass the gate cautiously, on being hand signaled by the gateman. If hand signal is not seen, driver should be prepared to stop short of the gate and depute his Assistant Driver to see the condition of the gate. If the gate is closed, the Assistant Driver will give the all right signal and if the gate is not closed the Assistant Driver must close the gate and then give the all right signal. In the absence of the Assistant Driver, the Driver may take the assistance of the Assistant Guard/Guard and shall stop the train after clearing of the level crossing gate to pick up the Assistant Driver who will reopen the gate for passage of road traffic.

iv) In case of an approaching train, the SM/TLD shall advise the SM/HN at the dispatching end, under exchange of private number, which the telephone at the gate has failed.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

v) The SM/HN at the dispatching end shall then issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.

vi) SM/TLD shall also advise the gateman through gang man/ patrolman or driver of the first train that the telephone has become defective.

vii) SM/TLD should also advise S & T staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the defect at the earliest.

viii) Normal working will be resumed only after S & T staff rectify the telephone and issue reconnection/ fit memo for the same.

09. Failure of Lifting Barriers or Leaf Gates:-

i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers or leaf gates, the gateman will immediately inform the **SM/TLD** on duty, under exchange of private number, and ensure that lifting barriers or leaf gates do not foul the track.

ii) He shall immediately fix red banner flag by day and red light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.

iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

iv) After securing the gate against road traffic, he shall show green hand signal flag by day and green light by night to the driver of the approaching train.

v) On duty **SM/TLD** shall issue caution order to the driver of a departing train.

vi) He shall also advise the **SM/HN** at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.

vii) **SM/TLD** should also advise maintenance staff responsible for maintenance of the lifting barriers/leaf gates to rectify the defect at the earliest.

viii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

10. Obstruction at the Gate:-

i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall immediately

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

fix red banner flag by day ad red lamp by night on posts provided at both ends of the gate, for this purpose.

ii) Immediately after this, the gateman shall advise the **SM/TLD** on duty, regarding the defect/ obstruction at the gate, under exchange of private number.

iii) On duty **SM/TLD** shall be advised to put the reception/departure signals back to 'ON' position, if taken 'OFF' for a train.

iv) If there is no response from the **SM/TLD** after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

v) Gateman shall then rush with detonators, LED H.S lamp, and red flag by day and red hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General Instruction for duties of gateman under item no 2.5.

vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.

vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the driver, owner and relay these details to the **SM/TLD** who shall not start the train unless he has been ensured by the gateman that the road vehicle or the lifting barriers/ leaf gates are not fouling the track.

viii) The **SM/TLD** shall also inform the **SM/HN** at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to dispatch any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstruction.

ix) After the track has been cleared of all obstructions the gateman shall inform the **SM/TLD** accordingly, under exchange of private number.

x) **SM/TLD** & **SM/HN** shall then issue a caution order to drivers of all trains to proceed cautiously, and pass the gate on green hand signal of the gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.

xi) Gateman Shall secures the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and there after exhibit green hand signal if the gate is not obstructed.

xii) **SM/TLD** shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers/ leaf gates to repair the same at the earliest.

xiii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the defective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

11. Obstruction on the Track near Level Crossing:-

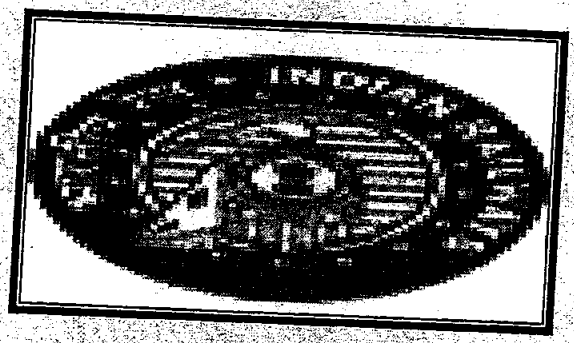
If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by road vehicle or derailment which is visible to the gateman, the gateman and **SM/TLD** will adopt the procedure given under item **No.10** above. If the obstruction fouls the level Crossing Gate, gateman must keep the gates closed against road traffic till the track is cleared of the obstruction.

12. Special Restrictions:

It is the responsibility of the on duty SM/TLD to allow the gateman to open the gate for passage of road traffic at least every 20 minutes or so.

(Amod Mantri)
Sr. DEN/L/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur



South East Central Railway

RAIPUR DIVISION

Appendix-A2

Level Crossing No.	398
Class of the LC Gate	'SPL' Class
Km	791.587.40(New)
Position	Interlocked & Open to Road Traffic

Working Instructions for the 'SPL' Class Motor Operated Interlocked LC Gate at KM: 791/587.40:

1. General:

1	Number of Level Crossing Gate - **398**
2	Engineering or Traffic Gate - **Traffic**
3	Under control of Station Master/PWI - **Station Master/Tilda**
4	Location at KM - **791/9-11**
5	At Station - **Tilda**
6	In between Stations - **TLD-BKTH**
7	BG/MG/NG - **BG.**
8	Single line/Double Line/Multiple Lines - **Multiple Line Section**
9	Normal Position - **Open to Road Traffic.**
10	Interlocked/Non-Interlocked - **Interlocked.**
11	Means of interlocking - **Interlocked with Signals.**
12	Provision of Gate signal at Kms. - **Interlocked with Yard Signals**
13	Signaling arrangements-**As stated above**
14	Means of communication. – **Telephone with SM/TLD.**
15	Width of level crossing gate - **8.00M**
16	Type of road (NH/SH/Others)-**Others**
17	Name of Road- **Municipal**
18	Metaled / Non-Metaled- **Meteled**
19	Approach road- **Available**
20	Width of the road - **6.00 M**
21	Angle of road crossing (in case of the skew gates) -
22	Road gradient (if any)
	(i) North/East Side-**1in50.**
	(ii) South/West Side-**1in50.**
23	Road alignment (Straight/curve)
	(i) North/East Side - **Straight.**
	(ii) South/West Side - **Straight.**
24	Provision of height gauges - **Yes.**
25	Type of Barriers - **Lifting.**

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

26	Length of Check rails - **10.00 M.**
27	Road surface in between L-Xing gates-**Meteled.**
28	Length speed breakers - **6.00 M.**
29	Road signs-**Available.**
30	Speed breaker indication board-**Available.**
31	TVU - **378432 as on 01/2020**
32	Census next due on – **01/2023.**
33	Demarcation for replacement of Detonators-**Provided.**
34	No. of Gatemen working- **03.**
35	Nearest Railway Medical Assistance-**Raipur**
36	Nearest Private Medical/Assistance available (if any)- **Tilda**
37	List of equipment available- **Yes.**

1.2 Equipments:

Sl. No.	ITEMS	Quantity/Numbers
(1)	Hand Signal Lamp (Tri-Colour)	3
(2)	Hand Signal Flag (Green)	1
(3)	Hand Signal Flag (Red)	3
(4)	Banner Flag Red	3
(5)	Posts for exhibiting red banner flag	3
(6)	Spare chains with padlocks	2 with stop marks
(7)	Detonators	10 in Tin Case
(8)	Battery operated Flashing LED H.S Lamp	3
(9)	Gate Lamps	2
(10)	Tommy bar	1
(11)	Mortar Pan	1
(12)	Spade/Phowrah	1
(13)	Rammer	1
(14)	Pick Axe	1
(15)	Tin Case for flags	1
(16)	Can for oil	1(Not Required)
(17)	Water pot/bucket	1
(18)	Canister for Muster Roll	1
(19)	Set of spare spectacles of gateman wearing glasses	1
(20)	Board demarcating protection of level crossing gate diagram in case of obstruction on gate	1

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	ITEMS	Quantity/Numbers
(21)	Basket	1
(22)	Whistle	1
(23)	Wall Clock	1
(24)	Staves	2
(25)	Small chains with pad locks for locking the booms in case of emergency	2

1.3 Records to be kept at Gate Lodge:

(1) Gate Working Rules in Hindi/English.

(2) Gate Working Rules in local vernacular language.

(3) Gateman rule book in local vernacular language.

(4) List for tools and books.

(5) Duty Roster.

(6) Certificate for working as gateman.

(7) Bio-data particulars of gateman, including date of passing vision. test, initial/refresher course safety camp etc.

(8) Accident Register.

(9) Record of last census of Road traffic at level crossing gate.

(10) Public complaint book.

(11) Inspection Register.

(12) Handing over and Taking over of charge Register.

1.4 DUTIES OF GATE MAN:

(A) Time Synchronization: After taking over the charge, the Gateman on duty shall synchronize the time of the wall clock with SM/ASM on duty at Tilda.

(B) ALERTNESS: The Gateman shall be alert and be prepared to take immediate action, should danger be apprehended. Keys of the gate shall be in his personal custody.

02. POSITION DURING PASSAGE OF TRAINS :

During passage of Trains, Gateman will stand in such manner:

(i) Gateman will stand attentively in front of the Gate-Lodge facing the approaching train.

(ii) In day time, Gateman shall hold red and green flags furled up on separate sticks in right and left hands respectively.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(iii) In night time, gateman shall hold lighted hand signal lamp with white light facing the track.

(iv) He shall keep the whistle slung around his neck from a cord.

03. ROUTINE DUTIES OF GATEMAN:

(i) Gateman shall ensure that red banner flag is placed across the track whenever the gate is kept in open condition for passage of road vehicles only during emergencies or obstruction on the track.

(ii) Gateman shall ensure that Gate lamps are lighted and kept burning continuously from sunset to sunrise.

(iii) Gateman shall perform his duties strictly according to the duty roster and shall not leave the Gate unless reliever arrives and takes charge of it. However, if it is necessary to leave the Gate in an emergency he must close and lock the gate against road traffic, before leaving the Gate.

(iv) Except where otherwise prescribed under special instructions, he shall observe all passing trains and be prepared to take such action as may be necessary to ensure safety of trains.

(v) Gateman shall watch all passing trains and keep sharp look out for any unusual like hot axle, hanging chains, hanging battery, any vehicle/wagons/battery box on fire, shifted load, falling material like brake blocks, brake beams, safety bracket, vacuum cylinder or any other situation endangering safe running of trains.

(vi) Gateman shall also be prepared to repeat any signal which guard may give to driver.

(vii) If lifting barriers get damaged or become out of order, the Gateman shall use the spare chain with 'STOP' disc and pad locks for securing the Gate against road traffic.

(viii) Gateman shall report to the Station Master, any defect in his gate or apparatus pertaining to it, as soon as possible.

(ix) At the Gate where gate controlling signals have become defective, the Gateman shall close and lock the lifting barriers on sighting a train and hand signal or pilot the train pass the or pilot the train past the

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

defective signal. In such case he should inform the driver to report the defect at the next station.

(x) Gateman shall wear badge and prescribed uniform while on duty at level crossing Gate.

(xi) Gateman shall ensure that he is having competency certificate in his possession while on duty.

(xii) Gateman shall work the Gate as per Gate Working Instructions and remain well conversant with these instructions.

(xiii) Gateman shall ensure that equipment supplied at the Gate is in good order and ready for immediate use.

(xiv) Gateman shall see that the channel for the flange of the wheel is kept clear.

(xv) Gateman shall keep the road surface well-watered and rammed in case of un-metalled roads.

(xvi) Gateman must be vigilant to see that inconvenience to road users due to closure of gate should be to the minimum possible extent.

(xvii) Gateman on electrified section shall watch that road vehicles/animals passing from Gate are within the height loading gauge provided on either side of the level crossing Gate.

(xviii) Gateman shall prevent tress passing by persons or cattle to the maximum extent.

04. <u>ACTION IN CASE OF UNUSUAL OCCURRENCE ON TRAIN:</u>

In case gateman observe any thing unusual with a passing train, he shall take following action:

i) He shall take prompt action to warn the driver/guard of the passing train by showing red flag by day and red light by night.

ii) He shall simultaneously try to draw the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting, gesticulating, throwing ballast on the brake van or by any other means.

iii) If driver/guard falls to take notice, gateman shall immediately inform the Station Master on duty to take appropriate action, under exchange of private number.

(iv) In case of train parting, gateman shall not show stop hand signal but shall show prescribed signal for train parting.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(v) He shall endeavor to attract the attention of the driver/guard by whistling continuously, shouting, gesticulating and by raising both hands vertically above, quickly parting them and bringing them together in repeated UP and Down motion as high and as low as possible.

(vi) In case the train does not stop, gateman shall immediately inform the Station Master on duty to take appropriate action, under exchange of private number.

05. ACTION IN AN EMERGENCY AT THE LEVEL CROSSING:

(i) In case of an obstruction at the level crossing gate, gateman shall maintain the gate signals, if any, in the 'ON' position.

(ii) Thereafter, if he is unable to remove the obstruction, gateman shall immediately advise the Station Master on duty, regarding the defects/obstructions at the gate, under exchange of private number.

(iii) If there is no response from the Station Master two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

The gateman shall protect the line as under:

a) On double line section:

(i) If both lines are obstructed the Gateman shall plant a red banner flag by day and a red light by night 5 meters away on posts duly provided for the purpose. He shall first protect the line on which a train is expected to arrive first.

(ii) Then he will similarly plant the other red banner flag by day and red light by night on the other line 5 meter away from the site of obstruction.

(iii) Gateman shall then proceed to protect the gate along with detonators and red flag by day and Flashing LED H S Lamp, red hand signal lamp by night.

(iv) Gateman shall proceed exhibiting red flag by day and red hand signal lamp by night on the line on which a train is expected to arrive first, to a point 600 meters on BG and place one detonator on the line.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Thereafter he shall proceed to a distance 1200 meters apart. Having thus protected the line he shall return to the level crossing gate picking up the intermediate detonator on his way back.

(v) Thereafter, he shall proceed on the other line, showing red hand signal, similarly place detonators as described in para (iv) above and return to the site of obstruction, picking up the intermediate detonator on his way back.

(vi) Having returned to the gate, he must then take steps to remove the obstruction and warn the driver of the approaching train.

(vii) In case the gateman observes or hears a train approaching when he is still on his way to protect and before he reaches the stipulated distance to place detonators, he shall place detonators on the line at a distance as far away as he can go.

(viii) Thereafter, he shall try to warn the driver and stop the approaching train by waving his red flag by day and Flashing LED H S Lamp / red hand signal lamp by night repeatedly.

(b) <u>On Middle line:</u>

The Gate man shall take action as laid from (i) to (viii) of sub rule (a) above except that the banner flag and the detonators shall be placed on the same line on either side of the level crossing gate.

(c) <u>Other action to be taken by Gateman:</u>

(i) At night Gateman shall light two hand signal lamps and take action to exhibit red light and protect the lines as described as para (a) above.

(ii) If the gate, is broken by a road vehicle which is fouling the track or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall take immediate action.

(iii) He shall note down the particulars of the road vehicle, vehicle number, name of the driver, owner and relay these details to the Station Master regarding the particulars and obstructions at the level crossing gate, through available means.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

5.1 Signals:

The LC Gate is interlocked with yard Signals

5.2. Communications:

Telephone communication is provided between Gate lodge and SM on duty at Tilda Station.

6. Mode of operation and Working of Level Crossing Gates:

Following arrangements are done at Gate Goomty for operation of the level crossing gate.

a. Panel for operation (Closing & Opening of lifting barriers) of the LC Gate.

b. EKT

c. Rotary switch:

1. A Rotary switch is provided on gate panel which is kept normal for operation of L.C. gate.
2. After closing the L.C gate the Rotary switch is turned to reverse to take 'Off' relevant signals.
3. The Rotary switch is turned to Normal to put back concerned signals to 'ON' in case of emergency.

6.1. Description of the Equipments provided in the Gate Lodge:

A) Power Panel:

The Power Panel is used to operate the lifting barriers of the LC Gate for Opening & Closing. The descriptions of various buttons provided in the panel are as follow:

Sl. No.	Equipment	Purpose
1	'RED' Button:	This is to be pressed for Closing the LC Gate till the booms are seated properly in the Rest Post.
2	'GREEN' Button:	This is to be pressed for 'Opening' the LC Gate till the booms is opened completely and the Hooter stops buzzing.
3	'RED' indication:	This appears when the LC Gate is closed and locked against the road traffic.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Equipment	Purpose
4	'GREEN' indication:	This appears when the LC Gate is fully opened for passing the road traffic.
5	Power Indication (White in colour):	Indicates the availability of 110V AC for Gate Motor Working.

B) EKT:

This is electromechanically free. In case when Key-'J' could not be transmitted to the Gate Keeper for Opening of the LC Gate or there is power failure for opening or closing the LC Gate through Power Panel. Key-'M' is extracted from the EKT-3 after setting the **Emergency Signal Switch** to its **Normal position** so that the relevant gate controlled signals are at **'ON'**. The release of this key from EKT-3 which would allow manual operation of the barriers individually either to open or to close the LC Gate. It is also ensured that **Extraction of Emergency Key-'M'** would put back the signals to **'ON'** position which is interlocked electrically.

C) Hooters:

Two Hooters are provided for both North Side & South Side Booms which will start buzzing sooner the operation for opening or closing the LC Gate. In case of CLOSEING operation this buzzer would stop when the gate is fully closed against road traffic and RED indication appears in the Power Panel and incase of OPENING, the buzzer would stop when the gate is fully opened against road traffic and YELLOW indication appears in the Power Panel.

D) Road Signals:

In addition to the above equipments provided at the Gate Lodge, Road Signals are provided which would display 'Yellow' aspect to the road users when the gate is in open condition and would show 'Red' when the gate is in Closed condition.

E) Flasher Units:

The red aspect would flash along with buzzing of the Hooters, during the operation of the LC Gate to draw the attention of the road users to indicate them that the LC Gate is in operation either for Closing or for Opening.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Station Master on duty at Tilda should intimate the expected arrival/departure of the train and advise him to close the LC Gate.

6.2. Duties of Gate man for closing the LC Gate:

- On getting advice from the Station Master on duty, the Gate man would press the 'GREEN' colour push button provided on the Power Panel till such time the barriers are properly seated on the Rest posts and Boom locking indicator starts glowing on the power panel.
- He shall then rotate the Rotary switch to reverse provided in gate panel to release slot to SM to take off relevant signal.

6.3. Procedure to Open the LC Gate:

Duties of Gate man for Opening the LC Gate:

- After complete passage of train in question, he may Rotate the rotary switch to normal provided in the gate panel.
- He shall press the 'YELLOW' colour push button provided on the Power cum Indication Panel till such time the gate is opened fully against the road traffic and the barrier open indicator starts glowing on the power panel.

6.4. Procedure to Close the LC Gate and clearing the concerned signals:

Gate Man after satisfying him/that the LC Gate is free of all obstructions and shall close the LC Gate after getting the advice from the on duty DY. SS at Tilda by the operation of the LC gate from the panel till such time the booms are properly seated on the lock posts and gate close indication appears in the panel. He shall then rotate the Rotary switch to reverse provided in gate panel to release the slot to SM/Tilda to take OFF relevant signal.

6.5 Emergency Operation of the LC Gate:

If the barriers can't be operated due to Failure of Power Operation or other reason, the gate man shall follow the following procedure:

i) Procedure for CLOSING the Gate:

- Gate man shall rotate the rotary switch to normal.
- He shall extract Key-'M' from the EKT which is electromechanically free.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

- He then unlocks the Pedestal Cover, and inserts the Crank Handle in the groove meant for it and rotates in the Clockwise direction to close the gate.
- Similarly, he shall proceed to another boom and does similar operation.
- He shall then rotate the Rotary switch to reverse provided in gate panel to release the slot to SM/Tilda to take OFF relevant signal.
- Necessary entries have to be made in the LOG REGISTER for using CRANK HANDLE provided separately with reasons and Date & time.

ii) Procedure for OPENING the Gate:

- Gate man shall rotate the rotary switch to normal.
- He shall extract Key-'M' from the EKT which is electromechanically free. He shall proceed to the lifting barriers with weight, keys & Crank Handle.
- First of all he puts the weight in the slot meant for it in the Rest Post to unlock the boom.
- He then unlocks the Pedestal Cover, and inserts the Crank Handle in the groove meant for it and rotates in the Anti-Clockwise direction to open the gate.
- Similarly, he shall proceed to another boom and does similar operation.
- Necessary entries have to be made in the LOG REGISTER for using CRANK HANDLE provided separately with reasons and Date & time.

Note- After rectification, the Emergency Key shall be replaced in the Emergency Key Box and resealed by the S&T maintainer.

Emergency Operation of the LC Gate for its opening in case the route is not released after passage of the train:

A. The SM shall apply Emergency Route Release and shall transmit the Key to the Gate Man on duty at gate lodge.

B. In the event of failure of gate control from the SM's operating panel (When the red indication appears due to failure of route releasing), the emergency gate release control button 57 and gate release button has to be pressed when the red indication provided above the control 57 starts flashing and the Veeder counter registers next higher number.

Due to this action an electronic timer circuit starts and after a lapse of 120 seconds the red indication of gate control button 57 disappears

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C. Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

indicating that the permission for opening the level crossing gate can be given. Now, SM on duty shall press control 57 and Group Trans buttons simultaneously to transmit the key.

SM/TLD has to make the relevant entries for such emergency operation in the TSR and separate register provided for it. An increment of the number in the Veeder counters which has to be entered in the Emergency Veeder Counter resister by the on duty SM/TLD with reason of operation.

7. Intimation to the Gateman:

(i) Before taking off reception/departure signals Station Master shall inform to the gateman, the number, description and direction of the train.

(ii) The gateman shall close the gate and transfer the key to the Station Master on duty.

(iii) The reception/departure signals will then be taken 'OFF'.

(iv) In order to ensure that road traffic is not held up for a long time, the Station Master must ensure that the train is ready for departure in all respects before he advise the gateman for closing the gate.

(v) When a train has to be piloted to and from the station yard or any shunting movement is to be done, the staff deputed to pilot the train or to perform the shunting across the gate shall be personally responsible to ensure that the gate is closed against road traffic before allowing any movement across the gate.

8. Failure of Telephonic Communication:

When telephonic communication fails not get response from the gateman despite 2 or 3 attempts, the following procedure should be adopted:

(i) If the telephone fails at the gate, the dispatching end Station Master shall issue a caution order to the driver of the departing train.

(ii) Station Master shall advise the driver to whistle continuously and proceed cautiously while approaching the gate.

(iii) In case the gate signal is 'ON' he should stop sort of the gate signal and follow the procedure laid down under General Rule 3.73.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(iv) In case of an approaching train, the Station Master shall advise the Station Master at the dispatching end under exchange of private number that the telephone at the gate has failed.

(v) The Station Master at the dispatching end shall then issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.

(vi) Station Master will also advise the gateman through Gang man /Patrolman/Driver of the first train that the telephone has become defective.

(vii) Station Master should also advise S&T staff responsible for maintenance of the telephone to rectify the same at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after S&T staff rectifies the telephone and issue reconnection/fit memo for the same.

9. <u>Failure of lifting Barriers Gates:</u>

(i) When the gate cannot be closed due to failure of lifting barriers, the gateman will immediately inform the ensure that lifting barriers or leaf do not foul the track.

(ii) He shall immediately fix and banner flag by day and red light by night on the post at that end first from which the train is approaching and then at the other end.

(iii) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks.

(iv) After securing the gate against road traffic, he shall show green hand signal flag by day and green light by night to the driver of the approaching train.

(v) Station Master on duty shall issue caution order to the driver of a departing train.

(vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.

(vii) He should also advise maintenance staff responsible for maintenance of the lifting barriers/leaf gates to rectify the same at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after maintenance staff rectify the lifting barriers and issue reconnection/fit memo for the same.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

10. Failure of gate in the closed position, when Gate can't be opened:

(i) If the gate cannot be opened from the operating panel then gateman must immediately inform the Station Master on duty on telephone, under exchange of private number.

(ii) If Emergency Key 'M' available at the gate lodge, Gateman will take it out from the sealed box by breaking the seal and open the gate for road traffic.

(iii) The record of the date and time of breaking the sealed cover of Emergency Key Box shall be recorded and signed with reasons. Once the Emergency Key Box seal is broken & the Emergency Key 'M' is extracted from EKT, the up and down gate signals become inoperative as they are electrically interlocked with Emergency Key.

(iv) Thereafter, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch of train as prescribed for non-interlocked gates should be adopted.

(v) Station Master on duty shall issue caution order to the driver of a departing train.

(vi) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the Block Section from his end.

(vii) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the key transmitter to repair the same at the earliest.

(viii) Normal working will be resumed only after S&T staff repairs the gate and issue reconnection/fit memo for the same.

(ix) After rectification, the Emergency Key 'M' shall be replaced in the Emergency Key Box and resealed by the S&T maintainer.

11. Failure of the Gate with the gate in open condition:

(i) If the gate cannot be closed from the operating panel then gateman must immediately inform the Station Master on duty on telephone, under exchange of private number.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(ii) In case the lifting barriers are damaged by road vehicle or due to any reason, the gate must be treated as non-interlocked and procedure for reception/dispatch of trains as prescribed for non-interlocked gates should be adopted.

(iii) The gateman shall secure the gate against road traffic by means of chains and padlocks and pass trains on hand signals.

(iv) Station Master on duty shall issue a caution order to the driver of a departing train.

(v) He shall also advise the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, to similarly issue a caution order to the driver before dispatching a train in the block section from his end.

(vi) Station Master shall advise S&T staff responsible for maintaining the key transmitter to repair the same at the earliest.

(vii) Normal working will be resumed only after S&T staff repairs the key transmitter and issue reconnection/fit memo for the same.

(viii) After rectification, the Emergency Key shall be replaced in the Emergency Key Box and resealed by the S&T maintainer.

12. Defective Gate Signals:

The LC Gate is interlocked with yard signals.

13. Obstruction at the Gate:

(i) If the gate is broken by a road vehicle which is fouling the track, or if lifting barriers/leaf gates or any other part of the gate foul the track, or if there is any other obstruction at the gate, the gateman shall immediately put back gate signals to 'ON' position.

(ii) He shall fix red banner flag by day and red lamp by night on posts provided at both ends of the gate for this purpose.

(iii) Immediately after this, the gateman shall advise the Station Master on duty regarding the defects/obstructions at gate, under exchange of private number.

(iv) If there is no response from the Station Master after two or three attempts, he shall first protect the gate and then inform on phone.

(v) Gateman shall then rush with detonators, fusee and red flag by day and red hand signal lamp by night in the direction of the approaching train and protect the gate as stipulated in General instruction for duties of gateman under item no. **5**.

(vi) Thereafter he shall protect the gate from the other direction also.

(vii) He shall note down the particulars of the road vehicle, name of the driver, owner and relay these details to the Station Master who shall not start the train unless he has been ensured by the gateman that the road vehicle or the lifting barriers/leaf gates are not fouling the track.

(viii) The Station Master shall also inform the Station Master at the dispatching end, under exchange of private number, asking him not to

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

dispatch any train in the block section from his end, until the track has been cleared of all obstruction.

(ix) After the track has been cleared of all obstructions the gateman shall inform the Station Master accordingly, under exchange of private number.

(x) Station Master shall then issue a cautions order to drivers of all trains to proceed cautiously, and pass the signal at 'ON' position on green hand signal of the gateman, if the gate is broken, but is clear of any obstruction.

(xi) Gateman shall secure the gate against road traffic by means of safety chains and padlocks and there after exhibit green hand signal if the gate is not obstructed.

(xii) Station Master shall advise maintenance staff responsible for maintaining the lifting barriers/leaf gates to repair the same at the earliest.

(xiii) Normal Working will be resumed only after maintenance staff rectify the defective lifting barriers/leaf gates and issue reconnection/fit memo for the same.

14. Obstruction on the Track near Level Crossing Gate:

If there is a rail fracture or obstruction on the track due to falling of a tree, fouling by road vehicle or derailment which is visible to the gateman, the gateman and Station Master will adopt the procedure given under item No. **13** above. If the obstruction fouls the level crossing gate, gateman must keep the gate closed against road traffic till the track is cleared of the obstruction.

15. Special Restrictions:

In no case the gate should not be closed abnormally for a longer time. It is the responsibility of on duty Station Master at TLD to ensure the same. GK is responsible for closing and opening of gate judiciously in the interest of rail as well as road traffic.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C. Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Working Instructions for operation of Sliding Barriers provided for LC Gate No. 398 in TLD Station yard at KM: 791/587.40(New).

1. **General:**

The LC Gate No. 398 in TLD yard at KM 791/587.40(New).is provided with Sliding Barriers to meet the exigencies in case of damages to the Electrically operated Lifting Barriers by any road vehicle or otherwise. This is the safest arrangement which not only ensures interlocking but also avoids Piloting 'In' & 'OUT' of the trains due to damage of the ELB of the LC Gate. The signals can be cleared in usual manner after Closing & Locking the LC Gate against road traffic.

2. **Equipments provided:**

The following equipments are provided at **TLD West goomty** in view of operation of Sliding Barriers.

i) Two EKTs viz. EKT-4 & EKT-5 in **TLD West goomty** are provided for operation of Sliding Barriers at North side and South side respectively.

3. **Purpose of the Equipments provided:**

Sl. No.	Equipment	Purpose
1.	EKT-4	This EKT-4 is Electromagnetically free. SBK-'A' when extracted from this EKT, put backs the road signals to its 'ON' position.
2.	EKT-5	Key-'E' extracted from South Sliding Barrier after its closing and locked against road traffic is inserted and turned to take off concerned signals after the Emergency Cancellation switch is set to its 'Reverse Position' provided in the Gate Operation-cum-indication panel at TLD yard gate lodge.

4. **Sliding Barriers (South Side & North Side):**

The North & South Side Sliding barriers normally rest on the rest posts and are in locked condition. North Side boom can be unlocked by Key-'A' extracted from EKT-4 where as the South Side boom can be unlocked by Key-'C' extracted from the Lock Post of North Side for their operation to close against the road traffic.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

5. Procedure for operation of Sliding Barriers:

5.1 To Close the LC Gate:

As explained above, the Sliding Barriers shall be used in case of the damage to the Electrically operated Lifting barriers. The gate man on duty shall:

a) Extract the Key-'A' from EKT-4 which is electromechanically free. The extraction of the Key-'A' from EKT-4 shall put back the road signals to 'ON' position.

b) The Key-'A' thus extracted is inserted in the 'E' type lock provided on North Side Sliding Barrier and turned to unlock the same.

c) After unlocking, the North Sliding Barrier is pulled across the road till locking end rests on the post.

d) After North Sliding Barrier is locked against the road traffic, Key-'C' is extracted from the North Side Lock Post.

e) Key-'C' thus extracted from North Side Lock Post is now inserted and turned in 'E' type lock provided on South Side Sliding Barrier and turned to unlock the same.

f) After unlocking, the South Side Sliding Barrier is pulled across the road till such time it rests on the Lock Post.

g) After South Sliding Barrier is locked against the road traffic, Key-'E' is extracted from South Side Lock Post.

h) The Key-'E' thus extracted from the South Side Lock Post, it is inserted & turned in the EKT-5 and flashing indication will appear in TLD panel SM on duty at TLD will release the gate control & finally the concerned Signals can be cleared.

5.2 To Open the LC Gate:

After passage of the train, the SM on duty at TLD will transmit the gate control-57.The gate man on duty shall extract the key 'E' from EKT-5 by pressing the economizer push switch.

a) The Key-'E' thus extracted from EKT-5 shall now be inserted in the 'E' type lock provided on South Side Lock Post to unlock the South Side Sliding Barrier.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

b) The Key-'C' is extracted from the South Side Sliding Barrier in its Normal position. The extraction of Key-'C' shall lock the South Side Sliding Barrier locks it in its Normal Position.

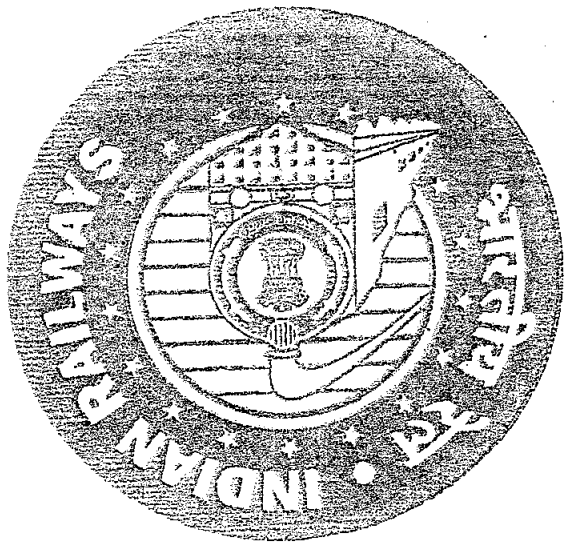
c) The Key-'C' thus extracted from the South Side Sliding Barrier is now inserted in the 'E' type lock provided on North Sided Lock Post.

d) The North side Sliding Barrier gets unlocked and Key-'A' is extracted in its normal position. The extraction of Key-'A' shall lock the North Side Sliding Barrier locks it in its Normal Position.

e) The Key-'A' thus extracted is now inserted and turned in EKT-4.

(Sudhanshu Kumar)
Sr. DSTE/Raipur

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

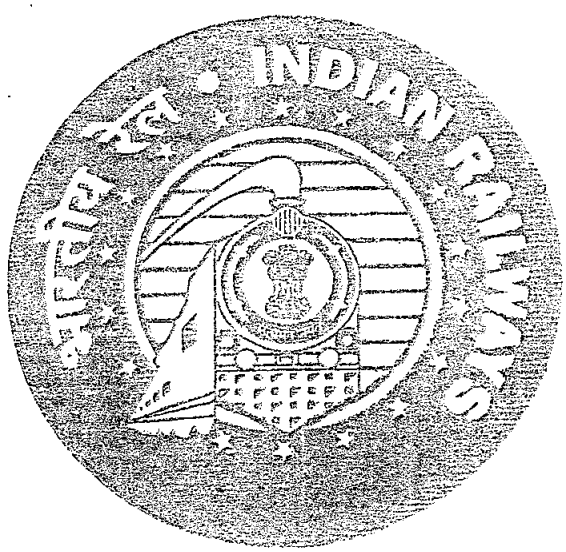

INDIAN RAILWAYS

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

APPENDIX-'B'

TILDA NEORA (B.G.)

RAIPUR DIVISION.


INDIAN RAILWAYS

APPENDIX-`B`

WORKING OF INTERLOCKING AND SIGNALS.

1. **Central panel**:

This station is provided with Central Panel Interlocking. All the points and Signals are operated from the Control Panel provided at the station. This station is interlocked to Standard-III by means of relay interlocking. All the points are operated by means of Electric point motors except siding point. The aspects of Colour light Signals and setting of points are displayed on the Control panel. The yard is provided with **Multi Colour Light LED Signals** and continuous track circuit/Axle counters.

2. **Panel Description:**

2.1 The control panel is of the desk type ``DOMINO`` pattern. All controlling and indicating elements are grouped together on the panel and located in geographical order on a diagram of lines, depicting the track in the area concerned. All the points and signal buttons are located close to the points and signals on the diagram. Inspite of this, the dimension of the panel even for a larger yard, are kept small so that the ASM/SM on duty can see the whole of the diagram at a glance without difficulty and have every operating button within easy reach.

2.2 The control panel is made up of individual rectangular panel section (domino) of 54 mm x 34 mm. Each panel section consists of a base plate and a cover plate. To identify and locate easily a particular panel section, the rows & the column are numbered as A1, A2, B1, B2 etc. A panel section cover plate shows a corresponding part of a track diagram depicting points and signals depending on the geographical location in the field, such as a pair of points, a length of plain track with or without signal and so on.

Different colours are used to distinguish different track circuit sections.

2.3 All the common buttons, such as emergency cancellation buttons, common point buttons and various counters to count emergency operations, signal cancellation button, signal and point failure acknowledgement buttons, siding control buttons, crank handle buttons, gate control buttons, emergency gate release button & emergency point operation button are housed on the panel, as per geographical order. The dull finished gray colour of the panel surface avoids undesirable reflection from reaching the operator's eyes.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

2.4 Special features:

(i) The panel is automatic route setting type, i.e. setting and locking of route and clearing of signal will require simultaneous pressing of entrance (signal) and exit (route) buttons. However facility for individual operation of points is also available.

(ii) After arrival/departure of trains route will automatically get released, except for calling-on signal.

(iii) For Calling-on Signal, route will be released by pressing concerned signal button and signal cancellation button after arrival and departure of trains respectively.

3. EWN Push button (black with red dot):

This is an emergency point operation push button (common for all points operation), always kept under protection of seal and used when out of exigency it becomes necessary to change the setting of point or alter the route under track circuit failure condition. The complementary to this push button are:

(a) **SM's EWN key lock.**
In this lock, SM's key which is kept in the personal custody of ASM/SM on duty and insertion of key is required when operation of EWN push button becomes necessary.

(b) **EWN counter:**
It is an electrical counter that registers next higher number for each emergency operation.

(c) **Operation:**
Before initiating the Emergency point operation SM/ASM on Duty must physically verify the point portion is clear and free of any obstruction. First EWN key is to be inserted and turned. EWN push button seal is to be broken by on duty SM/Panel. Then the concerned point button is to be pressed along with EWN push button. Counter will register next higher number that number is to be recorded in Emergency Point Operation Register provided at Station.A miniature light will appear near EWN counter conforming that it is ready for emergency operation. Now keeping the point button in pressed condition, EWN push button is to be released and the concerned point normal or reverse button is to be pressed and released as required.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(d) **RESEALING EMERGANCY POINT OPERATION BUTTON-**

The sealing arrangement is provided on emergency Point operation button,. The S&T Staff must be intimated about the failure of Point operation and resealing is to be done by S&T staff (SSE, JE, SM).

4. **EUUYN- Emergency route release push button (white with red dot)**:

This push button has been provided on the panel for releasing of routes of up and down direction. This push button has to be operated in conjunction with the concerned signal push button for emergency route release operation. When normal Route Release operation fails,

Emergency route release cancellation is performed as under. When route is set and locked, a miniature white light appears near the signal to be lowered on the panel as a confirmation that the route is set and locked.

Under such situation, to cancel the set route

i) Concerned signal button (GN) and Signal Cancellation button (EGGN) are to be pressed simultaneously. Having done this operation the route cancellation will be done instantly if concerned approach track circuit, wherever provided, is clear. If the route cancellation is not taken place the following operations to be done. In addition to the above operation,

ii) The Emergency route release button (EUUYN) and concerned signal button are to be pressed simultaneously.The route cancellation will be after a lapse of predetermined time (120 Seconds) if the approach track is occupied or there is no approach track circuit.

The white dot light near the signal will start flickering to indicate the counting time. It will become steady after the time lapse and route will be cancelled. After cancellation of route the light will extinguish.

iii) For Up and Down routes, cancellation indications have been provided on the panel below EUUYN, common electrical counter is provided for recording the emergency operation.

However, the Emergency Route Release cannot be done under track circuit failure condition in the route.

The sealing arrangement of EUUYN Button after completion of operation.-

Before emergency operation the seal is to be broken by on duty SM/Panel. The counter will resister one higher number with one complete operation & that number is to be recorded in Emergency Route Release Operation Register provided at Station. The S & T Staff must be intimated about the failure of route release and re-sealing is to be done by S & T staff (SSE,JE ,SM).

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

5. **WWN and WWR common push button (black with red dot):**

These common push buttons are used for individual operation of points. When the points controlling tracks are clear, press the concerned point button and common point button together to operate the concerned point. WWN or WWR are pressed along with the concerned point button (WN) for normal and reverse settings respectively.

6. **EGGN Emergency push button for putting back signal (red).**

In exigencies, when a stop signal or Calling-on signal has to be put back to `ON` before passage of a train concerned, signal push button and emergency signal cancellation button (EGGN) should be pressed simultaneously.

7. a) **GXYN Signal lamp failure push button (red with white dot);**

At this station, Colour Light signals have been installed, signals are electrically lit during the day and night time. When any LED is not glowing due to defective current regulator or otherwise, a miniature red light appears on the panel along with audible buzzer/bell sound, which stops when the GXYN push button is pressed and released, but red light indication on the panel persists till the LED current regulator is replaced/problem is rectified by the S&T staff.

b) Point failure push button (Black with White dot);

These push buttons are provided on the panel to stop the buzzer/bell sound,in the event of failure of motor operated points and point fails to set in normal or reverse position a miniature red light appears on the panel along with audible buzzer/bell sound, which stops when the Point failure push button is pressed and released.

8. **Button held muting (white with red dot):**

When one or more of the operating button/buttons remains/remain pressed position for more than 10 seconds an audible buzzer continues to buzz and a miniature white indication will appear above the button held muting until the fault is rectified after putting back all the pressed buttons to their normal position and the panel remains inoperative during the period of failure. So, it should be ensured by the panel Station Master that no operating push button is pressed for more than 10 seconds.

9. **Crank Handle Push button blue colour:**

These push buttons are provided on the panel for releasing the Crank Handle keys CH1, CH2 etc to facilitate operation for operating the points manually when they fail to work from the control cum indication panel. Normally, the Crank Handle key is locked in KLR and two indications White and Red are provided above the crank handle push button on the panel. To

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

extract the required crank handle key, which is locked in the KLR, In the event of failure of point operation from the panel this push button is pressed and released along with group Trans button, while a white miniature light will start flashing on the panel.

This flashing white light indication above the crank handle push button on the panel gives indication that the crank handle can be extracted out of the concerned KLR. A crank handle key is used for a group of points lying in one route zone to achieve economy, flexibility in operation and use of limited number of KLRs, push button etc. Red indication appears when a Crank Handle is locked by a signal move.

Each crank handle controls the points as under:

Crank handle grouping is installed in the East & West Goomties & SM on duty is responsible for use of Crank handle.

East Goomty:

Sl. No	Crank Handle Group	Point that is controlled
1.	CH-1	31A/B, 34A/B
2.	CH-2	32A/B, 33A/B, 38A/B
3.	CH-3	36A/B
4.	CH-4	37A/B, 35
5.	CH-5	39A/B

West Goomty:

Sl. No	Crank Handle Group	Point that is controlled
6.	CH-6	41A/B, 44A/B
7.	CH-7	42A/B
8.	CH-8	43A/B
9.	CH-9	45A/B & 40.
10.	CH-10	46A/B

10 Track indicators:

Each track circuited line is given a separate and distinguishable colour on the face of the indication panel and entire length of the track circuit portion of the track is provided with rectilinear transparent filters, illuminated from back to indicate the condition of track circuited lines at any movement, whether clear, route set or occupied. Whenever a route is set by pressing the signal button and exit buttons, these slots on the entire route will exhibit white light. When track is occupied/or failed it will show red light and when track is clear it will show no light

11 Points indication:

At each point the normal and reverse indications for point positions are shown by a small strip light i.e. diagonally for the reverse setting and horizontally for normal setting.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

12 Station Master's Key:

The SM's key is provided on the control panel. When the key is in and turned a miniature white light indication is displayed above the lock and key arrangement. This white light indicates that the panel is ready for operation. When the key is extracted the miniature white light extinguishes indicating that the panel is in operative and leaves the points and signals in the last operated position. However for any exigencies if the key is out and any signal in off position is to be put back to danger, this can be done so by simultaneously pressing the concerned signal button and emergency signal cancellation button

13 Route push button (white):

These push buttons are placed in the middle of the berthing portion of actual routes and concerning route section and used for setting of the required route and to clear the concerned signal. The route push button shall be pressed along with the operation of concerned signal/shunt signal/calling-signal push button for reception or dispatch of a train.

The setting of the route is exhibited on the control panel by the lighting of a series of miniature white lamps/LEDS. During passage of train the route indication will be exhibited on the panel by miniature red light. For cancellation of route the cancellation operation to be initiated and the route section will be released after 120 seconds from the time of initiation of route cancellation operation. On cancellation of the route the miniature yellow light near the concerned signal get extinguished.

14 Signal push button (red):

Normally, these push buttons are placed perpendicular on the track line near the concerned signal on the panel diagram. The signal push button and the concerned exit button are to be pressed simultaneously for clearing the signal.

15 Shunt Signal push button (Yellow):

Normally, these push buttons are placed perpendicular on the track line near the concerned signal on the panel diagram. The shunt signal push button and the concerned exit button are to be pressed simultaneously for clearing the shunt signal.

16 Calling on signal (red with white dot):

(A) Description:

i) Colour light type calling on signals have been provided on both directions reception signal posts in terms of GR 3.13(5)(b) and are subsidiary signals having no independent aspect in 'ON' position.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

ii) Normally, the calling on signal shall be taken off for reception of a train when main stop signal has failed to be taken off for any reason such as failure of track circuits etc., The Calling on signal will be taken off after the train has come to a stand at the foot of the reception signal provided all the conditions for taking off the signal is fulfilled and approach track in rear of the stop signal is occupied by the said train. An electric counter is provided to record the number of operation.

iii) After initiating the calling-on signal circuit, the counter for calling on signal increases by one number and the calling-on signal is cleared after 120 seconds and the electric counter will increment by one number. Every such operation to be recorded and also the counter number has to be recorded separately in the calling on signal counter Register with prescribed format by the on duty ASM/SM along with the reason to do so on the TSR and the calling on signal register.

iv) They have been provided on the same post of reception signals in both the directions and provided with a black `C` marker on white enameled disc.

(B) **Indication of calling on signal:**

i) A calling on signal shall show no light in the `ON` position.

ii) A miniature yellow light when calling on signal is `OFF`.

It displays miniature yellow light and signifies driver to draw his train ahead with caution after his train has been brought to a stop even though the stop signal above it is at `ON` and indicates to the driver that he would be prepared to stop short of any obstruction.

17 **Group Trans/Release button (white with black dot):**

These group buttons are provided to extend various controls like crank handles, siding point, LC Gate, etc. Trans button is to be pressed along with the concerned control button to extract the control key and the release button is to be pressed along with concerned control button after insertion of respective control key to normalize the system.

18 **Over lap time release:**

Overlap timers along with a white miniature light indication are provided on the control panel for east and west ends. Any overlap which is set for a signalled route will be released after the train comes and stops on the berthing track. To ensure that the train has come and stopped on the berthing track a time release of 120 seconds is provided for the release of the over lap.

19 **Overlap push button (White with blue dot):**

These buttons are required to be pressed along with route button ahead to set the over lap in the required direction followed by concerned signal button along with berthing section route button so as to receive a train on a line which has more than one overlap.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

20 Additional Route push button (Grey in colour):

These buttons are provided in addition to the normal Route Push Buttons (White) to diffierentiate the route adopted to receive or dispatch a train in a different route.

21 Gate Control Push Button (Chocklate colour):

Gate control button is required to be pressed along with group Trans or release button to transmit the key to gate man on duty for opening of the LC Gate or to receive the control from gate man to take on necessary gate controlled signals.

22 Emergency Gate release Push button (Chocklate with Red dot colour):

In the event of the route is locked after passage of the train or route is not released due to track circuit failure the Emergency operation of the LC Gate is warranted and following procedure is required to be adopted for opening of the LC Gate.

A Under Route Locked Condition:

When after the train departure, the route gets locked, SM on duty at Tilda shall apply **'Emergency Route Release'** and after the route is released the procedure as mentioned in Para 6.4 of Appendix-A2 of the Station Working Rules shall be followed.

B Failure of Route Release:

If the route is not released, inspite of applying the 'Emergency Route Release', SM on duty shall 'Emergency Gate Release'.

- He shall press the Gate Button and Emergency Gate Button simultaneously when the Veeder Counter registers next higher number and the Gate Lock indication disappears after a lapse of 120 seconds.
- He shall now follow the procedure as explained in Para 6.3 of Appendix-A2.

C Failure of Emergency Gate Release:

The LC Gate shall be opened by Emergency Gate Key in case of failure of Emergency Gate Release (For detailed instructions please refer Appendix-A2).

23. Emergency Crank Handle Release key (Blue in colour):

This button which is 'Blue' in colour is to be pressed when a particular CH group is locked even after the train has negotiated the entire set route and the route is not released even after the emergency route release application and when the alteration of the point is warranted.

A white indication will appear near the button when pressed indicating that the operation is in progress when the concerned Crank Handle can be released by releasing the Emergency Crank Handle Button and pressing the concerned CH group button and the Group Trans Button and the Crank Handle can be released as explained in 9.0 above.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

A veeder counter is provided to register a next higher number which has to be recorded in the register meant for this and kept in SM's office for every such emergency release of Crank Handle.

24. Veeder Counters:

For each emergency operation such as Emergency Route Release, Emergency Point Operation, Emergency Gate Release, Calling-On operation & Emergency Crank Handle Release there is a veeder counter to register number of such operations carried out by Station Master on duty. Station Master on duty is supposed to make an entry in the prescribed proforma (mentioned at the end of Appendix-'B' of this SWR) in separate registers meant for the purpose.

25 Signals and their indications:

(a) Manually operated, through control panel Multi-Aspect Colour Light LED signals are provided in accordance with GR & SR Nos.3.07(4), 3.08(40(b), 3.09, 3.10, 3.13(6)(b), 3.14(9) and 3.27 in order to control the train into and out of station.

(b) Automatic route setting and route cancellation is provided for reception & dispatch of trains except for the following functions:-

i) Reception of train by calling-on signal though the route setting is automatic, the cancellation of signals shall be done after the complete arrival of the train.

ii) The route setting as well as cancellation for Up & DN Advance Starter is also automatic.

(c) The following Signals are provided at this station in each direction as mentioned below:

a) For up trains on Up Line between Hathbandh-TILDA:

i) Up Gate Distant Signal of LC Gate at KM: 782/1-3 cum-Up Advance syarter of HN

ii) Up Gate Signal of LC Gate at KM: 782/1-3.

iii) Up IBS Signal No. 39 of Hathbandh.

iv) Up Distant Signal of Tilda.

v) Up Inner Distant Signal of Tilda.

vi) Up Home Signal of Tilda with Junction type Route indicators and Calling-On Signal below it.

b) For Up trains on Up Middle Line between Hathbandh-: Tilda-

i) Up Gate Distant Signal of LC Gate at KM: 782/1-3 cum-Up Mid - Advance starter of HN

ii) Up Mid Gate Signal of LC Gate at KM: 782/1-3.

iii) Up Middle Distant Signal of Tilda.

iv) Up Middle Inner Distant Signal of Tilda.

v) Up Middle Home Signal of Tilda with Junction type Route Indicators and Calling-On Signal below it.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

vi) Independent Shunt Signals at Howrah end of the yard on Middle Line and Down lines.

c) **For Down trains on Down Middle Line between Tilda-Hathbandh:**

i) Down middle Starters with Junction type Route Indicators, Calling-On Signal and Shunt Signal below it.

ii) Down Middle Advance Starter Signal of Tilda.

iii) Down Middle Distant Signal of LC Gate at KM: 782/1-3.

iv) Down Middle Inner Distant of LC Gate at KM: 782/1-3.

v) Down Gate Signal of LC Gate at KM: 782/1-3-cum-Down Middle Distant Signal of Hathbandh.

d) **For Down trains on Down Line between Tilda-Hathbandh:**

i) Down Starter Signals with Junction type Route Indicators, Calling-On Signals & Shunt Signals below them.

ii) Down Advance Starter Signal of Tilda.

iii) Down Distant of IBS between Tilda-Hathbandh.

iv) Down Inner Distant IBS between Tilda-Hathbandh.

v) Down IBS Signal

vi) Down Gate Distant Signal of LC Gate at KM: 782/1-3.

vii) Down Gate Inner Distant of LC Gate at KM: 782/1-3.

viii) Down Gate Signal of LC Gate at KM: 782/1-3-cum-Down Distant Signal of Hathbandh.

e) **For Up trains on Up line between Tilda-Baikunth:**

i) Up Starters with Junction type Route Indicators, Calling-On Signal and Shunt Signals below them.

ii) Up Advance Starter Signal of Tilda.

f) **For Up trains on Up Middle line between Tilda-Baikunth:**

i) Up Middle Starter with Junction type Route Indicators, Calling-On Signal and Shunt Signals below them.

ii) Up Middle Advance Starter Signal of Tilda.

g) **For Down trains on Down line between Baikunth-Tilda:**

i) Down Distant Signal of Tilda.

ii) Down Inner Distant Signal of Tilda.

iii) Down Home Signal with Junction type Route Indicators and Calling-On Signal below it.

h) **For Down trains Down Middle line between Baikunth-Tilda:**

i) Down Middle Distant Signal of Tilda.

ii) Down Middle Inner Distant Signal of Tilda.

iii) Down Middle Home Signal with Junction type Route Indicators and Calling-On Signal below it.

iv) Independent Shunt Signals on Middle Line & Up lines at NGP (Baikunth) end of the yard.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

26. Sequence of operation of push buttons during reception/dispatch of trains:

26.1 Reception of trains (Up direction):

Sl. No.	Movement of trains.	Overlap set to	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & releas ed.	Route push button to be pressed & released.
1	To receive an Up train from Up Line on Line No. 1 clearing Home Signal No. S1	Towards GMR SDG. 11-OV1	32N, 33N, 36R, 37R, 45R, 40N, 43N, 35N, 38N, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9	1 GN	GL UN
		Up Main 11-OV2	32N, 33N, 36R, 37R, 45R, 43R, 41N, 35N, 38N, 40N, 44N, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8 CH9	11-OVN FOLLOWED BY 1 GN	27AT UN GL UN
		Up MID 11-OV3	32N, 33N, 36R, 37R, 45R, 43R, 41R, 35N, 38N, 40N,42N, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7 CH8, CH9,	11-OVN FOLLOWED BY 1 GN	25AT UN GL UN
2	To receive an Up train from Up Line on Line No. 2 clearing Home Signal No. S1	Towards GMR SDG. 9-OV1	32N, 33N, 36R, 37N, 40N, 45N, 43N, 35N, 38N, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9,	1 GN	CL UN
		Up Main 9-OV2	32N, 33N, 36R, 37N, 45N, 43R, 41N, 35N, 38N, 40N, 44N, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9,	9-OVN FOLLOWED BY 1 GN	27AT UN CL UN
		Up MID 9-OV3	32N, 33N, 36R, 37N, 45N, 43R, 41R, 35N, 38N, 40N, 42N, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7 CH8, CH9,	9-OVN FOLLOWED BY 1 GN	25AT UN CL UN
3	To receive an Up train from Up Line on Line No. 3 clearing Home Signal No. S1 for the route 1A	Up Main 5-OV1	32N, 33N, 36N, 38N, 44N, 43N, 41N, CH2, CH3, CH6, CH8	1 GN	UM UN
		Up MID 5-OV2	32N, 33N, 36N, 38N, 44N, 43N, 41R, 42N, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8	5-OVN FOLLOWED BY 1 GN	25 AT UN UM UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Overlap set to	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & releas ed.	Route push button to be pressed & released.
4	To receive an Up train from Up Line on Line No. 4 clearing Home Signal No. S1 for the route 1B	Up MID 7-OV1	32N, 33N, 36N, 38R, 44N, 42N, 41N, 31N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH7	1 GN	ML UN
		Up MID 7-OV2	32N, 33N, 36N, 38R, 44R, 43N, 41N, 31N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH8	7-OVN	27 AT UN
				FOLLOWED BY	
				1 GN	ML UN
5	To receive an Up train from Up Line on Line No. 1 clearing Calling-On Signal No. C1 for the route C1D	-	32N, 33N, 36R, 37R, 35N, 38N, 40N, CH2, CH3, CH4, CH9	C1 GN	GL UN
6	To receive an Up train from Up Line on Line No. 2 clearing Calling-On Signal No. C1 for the route C1C	-	32N, 33N, 36R, 37N, 35N, 38N, 40N, CH2, CH3, CH4, CH9	C1 GN	CL UN
7	To receive an Up train from Up Line on Line No. 3 clearing Calling-On Signal No. C1 for the route C1A	-	32N, 33N, 36N, 38N, CH2, CH3	C1 GN	UM UN
8	To receive an Up train from Up Line on Line No. 4 clearing Calling-On Signal No. C1 for the route C1B	-	32N, 33N, 36N, 38R, 31N, CH1, CH2, CH3	C1 GN	ML UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Overlap set to	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
9	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 1 clearing Home Signal No. S3 for route 3F	Towards GMR SDG. 11-OV1	32R, 33N, 36R, 37R, 45R, 43N, 35N, 34N, 40N,CH1, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9,	3 GN	GL UN
		Up Main 11-OV2	32R, 33N, 36R, 37R, 45R, 43R, 41N, 35N, 34N, 40N, 44N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9,	11-OVN	27 AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	GL UN
		Up MID 11-OV3	32R, 33N, 36R, 37R, 45R, 43R, 41R, 35N, 34N, 40N, 42N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9,	11-OVN	25 AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	GL UN
10	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 1 clearing Home Signal No. S3 for route 3G	Towards GMR SDG. 11-OV1	32N, 31N, 33R, 36R, 37R, 45R, 43N, 35N, 34N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9,	3 GN	GLA UN
		Up Main 11-OV2	32N, 31N, 33R, 36R, 37R, 45R, 43R, 41N, 35N, 34N, 40N, 44N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9,	11 OVN	27AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	GLA UN
		Up Mid 11-OV3	32N, 31N, 33R, 36R, 37R, 45R, 43R, 41R, 35N, 34N, 42N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9,	11 OVN	25AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	GLA UN
11	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 2 clearing Home Signal No. S3 for route 3D	Towards GMR SDG. 9-OV1	32R, 33N, 36R, 37N, 43N, 45N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9, 40N.	3 GN	CL UN
		Up Main 9-OV2	32R, 33N, 36R, 37N, 45N, 43R, 41N, 35N, 34N, 44N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9,	9 OVN	27AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	CL UN
		Up Mid 9-OV3	32R, 33N, 36R, 37N, 45N, 43R, 41R, 35N, 34N, 40N, 42N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9	9 OVN	25AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	CL UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Overlap set to	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
12	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 2 clearing Home Signal No. S3 for route 3E	Towards GMR SDG. 9-OV1	32N, 31N, 33R, 36R, 37N, 43N, 45N, 35N, 34N, 40N,CH1, CH2, CH3, CH4, CH8, CH9,	3 GN	CLA- UN
		Up Main 9-OV2	32N, 31N, 33R, 36R, 37N, 45N, 43R, 41N, 35N, 34N, 40N, 44N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH6, CH8, CH9,	9 OVN	27AT- UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	CLA- UN
		Up Mid 9-OV3	32N, 31N, 33R, 36R, 37N, 45N, 43R, 41R, 35N, 34N, 42N, CH1, CH2, CH3, CH4, 40N. CH6, CH7, CH8, CH9,	9 OVN	25AT- UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	CLA- UN
13	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 3 clearing Home Signal No. S3 for route 3B	Up Main 5-OV1	32R, 33N, 36N, 38N, 44N, 43N, 41N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH8,	3 GN	UM- UN
		Up Mid 5-OV2	32R, 33N, 36N, 38N, 44N, 43N, 41R, 34N, 42N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8	5 OVN	25AT- UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	UM- UN
14	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 3 clearing Home Signal No. S3 for route 3C	Up Main 5-OV1	31N, 32N, 33R, 36N, 38N, 44N, 43N, 41N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH8	3 GN	UMA- UN
		Up Mid 5-OV2	31N, 32N, 33R, 36N, 38N, 44N, 43N, 41R, 34N, 42N, CH1, CH2, CH3, CH6, CH7, CH8,	5 OVN	25AT- UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	UMA- UN
15	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 4 clearing Home Signal No. S3 for route 3A	Up Mid 7-OV1	31N, 32N, 33N, 34N, 38N, 44N, 42N, 41N, CH1, CH2, CH6, CH7	3 GN	ML UN
		Up Main 7-OV2	31N, 32N, 33N, 34N, 38N, 44R, 43N, 41N, CH1, CH2, CH6, CH8	7 OVN	27AT UN
				FOLLOWED BY	
				3 GN	ML UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Overlap set to	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & releas ed.	Route push button to be pressed & released.
16	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 1 clearing Calling On Signal No. C3 for route C-3F	-	32R, 33N, 36R, 37R, 34N, 35N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH9.	C3 GN	GL UN
17	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 1 clearing Calling On Signal No. C3 for route C-3G	-	32N 31N, 33R, 36R, 37R, 34N, 35N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH9.	C3 GN	GLA UN
18	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 2 clearing Calling On Signal No. C3 for route C-3D	-	32R, 33N, 36R, 37N, 35N, 34N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH9.	C3 GN	CL UN
19	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 2 clearing Calling On Signal No. C3 for route C-3E	-	32N, 31N, 33R, 36R, 37N, 35N, 34N, 40N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH9.	C3 GN	CLA UN
20	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 3 clearing Calling On Signal No. C3 for route C-3B	-	32R, 33N, 36N, 38N, 34N, CH1, CH2, CH3	C3 GN	UM UN
21	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 3 clearing Calling On Signal No. C3 for route C-3C	-	32N, 31N, 33R, 36N, 38N, 34N, CH1, CH2, CH3	C3 GN	UMA UN
22	To receive an Up train from Middle Line on Line No. 3 clearing Calling On Signal No. C-3 for route C-3A	-	32N, 31N, 33N, 34N, 38N, CH1, CH2	C3 GN	ML UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

26.2 Reception of trains (Down direction):

Sl. No.	Movement of trains.	Overlap set to	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
23	To receive a down train coming from Baikunth on down line on Line No. 5 on Home Signal No. S2 for route 2A	Dn Main 6-OV1	42N, 46N, 39N, 34N, 31N, CH1, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	2 GN	DM UN
		Dn Mid 6-OV2	42N, 46N, 39N, 34R, 31N, 32N, 33N, CH1, CH2, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	6 OVN	26AT UN
				FOLLOWED BY	
				2 GN	DM UN
24	To receive a down train coming from Baikunth on down line on Line No. 6 on Home Signal No. S2 for route 2B	Sand Hump 10-OV1	42N, 46R, 39N, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	2 GN	DL UN
		Dn Main 10-OV2	42N, 46R, 39R, 34N, 31N, CH1, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	10 OVN	28AT UN
				FOLLOWED BY	
				2 GN	DL UN
		Dn Mid 10-OV3	42N, 46R, 39R, 34R, 31N, 32N, 33N, CH1, CH2, CH5, CH7, CH10 & LX57N.	10 OVN	26AT UN
				FOLLOWED BY	
				2 GN	DL UN
25	To receive a down train coming from Baikunth on down line on Line No. 5 on Calling-On Signal No. C2 for route C2A	-	42N, 46N, CH7, CH10 & LX57N.	C2 GN	DM UN
26	To receive a down train coming from Baikunth on down line on Line No. 6 on Calling-On Signal No. C2 for route C2B	-	42N, 46R, CH7, CH10 & LX57N.	C2 GN	DL UN
27	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 1 on Home Signal No. S4 for route for route 4E	Sand Hump 16-OV	41R, 43R, 45R, 37N, 42N, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9, LX57N, 40N.	4 GN	GL UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Overlap set to	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & releas ed.	Route push button to be pressed & released.
28	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 2 on Home Signal No. S4 for route 4D	S/ Neck 14-OV	41R, 43R, 45N, 37N, 36N, 42N, 35N, 40N, CH3, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	4 GN	CL UN
29	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 4 on Home Signal No. S4 for route 4A	Mid 8-OV1	41N, 42N, 44N, 38N, 34N, 33N, 32N, 31N, CH1, CH2, CH6, CH7 & LX57N.	4 GN	ML UN
		Dn Main 8-OV2	41N, 42N, 44N, 38N, 34N, 33N, 31R, 39N, CH1, CH2, CH5, CH6, CH7 & LX57N.	8 OVN	28AT UN
				FOLLWED BY	
				4 GN	ML UN
30	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 5 on Home Signal No. S4 for route 4B	Dn Main 6-OV1	41N, 42R, 46N, 39N, 34N, 31N, CH1, CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	4 GN	DM UN
		Dn Mid 6-OV2	41N, 42R, 46N, 39N, 34R, 31N, 32N, 33N, CH1, CH2 CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	6 OVN	26AT UN
				FOLLOWED BY	
				4 GN	DM UN
31	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 6 on Home Signal No. S4 for route 4C	Sand Hump 10-OV1	41N, 42R, 46R, 39N, CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	4 GN	DL UN
		Dn Main 10-OV2	41N, 42R, 46R, 39R, 34N, 31N, CH1, CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	10 OVN	28AT UN
				FOLLOWED BY	
				4 GN	DL UN
		Dn Mid 10-OV3	41N, 42R, 46R, 39R, 34R, 31N, 32N, 33N, CH1, CH2, CH5, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	10 OVN	26AT UN
				FOLLOWED BY	
				4 GN	DL UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Overlap set to	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
32	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 1 on Calling-On Signal No. C4 for route C4E	-	41R, 43R, 45R, 42N, CH6, CH7, CH8, CH9, LX57N & 40N.	C4 GN	GL UN
33	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 2 on Calling-On Signal No. C4 for route C4D	-	41R, 43R, 45N, 42N, 35N, CH4, CH6, CH7, CH8, CH9, LX57N & 40N.	C4 GN	CL UN
34	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 4 on Calling-On Signal No. C4 for route C4A	-	41N, 42N, 44N, CH6, CH7 & LX57N.	C4 GN	ML UN
35	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 5 on Calling-On Signal No. C4 for route C4B	-	41N, 42R, 46N, CH6, CH7, CH10 & LX57N	C4 GN	DM UN
36	To receive a down train coming from Baikunth on Middle Line on Line No. 6 on Calling-On Signal No. C4 for route C4C	-	41N, 42R, 46R, CH6, CH7, CH10 & LX57N	C4 GN	DL UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

26.3 Dispatching of trains (Down direction):

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
37	To dispatch a Down train from Line No. 1 to Hathbandh on Middle Line on Signal No. S16 for route 16A	37R, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4.	16 GN	26AT UN
38	To dispatch a Down train from Line No. 1 to Hathbandh on Middle Line on Signal No. S16 for route 16B	37R, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	16 GN	26AT-A UN
39	To dispatch a Down train from Line No. 1 to Hathbandh on Down Line on Signal No. S16 for route 16C	37R, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	16 GN	28AT UN
40	To dispatch a Down train from Line No. 1 on Middle Line on Calling-On Signal No. C16 for route C16A	37R, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4,	C16 GN	26AT UN
41	To dispatch a Down train from Line No. 1 on Middle Line on Calling-On Signal No. C16 for route C16B	37R, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	C16 GN	26AT-A UN
42	To dispatch a Down train from Line No. 1 to Hathbandh on Down Line on Calling-On Signal No. C16 for route C16C	37R, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	C16 GN	28AT UN
43	To dispatch a Down train from Line No. 2 to Hathbandh on Middle Line on Signal No. S14 for route 14A	37N, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4,	14 GN	26AT UN
44	To dispatch a Down train from Line No. 2 to Hathbandh on Middle Line on Signal No. S14 for route 14B	37N, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	14 GN	26AT-A UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
45	To dispatch a Down train from Line No. 1 to Hathbandh on Down Line on Signal No. S14 for route 14C	37N, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	14 GN	28AT UN
46	To dispatch a Down train from Line No. 2 on Middle Line on Calling-On Signal No. C14 for route C14A	37N, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4,	C14 GN	26AT UN
47	To dispatch a Down train from Line No. 2 on Middle Line on Calling-On Signal No. C14 for route C14B	37N, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	C14 GN	26AT-A UN
48	To dispatch a Down train from Line No. 2 to Hathbandh on Down Line on Calling-On Signal No. C14 for route C14C	37N, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	C14 GN	28AT UN
49	To dispatch a Down train from Line No. 4 to Hathbandh on Middle Line on Signal No. S8 for route 8A	38N, 34N, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, &	8 GN	26AT UN
50	To dispatch a Down train from Line No. 4 to Hathbandh on Down Line on Signal No. S8 for route 8B	38N, 34N, 33N, 31R, 39N, CH1, CH2, CH5	8 GN	28AT UN
51	To dispatch a Down train from Line No. 4 to Hathbandh on Middle Line on Calling-On Signal No. C8 for route C8A	38N, 34N, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, &	C8 GN	26AT UN
52	To dispatch a Down train from Line No. 4 to Hathbandh on Down Line on Calling-On Signal No. C8 for route C8B	38N, 34N, 33N, 31R, 39N, CH1, CH2, CH5	C8 GN	28AT UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
53	To dispatch a Down train from Line No. 5 to Hathbandh on Middle Line on Signal No. S6 for route 6B	39N, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5	6 GN	26AT UN
54	To dispatch a Down train from Line No. 5 to Hathbandh on Down Line on Signal No. S6 for route 6A	39N, 34N, 31N, CH1, CH5,	6 GN	28AT UN
55	To dispatch a Down train from Line No. 5 to Hathbandh on Middle Line on Calling-On Signal No. C6 for route C6B	39N, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5	C6 GN	26AT UN
56	To dispatch a Down train from Line No. 5 to Hathbandh on Down Line on Calling-On Signal No. C6 for route C6A	39N, 34N, 31N, CH1, CH5,	C6 GN	28AT UN
57	To dispatch a Down train from Line No. 6 to Hathbandh on Down Line on Signal No. S10 for route 10A	39R, 34N, 31N, CH1, CH5	10 GN	28AT UN
58	To dispatch a Down train from Line No. 6 to Hathbandh on Middle Line on Signal No. S10 for route 10B	39R, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5	10 GN	26AT UN
59	To dispatch a Down train from Line No. 6 to Hathbandh on Down Line on Calling-On Signal No. C10 for route C10A	39R, 34N, 31N, CH1, CH5	C10 GN	28AT UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
60	To dispatch a Down train from Line No. 6 to Hathbandh on Middle Line on Calling-On Signal No. C10 for route C10B	39R, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5	C10 GN	26AT UN
61	To dispatch a down train to Hathbandh by taking off S26	-	26 GN	DMD UN
62	To dispatch a down train to Hathbandh by taking off S28	-	28 GN	DD1 UN

26.4 Dispatching of trains (UP direction):

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
63	To dispatch an up train on up line to Baikunth from Line No. 1 on Signal No. S11 for route 11A	45R, 43R, 41N, 44N, CH6, CH8, CH9, LX57N & 40N.	11 GN	27AT UN
64	To dispatch an up train on Middle line to Baikunth from Line No. 1 on Signal No. S11 for route 11B.	45R, 43R, 41R, 42N, CH6, CH7, CH8, CH9, LX57N & 40N	11 GN	25AT UN
65	To dispatch an up train on up line to Baikunth from Line No. 1 on Calling-On Signal No. C11 for route C11A	45R, 43R, 41N, 44N, CH6, CH8, CH9, LX57N & 40N	C11 GN	27AT UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
66	To dispatch an up train on Middle line to Baikunth from Line No. 1 on Calling-On Signal No. C11 for route C11B	45R, 43R, 41R, 42N, CH6, CH7, CH8, CH9, LX57N & 40N.	C11 GN	25AT UN
67	To dispatch an up train on up line to Baikunth from Line No. 2 on Signal No. S9 for route 9A	45N, 43R, 41N, 44N, CH6, CH8, CH9, LX57N & 40N.	9 GN	27AT UN
68	To dispatch an up train on Middle line to Baikunth from Line No. 2 on Signal No. S9 for route 9B	45N, 43R, 41R, 42N, CH6, CH7, CH8, CH9, LX57N & 40N.	9 GN	25AT UN
69	To dispatch an up train on up line to Baikunth from Line No. 2 on Calling-On Signal No. C9 for route C9A	45N, 43R, 41N, 44N, CH6, CH8, CH9, LX57N & 40N.	C9 GN	27AT UN
70	To dispatch an up train on Middle line to Baikunth from Line No. 2 on Calling-On Signal No. C9 for route C9B	45N, 43R, 41R, 42N, CH6, CH7, CH8, CH9, LX57N & 40N.	C9 GN	25AT UN
71	To dispatch an up train on up line to Baikunth from Line No. 3 on Signal No. S5 for route 5A.	44N, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	5 GN	27AT UN
72	To dispatch an up train on Middle line to Baikunth from Line No. 3 on Signal No. S5 for route 5B.	44N, 43N, 41R, 42N, CH6, CH7, CH8 & LX57N.	5 GN	25AT UN
73	To dispatch an up train on up line to Baikunth from Line No. 3 on Calling-On Signal No. C5 for route C5A.	44N, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	C5 GN	27AT UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
74	To dispatch an up train on Middle line to Baikunth from Line No. 3 on Calling-On Signal No. C5 for route C5B.	44N, 43N, 41R, 42N, CH6, CH7, CH8 & LX57N.	C5 GN	25AT UN
75	To dispatch an up train on up line to Baikunth from Line No. 4 on Signal No. S7 for route 7A.	44N, 42N, 41N, CH6, CH7 & LX57N.	7 GN	25AT UN
76	To dispatch an up train on Middle line to Baikunth from Line No. 4 on Signal No. S7 for route 7B.	44R, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	7 GN	27AT UN
77	To dispatch an up train on up line to Baikunth from Line No. 4 on Calling-On Signal No. C7 for route C7A.	44N, 42N, 41N, CH6, CH7 & LX57N.	C7 GN	25AT UN
78	To dispatch an up train on Middle line to Baikunth from Line No. 4 on Calling-On Signal No. C7 for route C7B.	44R, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	C7 GN	27AT UN
79	To dispatch an up train to Baikunth by taking off S25		S25 GN	UMD UN
80	To dispatch an up train to Baikunth by taking off S27	-	S27 GN	UD UN
81	To dispatch a train from G.M.R siding to line No-1 or Line No-2 ,S-20 permanent STOP signal	-	-	-

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

26.5 Shunt Movements:

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
82	To Shunt a train by taking off SH 16 to Middle Line for route SH-16A	37R, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4.	SH16 GN	26AT UN
83	To Shunt a train by taking off SH 16 to Middle Line for route SH-16B.	37R, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	SH16 GN	26AT-A UN
84	To Shunt a train by taking off SH16 to Down Line for SH-16C.	37R, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	SH16 GN	28AT UN
85	To Shunt a train by taking off SH16 to Shunting Neck for route SH-16D.	37R, 36N, 35R, CH3, CH4.	SH16 GN	SN UN
86	To Shunt a train by taking off SH 14 to Middle Line for route SH-14A	37N, 36R, 33N, 32R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4,.	SH14 GN	26AT UN
87	To Shunt a train by taking off SH 14 to Middle Line for route SH-14B.	37N, 36R, 33R, 31N, 32N, 35N, 34N, CH1, CH2, CH3, CH4,	SH14 GN	26AT-A UN
88	To Shunt a train by taking off SH14 to Down Line for SH-14C.	37N, 36R, 33R, 31R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5,	SH14 GN	28AT UN
89	To Shunt a train by taking off SH14 to Shunting Neck for route SH-14D.	37N, 36N, 35R, CH3, CH4.	SH14 GN	SN UN
90	To Shunt a train by taking off SH 8 to Middle Line for route SH-8A	38N, 34N, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, &	SH8 GN	26AT UN
91	To Shunt a train by taking off SH 8 to Down Line for route SH-8B	38N, 34N, 33N, 31R, CH1, CH2, 39N & CH5	SH8 GN	28AT UN
92	To Shunt a train by taking off SH 6 to Middle Line for route SH-6B	39N, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5	SH6 GN	26AT UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
93	To Shunt a train by taking off SH 6 to Down Line for route SH-6A	39N, 34N, 31N, CH1, CH5.	SH6 GN	28AT UN
94	To Shunt a train by taking off SH 10 to Down Line for route SH-10A	39R, 34N, 31N, CH1, CH5.	SH10 GN	28AT UN
95	To Shunt a train by taking off SH 10 to Middle Line for route SH-10B	39R, 34R, 33N, 31N, 32N, CH1, CH2, CH5.	SH10 GN	26AT UN
96	To Shunt a train by taking off SH 11 to Up Line for route SH-11A.	45R, 43R, 41N, CH6, CH8, CH9, LX57N, 44N & 40N.	SH11 GN	27AT UN
97	To Shunt a train by taking off SH 11 to Middle Line for route SH-11B.	45R, 43R, 41R, CH6, CH8, CH9, LX57N, 42N, 40N & CH7.	SH11 GN	25AT UN
98	To dispatch a train by taking off SH 11 to G.M.R Siding for route SH-11C.	45R, 43N, 40R, CH8, CH9 & LX57N.	SH11 GN	GMR UN
99	To Shunt a train by taking off SH 9 to Up Line for route SH-9A	45N, 43R, 41N, CH6, CH8, CH9, LX57N, 44N & 40N.	SH9 GN	27AT UN
100	To Shunt a train by taking off SH 9 to Middle Line for route SH-9B.	45N, 43R, 41R, CH6, CH8, CH9, LX57N, 42N, 40N & CH7.	SH9 GN	25AT UN
101	To dispatch a train by taking off SH 9 to G.M.R Siding for route SH-9C	45N, 43N, 40R, CH8, CH9 & LX57N.	SH9 GN	GMR UN
102	To Shunt a train by taking off SH 5 to Up Line for route SH-5A	44N, 43N, 41N, CH6, CH8 & LX57N.	SH5 GN	27AT UN
103	To Shunt a train by taking off SH 5 to Middle Line for route SH-5B.	44N, 43N, 41R, 42N, CH6, CH8, LX57N & CH7.	SH5 GN	25AT UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
104	To Shunt a train by taking off SH 7 to Middle Line for route SH-7A.	41N, CH6, LX57N, CH7, 44N & 42N.	SH7 GN	25AT UN
105	To Shunt a train by taking off SH 7 to Up Line for route SH-7B.	41N, CH6, LX57N, 44R, 43N & CH8.	SH7 GN	27AT UN
106	To dispatch a train by taking off SH 20 from G.M.R Siding toLine No-1 for route SH-20A	40R, 43N, 45R, CH8, CH9 & LX57N.	SH20 GN	GL UN
107	To dispatch a train by taking off SH 20 from G.M.R Siding toLine No-2 for route SH-20B	40R, 43N, 45N, CH8, CH9 & LX57N.	SH20 GN	CL UN
108	To Shunt a train on Line No.1 by taking off SH 21 for route SH-21A	31R, 33R, 36R, 37R, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5 &	SH21 GN	GL UN
109	To Shunt a train on Line No.2 by taking off SH 21 for route SH-21B	31R, 33R, 36R, 37N, 35N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH4, CH5.	SH21 GN	CL UN
110	To Shunt a train on Line No.3 by taking off SH 21 for route SH-21C	31R, 33R, 36N, 38N, 39N, CH1, CH2, CH3, CH5.	SH21 GN	UM UN
111	To Shunt a train on Line No.4 by taking off SH 21 for route SH-21D	31R, 33N, 34N, 38N, 39N, CH1, CH2, CH5.	SH21 GN	ML UN
112	To Shunt a train on Line No.5 by taking off SH 21 for route SH-21E	31N, 34N, 39N, CH1, CH5.	SH21 GN	DM UN
113	To Shunt a train on Line No.6 by taking off SH 21 for route SH-21F	31N, 34N, 39R, CH1, CH5.	SH21 GN	DL UN
114	To Shunt a train on Line No.1 by taking off SH 23 for route SH-23A	32R, 33N, 36R, 37R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4.	SH23 GN	GL UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Overlap set to	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.
115	To Shunt a train on Line No.1 by taking off SH 23 for route SH-23B	31N, 32N, 33R, 36R, 37R, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4.	SH23 GN	GLA UN
116	To Shunt a train on Line No.2 by taking off SH 23 for route SH-23C	32R, 33N, 36R, 37N, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4.	SH23 GN	CL UN
117	To Shunt a train on Line No.2 by taking off SH 23 for route SH-23D	31N, 32N, 33R, 36R, 37N, 34N, 35N, CH1, CH2, CH3, CH4.	SH23 GN	CLAUN
118	To Shunt a train on Line No.3 by taking off SH 23 for route SH-23E	32R, 33N, 36N, 38N, 34N, CH1, CH2, CH3.	SH23 GN	UM UN
119	To Shunt a train on Line No.3 by taking off SH 23 for route SH-23F	31N, 32N, 33R, 36N, 38N, 34N, CH1, CH2, CH3.	SH23 GN	UMA UN
120	To Shunt a train on Line No.4 by taking off SH 23 for route SH-23G	31N, 32N, 33N, 38N, 34N, CH1, CH2.	SH23 GN	ML UN
121	To Shunt a train on Line No.5 by taking off SH 23 for route SH-23H	31N, 32N, 33N, 34R, 39N, CH1, CH2, CH5.	SH23 GN	DM UN
122	To Shunt a train on Line No.6 by taking off SH 23 for route SH-23I	31N, 32N, 33N, 34R, 39R, CH1, CH2, CH5.	SH23 GN	DL UN
123	To Shunt a train from Shunting Neck on Line No.1 by taking off SH19 for route SH-19A	35R, 36N, 37R, CH3, CH4.	SH19 GN	GL UN
124	To Shunt a train from Shunting Neck on Line No.2 by taking off SH19 for route SH-19B.	35R, 36N, 37N, CH3, CH4.	SH19 GN	CL UN
125	To Shunt a train from Up Main Line to Middle Line by taking off SH-12 for route SH-12A	38N, 36N, 33N, 32R, 34N, CH1, CH2, CH3.	SH12 GN	26AT UN
126	To Shunt a train from Up Main Line to Middle Line by taking off SH-12 for route SH-12B	38N, 36N, 33R, 31N, 32N, 34N, CH1, CH2, CH3.	SH12 GN	26AT-A UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Sl. No.	Movement of trains.	Position of points siding crank handle and others control in route & over lap.	Signal push button to be pressed & released.	Route push button to be pressed & released.
127	To Shunt a train from Up Main Line to Down Line by taking off SH-12 for route SH-12C	38N, 36N, 33R, 31R, 39N, CH1, CH2, CH3, CH5.	SH12 GN	28AT UN
128	To Shunt a train on Line No. 1 by taking off SH22 for route SH-22A	40N, 41N, 43R, 44N, 45R, CH6, CH8, CH9 & LX57N.	SH22 GN	GL UN
129	To Shunt a train on Line No. 2 by taking off SH22 for route SH-22B	40N, 41N, 43R, 45N, 44N, CH6, CH8, CH9 & LX57N.	SH22 GN	CL UN
130	To Shunt a train on Line No. 3 by taking off SH22 for route SH-22C	41N, 43N, 44N, CH6, CH8 & LX57N.	SH22 GN	UM UN
131	To Shunt a train on Line No. 4 by taking off SH22 for route SH-22D.	41N, 43N, 44R, CH6, CH8 & LX57N.	SH22 GN	ML UN
132	To Shunt a train on Line No. 1 by taking off SH24 for route SH-24A	40N, 41R, 43R, 45R, 42N CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	SH24 GN	GL UN
133	To Shunt a train on Line No. 2 by taking off SH24 for route SH-24B	40N, 41R, 43R, 45N, 42N, CH6, CH7, CH8, CH9 & LX57N.	SH24 GN	CL UN
134	To Shunt a train on Line No. 3 by taking off SH24 for route SH-24C	41R, 43N, 44N, 42N, CH6, CH7, CH8 & LX57N.	SH24 GN	UM UN
135	To Shunt a train on Line No. 4 by taking off SH24 for route SH-24-D	41N, 42N, 44N, CH6, CH7 & LX57N.	SH24 GN	ML UN
136	To Shunt a train on Line No. 5 by taking off SH24 for route SH-24E	41N, 42R, 46N, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	SH24 GN	DM UN
137	To Shunt a train on Line No. 6 by taking off SH24 for route SH-24F	41N, 42R, 46R, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	SH24 GN	DL UN
138	To Shunt a train from Line No.5 to Middle Line by taking off SH13	46N, 42R, 41N, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	SH13 GN	25AT UN
139	To Shunt a train from Line No.6 to Middle Line by taking off SH15	46R, 42R, 41N, CH6, CH7, CH10 & LX57N.	SH15 GN	25AT UN

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

28. Description and Function of Signal buttons:-

Push button		Function
1.	S-1	To take off Up Home signal No.S-1A/B/C/D for receiving an UP train on line No.1 (Goods Common Loop Line), line No.2 (Common Loop Line), line No.3 (Up Main Line), line No.4 (Middle Line).
2.	C-1	To take off Up calling on signal No C-1A/B/C/D for receiving an UP train on line No.1 (Goods Common Loop Line), line No.2 (Common Loop Line), line No.3 (Up Main Line), line No.4 (Middle Line).
3.	S-2	To take off Dn. Home signal No.S-2 A/B for receiving a DN train on line No.5 (DN. Main Line) & line No.6 (DN. Loop Line).
4.	C-2	To take off Dn. calling on signal No.C-2A/B for receiving a DN train on line No.5 (DN. Main Line) & line No.6 (DN. Loop Line).
5.	S-3	To take off Up Mid. Home signal No. S-3A/B/C/D/E/F/G for receiving a Up Mid. train on line No.1 (Goods Common Loop Line), line No.2 (Common Loop Line), line No.3 (Up Main Line), line No.4 (Middle Line).
6.	C-3	To take off Up Mid. calling on signal no. C-3A/B/C/D/E/F/G for receiving a Up Mid. train on line No.1 (Goods Common Loop Line), line No.2 (Common Loop Line), line No.3 (Up Main Line), line No.4 (Middle Line).
7.	S-4	To take 'off' Down Home signal No. S-4A/B/C/D/E for receiving a down train on Line No. 1(Goods Common Loop), Line No. 2 (Common Loop), Line No. 4 (Middle Line), Line No. 5 (Down Main Line), Line No. 6 (Down Loop Line).
8.	C-4	To take 'off' calling on signal no. C-4A/B/C/D/E for receiving a down train on Line No. 1(Goods Common Loop), Line No. 2 (Common Loop), Line No. 4 (Middle Line), Line No. 5 (Down Main Line), Line No. 6 (Down Loop Line).
9.	S-5	To take off the Up starter 5 for dispatching an Up train from UP main line.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

10	SH-5	To take off shunt signal SH-5 for shunting an Up train from Up Main line.
11	C-5	To take off the Up Calling-On Signal No. C5 for dispatching an Up train from Up main line.
12	S-6	To take 'off' starter signal No. 6 for dispatching a down train from Down Main Line.
13	SH-6	To take off shunt signal No. SH-6 for shunting a down train from Down Main Line.
14	C-6	To take off the Up Calling-On Signal No. C6 for dispatching a down train from Down Main Line.
15	S7	To take off the Up Starter Signal No. 7 for dispatching an up train from Middle Line.
16	SH7	To take off Shunt Signal No SH7 for Shunting an up train from Middle Line.
17	C7	To take off Calling-On Signal No. C7 for dispatching an up train from Middle Line.
18	S-8	To take 'off' starter signal No. 8 for dispatching a down train from Middle Line.
19	SH-8	To take off shunt signal No. SH-8 for shunting a down train from Middle Line.
20	C-8	To take off the Up Calling-On Signal No. C8 for dispatching a down train from Down Main Line.
21	S9	To take off the Up Starter Signal No. 9 for dispatching an up train from Common Loop Line.
22	SH9	To take off Shunt Signal No SH9 for Shunting an up train from Common Loop Line.
23	C9	To take off Calling-On Signal No. C9 for dispatching an up train from Common Loop Line.
24	S-10	To take 'off' starter signal No. 10 for dispatching a down train from Down Loop Line.
25	SH-10	To take off shunt signal No. SH-10 for shunting a down train from Down Loop Line.
26	C-10	To take off the Up Calling-On Signal No. C10 for dispatching a down train from Down Loop Line.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

27	S11	To take off the Up Starter Signal No. 11 for dispatching an up train from Goods Loop Line.
28	SH11	To take off Shunt Signal No SH11 for Shunting an up train from Goods Loop Line.
29	C11	To take off Calling-On Signal No. C11 for dispatching an up train from Goods Loop Line.
30	SH12	To Shunt a train from Up Main Line to Middle or Down Line.
31	SH13	To Shunt a train from Down Main Line to Middle Line.
32	S-14	To take 'off' starter signal No. 14 for dispatching a down train from Line No. 2.
33	SH-14	To take off shunt signal No. SH-14 for shunting a down train from Line No .2.
34	C-14	To take off the Up Calling-On Signal No. C14 for dispatching a down train from Line No. 2.
35	SH15	To Shunt a train from Line No. 6 to Middle Line.
36	S-16	To take 'off' starter signal No. 16 for dispatching a down train from Line No. 1.
37	SH-16	To take off shunt signal No. SH-16 for shunting a down train from Line No .1.
38	C-16	To take off the Up Calling-On Signal No. C16 for dispatching a down train from Line No. 1.
39	S-20	Stop Signal.
40	SH19	To Shunt a train from Shunting Neck to Line No. 1 or Line No. 2
41	SH21	To Shunt a train from Down Line in the yard.
42	SH22	To Shunt a train from Up Line in the yard.
43	SH23	To Shunt a train from Middle Line in the yard at BSP end.
44	SH24	To Shunt a train from Middle Line in the yard at NGP end.
45	S25	Up Middle Advance Starter.
46	S26	Down Middle Advance Starter.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

47 S27 Up Advance Starter.

48 S28 Down Advance Starter.

29 Route Button:

1.	GL-UN	To receive an Up or Down train on Line No. 1
2.	CL-UN	To receive an Up or Down train on Line No. 2
3.	UM-UN	To receive an up train on Line No. 3
4.	ML-UN	To receive an Up or Down train on Line No. 4
5.	DM-UN	To receive a down train on Line No. 5
6.	DL-UN	To receive a down train on Line No. 6
7.	SN-UN	To Shunt a train from Line No. 1 or Line No. 2 to Shunting Neck.
8.	26AT UN	To dispatch or shunt a train on Middle Line in the Down direction.
9.	28AT UN	To dispatch or shunt a train on Down Line.
10	25AT UN	To dispatch or shunt a train on Middle Line in the Up direction.
11	27AT UN	To dispatch or shunt a train on Up Line.
12	DMID UN	For taking off S26.
13	DD UN	For taking off S28.
14	UMID UN	For taking off S25.
15	UD UN	For taking off S27.

In addition to these route buttons additional route buttons viz. GLA-UN, CLA-UN, UMA-UN & 26ATA-UN are provided whose purpose is mentioned in Para No. 21 of Appendix-'B' of this SWR.

30. DESCRIPTION AND FUNCTION OF POINT PUSH BUTTON:

1.	31WN	Cross over Point between Middle line & Down line at HWH end.
2.	32WN	Cross over Point between Up Line & Middle Line at HWH end.
3.	33WN	Cross over Point between Middle line & Down line at HWH end.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

4.	34WN	Cross over Point between Down Main Line & Middle line at HWH end.
5.	35WN	DS Point on Shunting Neck at HWH end.
6.	36WN	Cross over Point between Up Main line & Line No. 2 at HWH end.
7.	37WN	Cross over Point between Line No. 1 & Line No. 2 at HWH end.
8.	38WN	Cross over Point between Middle line & UP line at HWH end.
9.	39WN	Cross over Point between Down Loop line & Down Main line at HWH end.
9.1	40WN	D/S point GMR siding and L-1 & L-2.
10.	41WN	Cross over Point between Middle line & Up line at NGP end.
11.	42WN	Cross over Point between Middle line & Down line at NGP end.
12.	43WN	Cross over Point between Common Loop line & Up line at NGP end.
13.	44WN	Cross over Point between Middle line & Up line at NGP end.
14.	45WN	Cross over Point between Goods Loop line & Common Loop line at NGP end.
15.	46WN	Cross over Point between Down Main & Down Loop at NGP end.

31 Over Lap Buttons:

The Over Lap Buttons are white with blue dot are 5-OVN, 6-OVN, 7-OVN, 8-OVN, 9-OVN, 10-OVN & 11-OVN.

32. Failure of motor operated points and use of Crank handle:

a) In the event of failure of motor operated points, the instructions contained in the Operating Manual Rule No.20.06 should be followed for the setting of point.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

b) The Crank handle keys are normally locked in the respective KLCR instrument connected with the Control panel with White/Red miniature light indications on the panel above the crank handle push button. The Blue Push button of along with group `Trans` button on the panel are to be pressed simultaneously. The white indication starts flashing to indicate that key can be extracted. The economizer push button below the concerned Crank Handle KLCR is to be pressed to extract the Crank handle key to operate the point manually, when the point fails to operate from the panel. As key is extracted the indication becomes blank. After completion of the crank handling of points, the key is brought back and inserted into the concerned KLCR and turned. The flashing while indication appears again.

Now group `Release` button and the concerned crank handle button are to be pressed to restore the normal working.

The white indication becomes steady. When the points are locked by a signal the Red indication appears and becomes blank after the normalization of the Signal.

c) The crank handle key can be taken out only when all the concerned signal of that particular route are at this `ON` position and extraction of crank handle key also makes the signals controlling movement over these points inoperative

d) **<u>Emergency Crank Handle Key</u>**

This Key is to be inserted and turned when a particular CH group is locked after the train has negotiated the entire set route and the route is not released even after the emergency route release operation and when the alteration of the point is warranted.

A flashing red indication will appear near the button when pressing the concerned CH group button and the 'Group Trans Button' this indicating that the operation is in progress. After two minutes, the concerned Crank Handle Key can be released as explained in 10.0 above.

A veeder counter is provided to register a next higher number which has to be recorded in the register meant for this and kept in SM's office for every such emergency release of Crank Handle.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

East Goomty:

Sl. No	Crank Handle Group	Point that is controlled
1.	CH-1	31A/B, 34A/B
2.	CH-2	32A/B, 33A/B, 38A/B
3.	CH-3	36A/B
4.	CH-4	37A/B, 35
5.	CH-5	39A/B

West Goomty:

Sl. No	Crank Handle Group	Point that is controlled
6.	CH-6	41A/B, 44A/B
7.	CH-7	42A/B
8.	CH-8	43A/B
9.	CH-9	40, 45A/B
10.	CH-10	46A/B

33. Working of signals when interlocking is defective:

Off position of colour light signal is the final indication that the points are correctly set and locked for the route to which it applied. Normally signal cannot be taken off by pressing a signal push button unless all the concerned points of the route are correctly set and locked.

If signal failed to be taken off, under such circumstances the setting of the points on the concerned route to which it applies must be inspected by ASM/SM on duty before a train is to be allowed to be piloted to pass such signal irrespective of what is indicated on the panel.

In the event of interlocking going out of order when a train is admitted or dispatched without taking off the necessary signal, the facing points and trailing points of the concerned route including over lap must be clamped and padlocked as per SR 3.39.01(c) and 3.69.03(b)and (c).

34. Interlocking:

(a) The Up advanced starter No.S-27 is interlocked with the double line Lock and block in such a way that this signal cannot be taken 'off' unless the line clear has been obtained from the station in advance

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(Baikunth) and the upper needle is pointing towards line clear and BPAC is showing clear. Up Mid. Advanced starter S-25 is interlocked with TLBI and the signal cannot be taken off unless the line clear has been obtained from the station in advance (Baikunth) and BPAC is showing clear.

(b) The Down advanced starter No.S-28 is interlocked with the double line Lock and block in such a way that this signal cannot be taken 'off' unless the line clear has been obtained from the station in advance (Hathbandh) and the upper needle is pointing towards line clear and BPAC is showing Line Clear. Down Mid. Advanced starter S-26 is interlocked with TLBI and the signal cannot be taken off unless the line clear has been obtained from the station in advance (Hathbandh) and BPAC showing clear.

(c) Track circuits are provided beyond Adv. Starter signal in order to restore the signals to their normal position automatically. When a train passed over them signals remains inoperative until and unless line clear is received for the subsequent train from the block station in advance and BPAC is showing clear.

35. Track Circuits:

The Yard is fully Track circuited including point zones. The down & up Home signals are provided with approach track circuits for operation of calling on signal. The starter signals, advanced starter signals are replaced to `ON` position as soon as the track circuits ahead is occupied. The condition of the line whether it is clear or occupied is indicated as under:-

Line is clear - No indication.
Line is occupied/failed - Red indication.
Route set - White light

36. Block Instruments:-

System of working.

1. Trains between Tilda and Baikunth on middle line are worked under absolute block system by means of TLBI provided with BPAC.
2. Trains between Tilda and Baikunth on Up & Dn. line are worked under absolute block system by means of Double line Block instrument provided with BPAC is accordance to Chapter 'V' block working manual.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

3. Trains between Tilda and Hathbandh on both up and Dn. main lines are worked under absolute Block system by means of Double line Block instrument provided with BPAC in accordance to chapter V of Block working Manual.

4. Trains between Tilda and Hatbandh on middle line are worked under absolute block system by means of TLBI provided with BPAC.

NOTE :-

The Block instruments are installed at the Control Panel Room under the Charge of Dy. SS/SM at Panel. Who is responsible for this operation and safe custody of the keys.

37. Format for Emergency point operation

Sl. No	Date & time operation.	Counter No. before.	Counter numbers after operation.	Points number operation.	Signature of DY. SS on duty.

38. Format for Emergency route release:

Sl. No	Date & time operation.	Counter No. before.	Counter numbers after operation.	Route Cancellation	Signature of DY. SS on duty.

39. Format for calling on signal counter register:

Sl. No	Date & time operation.	Counter No. before.	Counter numbers after operation.	Reason for taking off Calling On Signal	Signature of DY. SS on duty.

40. Format for Emergency Crank Handle Key and EGR:

Sl. No	Date & time operation.	Counter No. before.	Counter numbers after operation.	Reason for using CH Key	Signature of DY. SS on duty.

41. LAST VEHICLE CHECKING DEVICE:

- Digital Axle Counters have been provided on Up/Dn double line and middle line Block Section between TLD-HN and Up/Dn double line & Mid. Line Block Section between TLD-BKTH to work as last Vehicle check device. This axle counter will control the lock & block instruments (SGE double line and TLBI DAIDO on middle line) of the respective section.
- The occupation and clearance of the axle counter section will be indicated in the panel by red and green light.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

- ❖ Up Adv. starter signal of HN cannot be taken off if axle counter of Up block section between **HN-TLD** fails. Similarly Dn. Adv starter Signal No 28 of TLD cannot be taken off if axle counter of TLD-HN Dn. block section fails. On the other hand on arrival of a train to HN Station, if the axle counters continue to show occupied the lock and block instruments can not be turned to line closed position and the resetting of BPAC shall be resorted to.
- ❖ Up mid Adv starter signal of HN & Dn. mid Adv. Starter of TLD cannot be taken off if axle counter provided on middle line between **TLD-HN** fails. On the other hand on arrival of Dn. train to HN Station or UP train ay TLD, if the axle counter continues to show occupied the TLBI Daido can not be normalized and the resetting of BPAC shall be resorted to.
- ❖ Up Adv starter signal No.27 & UP Mid. Adv. Starter Signal No. 25 of TLD cannot be taken off if Axle Counter of Up block section between **TLD-BKTH** fails. Similarly Dn. Adv. starter Signal & Dn. Mid Advance Starter of BKTH cannot be taken off if axle counter of **TLD-BKTH** fails. On the other hand on arrival of a train to TLD Station, if the axle counters continue to show occupied the lock and block instruments & TLBI can not be turned to line closed position and the resetting of BPAC shall be resorted to.

40.1 RESETTING OF AXLE COUNTER (DIGITAL):

After a train has been received at the receiving end station or when no train has entered into the block section or after any block forward or block back operation is completed, if the 'Line occupied' indication still persists in any one of the reset box i.e system' A' or in system 'B' the system will automatically reset. If both the system will fail manual reset will done by receiving station, Station Master and sending station, Station Master shall adopt the following procedure for resetting the axle counter :-

Verify, that the block section is clear of vehicles, by any one of the following means:-

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(i) Observing the procedure laid down in General Rule & Subsidiary Rule 4.17.01 and the relevant Subsidiary Rules there under:

The complete arrival of train to the station in advance will be ascertained by the Station Master at the receiving Station by sending the complete arrival register with time but if the train was running with L.V. without brake van/with L.V. No. the Station Master himself will verify the Last Vehicle No personally.

(b) By checking up from the train signaling register, the details of the last train passed through that block section and finding out from the Station Master of the station in advance or from the controller that the last train that has passed, has arrived complete.

(i) After the above verification, exchange private numbers with the receiving end station in token of such verification.

(ii) The sequential operation of resetting is required by both the ASM/SM's. For reset, SM/ASM will first turn & press the reset key and then press the reset button & release. After completion of the activity by the both end SM/ASM. Preparatory Reset indication 'Green' will appear on RESETBOX on getting the green indication SM/ASM of both the station will normalize the reset key. After reset being done, the first train will pilot out by dispatching end ASM/SM, as the block handle of the instrument is already locked in 'TOL' position.

When the said train is being piloted out from the dispatching end, and the axle counter is occupied by the train, the preparatory reset 'Green' Indication for both the station will disappear. The said train on being received on receiving end, when axle counter indicate 'Clear' at both the station, the SM/ASM of receiving end station will normalize the block instrument from 'TOL/TGT' position to 'Line closed' position.

(iii) This increment of counter should be recorded in the train signalling register along with exchange of private number for every reset of axle counter done manually. At the receiving end/sending end a counter register to be maintained at the station for each resetting of the axle counter.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Note :

In case the Station Masters are unable to check the complete arrival of the train by any one of the means listed in para (1) above. Then before following the resetting procedure for resetting the axle counter, the first train should be sent on "Authority to proceed without line clear" with a caution order informing the driver to look out for any obstruction and restricting the speed to 15 KMPH in day time with clear visibility and 8 KMPH at night time and when the visibility is poor during day time. After this train has completely arrived at the receiving end station, the Axle counter then be reset by following the procedure as indicated above.

PROFORMA FOR REGISTER

Date & Time	Train No Last entered the section	Veeder counter before/after resetting operation is completed.	Train No. entering Section immediately after the after the resetting operation	Remarks	Sign. of ASM/SM/ DYSS

42. Resetting of Axle Counter (Digital) provided in the Goods Loop:

After a train has been dispatched from Goods loop line or the line will shows occupied i.e. Axle counte shows occupied, if the 'Line occupied' indication still persists in the reset box the axle counter will automatically reset if the Goods loop track circuit is in clear condition. The increment of Beeder counter should be recorded in the train signaling register as well as Veeder counter register. If both the track circuit and axle counter will fail manual reset will done. Station Master on duty shall depute the Pointsman for verifying the Goods loop track that there is no vehicle.

After verification, that the line is clear of any vehicles, by any one of the following means:

(i) After the above verification, exchange private numbers with the Station Master in token of such verification.

(ii) The sequential operation of resetting is required by the SM's for reset, SM will first turn & press the reset key and then press the reset button & release. After completion of the activity. Preparatory Reset indication 'Green' will appear on Reset Box, on getting the green indication SM will normalize the reset key. After reset being done, the first train will be admitted on calling on signal.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(iii) When the said train is dispatched and the axle counter preparatory reset 'Green' indication in the Reset Box will disappear. Next train is being received on signal.

(iv) This increment of counter should be recorded in the train signaling register along with exchang of private number for every reset of axle counter done manually and maintain the reset register for each resetting of the Axle counter.

PROFORMA FOR REGISTER

Date & Time	Train No Last entered the section	Veeder counter before/after resetting operation is completed.	Train No. entering Section immediately after the after the resetting operation	Remarks	Sign. of ASM/SM/ DYSS

43. Communications:

The following communications are available at this station.

a. Telephonic communications with the adjacent block stations by means of telephones attached to the block instruments.

b. This station is connected with BSP-SLH control circuit by means of a telephone with standby telephone.

c. Station is provided with BSP-DURG power control circuit by means of a telephone.

d. BSP - DUG DY. Control Circuit by means of telephone.

e. Telephonic communication between SM at TLD and LC Gate Nos. 394, 395 & 398 with standby telephone.

f. Telephonic communication by means of Push button Telephones for verification of Goods Loop SSDAC.

g. S&T Control Phone.

h. Railway Auto Telephone.

i. CUG Mobile.

j. 25 watt VHF set.

k. IB Post Telephone for Down IB Signal for TLD-HN section.

l. Communication between TLD Station & GMR Siding

- 25 W VHF Set
- EC Sockets
- Control Telephone

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

44. <u>IPS monitoring Panel at SM's office and duties of SM against the various indications as indicated by the IPS monitoring Panel:</u>

'AT Supply' is extended to the IPS Room which normally takes care of signaling gears. The Local Supply/AT Supply through automatic Changeover Switch is provided in SM's office is also extended to IPS. Sm on duty has the controlling switch to extend the AT/Local Powerto automatic change over.

SM on duty at Raipur would normally set the Manual Changeover to AT Side. In case, the Power Block is given or failure of AT Supply is there, then SM on duty shall set changeover switch to 'Local Supply' side whereby IPS is fed through Local Supply. SM on duty again shall set the Changeover Switch to AT Supply side sooner it has been restored.

However, in case of the failure of both the supplies, Battery back up of IPS would take care of Signalling System. However, in case the duration of failure of both the Power Supplies continues to be for a longer period (For More than One Hour) and according to the Status Indication Board of IPS kept in SM's Office, SM on duty shall intimate both Electrical and S&T staff for early restoration of Power Supply to avoid interruption to the traffic.

Once the AC supply to IPS fails, the battery starts discharging. Considering the normal bank voltage of 110V DC (2.0V/Cell), load connected, as fully charged and 101.75V DC (1.85V/Cell for low maintenance, 1.75V/Cell for VRLA) as 100% discharged. Its status during this span is constantly monitored and sent to the **<u>'SM Monitoring Panel'</u>** at three stages, as mentioned below:

When the Battery is 100% discharged it is disconnected from the system.

Sl. No.	Description	Voltage of the Battery Bank
1	50% Depth of Discharge (DOD)	105.9V (approx.)
2	60% Depth of Discharge (DOD)	105.1V
3	70% Depth of Discharge (DOD)	104.3V

The IPS monitoring Panel is provided in the SM's office which indicates the health of IPS and the same is indicated by various indications and SM on duty has to act accordingly.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

The duty of the SM on duty against various visual and audible indications is indicated below:

Sl. No.	Description	Indication given in the Panel	Action to be taken by on duty SM/ASM
1	50% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm	Intimate concerned S&T staff responsible for maintenance.
2	60% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm	Intimate concerned S&T staff responsible for maintenance.
3	70% Depth of Discharge (DOD)	Red & Audio Alarm.	Calls for System Shut Down except the DC Circuits.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

APPENDIX-`B-I`

Working Instructions for M/S GMR-REL Siding at Tilda (Code- TLD)

Rules for working of DK Stations, Halts, IBH, IBS and Outlying Sidings:

GMR-REL siding is taken off line No. 2 (UP Reception & Despatch cum DN Despatch Line) of Tilda. Line No.1 & 2 has the facilities to suit siding movement. Shunt signal have been provided to Control the pilot movements. Panel operated points have been provided to set the line. Stop signal S-20 is provided at the dispatch of the GMR-REL Siding.

The following lines are provided in GMR-REL siding.

i) Holding Line No 1- Line 817.664 m.

ii) Holding Line No 2- Line 770.00m.

iii) Holding Line No 3- Line 814.735m.

iv) Engine Escape Line/Empty gathering line – 1 (CAL's) 725 m (FM to Pt)

v) Engine Escape Line/Empty gathering line – 2 (CAL's) 748 m (FM to Pt)

vi) Engine Escape Line/Empty gathering line – 3 (CAL's) 748 m (FM to Pt)

SM/ASM on-duty at TLD shall ensure that the holding line is free before giving signal for entering into the GMR-REL siding.

(a) Trains from BSP (UP) direction will be received on UP (L.No.1) or (L.No.2), directly for reception as per convenience. Then the train will proceed up to stop board provided before the holding line for admitting in to the GMR-REL siding yard by taking off corresponding signals.

(b) Trains received from NGP direction can be taken either on L.No.1 or L.No.2. After attachment of power (engine) at NGP end the train can proceed by clearing SH-11 or SH-9 upto the stop board provided with the holding line. From where the train will be admitted in to the yard by siding authority after ensuring correct setting, clamping and padlocking of the facing points by competent trained siding staff under the supervision of the guard of the train. Train shall then be piloted onto one of vacant holding lines. Train engine shall be detached and will reverse via vacant engine escape line.Train engine shall be attached to the Break van at HWH end of the rake and then B/Van will be detached & placement of B.V will take place in the engine escape line.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Train engine shall thereafter be brought to NGP end of engine escape line where it will be coupled with the B.V. After completion of Loading/unloading activity, the coupled B/V with power will proceed up to the dead end of siding and then pushed to the line having load/empty rake for attaching the B/Van. The Engine then proceeds through the engine escape line for attachment with the rake in the BSP end. On getting the readiness of the rake, the SM on duty will advise the siding authority to depute a competent trained siding staff.

The competent trained siding staff will ensure proper setting, clamping and padlocking of facing points under the supervision of Guard of the train. The train will piloted up to Stop Signal No.20 & will wait for taking off up the SH – 20 signal for departure.

While entering/leaving the siding, the engine/pilot/trains speed shall not exceed more than 10KMPH due to non-interlocked point zone. Not more than one pilot is permissible in the siding. In case of emergency brake down/relief train/engine may be permitted into the siding for relief work. In such cases, ASM on duty at station shall obtain a certificate from the Guard/Driver that the train movement in side the siding is suspended.

RESPONSIBILITY:-

The siding holders are responsible to ensure to safety of the wagons placed in their siding. The siding authorities are also responsible for securing of vehicles placed in their sidings which will be attained by firmly tightening the hand brakes of at least six vehicles at each end of the rake, tying of safety chains & placing of iron skids. For which sufficient no. of iron skids, safety chains with padlocks should be readily available in the siding by the siding authorities.

After placement/drawing out the load, train/pilot Guard shall make necessary entries in the siding placement/drawn out register correctly which is kept at the station.

(Sudhanshu Kumar)
Sr.DSTE/Raipur

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

South East Central Railway

APPENDIX-'C'

ANTI-COLLISION DEVICE

TILDA(B.G.)

RAIPUR DIVISION

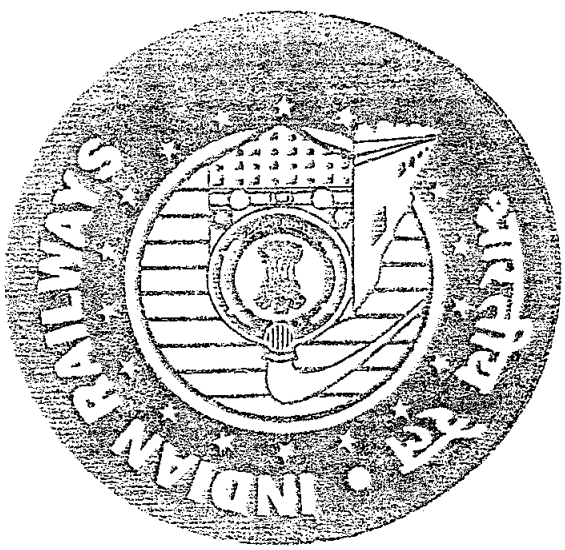
Appendix-'C'

Anti collision Device (Raksha Kavach)

-Nil-

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur


INDIAN RAILWAYS

South East Central Railway

APPENDIX-'D'

DUTIES OF TRAIN WORKING STAFF

TILDA

RAIPUR DIVISION

APPENDIX-`D`

Duties to be performed by the staff at this station:

1. Chief Station Manager/Station Superintendent:-

Chief Station Manager / Station Superintendent posted at this station is responsible for the over all Supervision of the station in respect of safe and timely running of all trains to, from and through the station in addition to train passing duties in case of exigencies and shall work in day shift.

He is also responsible for ensuring the following duties for better maintenance and efficient working of the station: -

(a) Timely starting of all the goods and coaching trains.

(b) Receiving of complaints of any kind of Railway concerned.

(c) Unnecessary detention to Mail/Express/Passenger/Goods trains in the station yard.

(d) To personally supervise the work done by work trains and to expedite their departure from the station and thereby to eliminate all avoidable detention.

(e) Proper co-ordination for timely movements of trains within the Station/Yard.

(f) That all passenger amenities are kept up to the mark and any deficiencies noticed are brought to the notice of the Station Superintendent (supervisor) and officials concerned for immediate rectification.

(g) Shunting /Formation/Placement of all coaching and Goods trains and their stabling/washing lines must be judiciously supervised.

(h) To supervise/check to all the Commercial/Operating staff must be in uniform and discharging their duties efficiently.

(i) To bring all the controversial matters/disputes to the knowledge of Station Superintendent (Supervisor) if cannot be solved by the self.

(j) To see the neat and cleanliness of the station platform, washing apron and Station surroundings.

(k) To check the official records, safety matters, making of safety meetings and counseling amongst the operating staff.

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(l) To see the punctuality of Guards and Drivers whether they have reached in time or not.

(m) For taking the position of the yard, formation of outgoing trains. He will furnish progress report of the allocated work to the staff.

(n) The Chief Station Manager special attention of drawn in the General Rules 5.01 to 5.23 where detailed are indicated.

2. **Station Master:**

SMs working in the Station are responsible for train passing during their period of duty in accordance with the rules in force vide General Rules 5.01 as well as for safe and timely running of all trains. As assistance to the Station Superintendent, they will carry out instructions given to them by the later unless such instructions given are contrary to the letter and spirit of General and Subsidiary Rules, Block Working Manual, Station Working Rules and circulars issued from time to time. During the absence of Chief Station Manager / Station Superintendent, the duties of the Station Superintendent devolves to SM in charge and in case of any controversy or dispute in giving effect to the arrangements they will seek immediate advice of the Chief Station Manager / Station Superintendent or bring such matters to his notice for action. They are responsible for working beyond their duty period when called upon to do so in case of exigencies. They are responsible for the correct operation of the Switches on the panel, train passing & up keeping of records.

3. **Points-man/Porter:**

They shall perform the following duties.

(a) Piloting trains IN and Out during the failure or Suspension of signals, points, block instruments or any other abnormal working condition.

(b) Setting, clamping and padlocking of points for reception and dispatch of trains in case of failure of Points/Signal, gears.

(c) Handing over line clear, pilot memos, caution orders, block Tickets etc. to the Driver and obtaining their acknowledgements.

(d) Setting clamping & padlocking of points for shunting operations.

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(e) Attending to all shunting operation involving attaching and detaching of vehicles and securing them in the sidings under the Supervision of the Guard/ SM.

(f) Working as fog signalman as and when required.

(g) Exchanging all right signals with trains passing through station.

(h) Ringing the station bell.

(i) Filling fire Buckets with sand/water.

(j) Cleaning and lighting of hand signal lamp etc.

(k) Cleaning/dusting of the SM`s Office, furniture and equipment provided at the station room.

(l) Any other work entrusted to them by the on duty Station Master in addition to train operation and general working of the station.

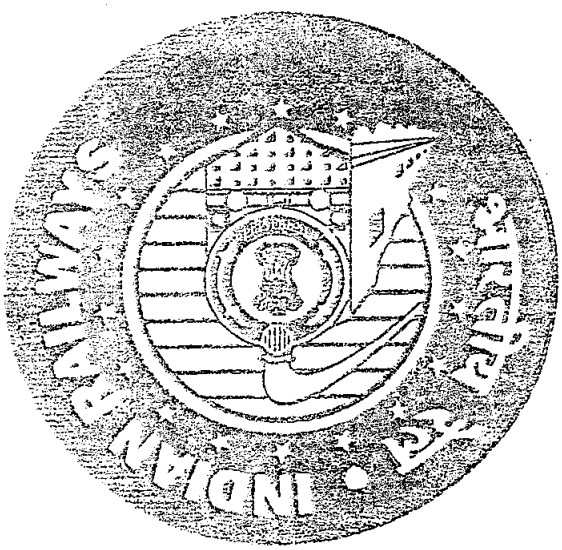
(m) In addition to the above, point man/porter will accompany the inward and outward loads into or out of sidings. He will assist the Guard, if Guards box is not loaded, He would do it quickly. He will also attach and detach the engine inside the sidings etc.

4. General:

(i) A set of red and green flags and a tri-colour hand signal lamp will be a part of the essential equipment of the staff while on duty. They shall not leave the station except when required by the SM on duty or with his permission. They shall comply with GR 4.42.02.

(ii) Staff working at this station must be able to distinguish between Up, Down, Middle, Loop lines and also to recognize operating forms and documents delivered to Guards/LPs. They must also know how and when to ring the station bell for scheduled stopping passengers carrying trains.

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur


GOVERNMENT OF INDIA

South East Central Railway

APPENDIX-'E'

ESSENTIAL EQUIPMENTS

RAIPUR DIVISION

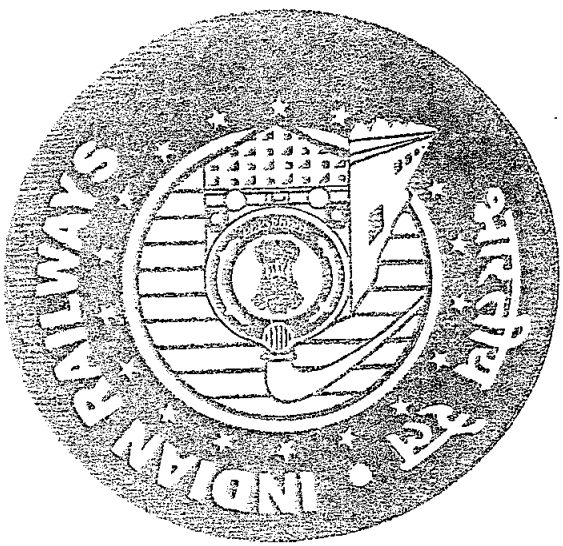
APPENDIX (E)

ESSENTIAL EQUIPMENT:

Below is the list of essential equipment to be kept on hand and these equipments should be maintained in good working order:

Detonators.	20 Nos. in case.
Hand signal lamps/Tri-colour Torch.	6 Nos.
Hand signal flags	6 Sets.
Safety Chains with padlocks.	12 Nos.
Clamps with padlocks.	14 Nos.
Wooden wedges/ iron skid	16Nos.
Fire buckets.	4 Nos.
Fire extinguisher.	1No.
First Aid box (with full equipment)	1 No.
Stretcher.	1 No.
Block reminder/push button collar	6 Nos.
Power block collar	2 Nos.
Motor trolley/ push trolley collar	2 Nos.
Block instruments suspension collar.	2 Nos.

(Dr.P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur


INDIAN RAILWAYS
भारतीय रेल

South East Central Railway

TD

APPENDIX-'F'

WORKING INSTRUCTIONS

OF

IBH OUTLYING SIDINGS

RAIPUR DIVISION

APPENDIX-`F`

Rules for working of DK Stations, Halts, IBH, IBS and Outlying Sidings:

DK Stations, Halts and Outlying Sidings: -Nil

Description of Axle counting system and Panels provided at Station:

1) **AXLE COUNING SYSTEM:**

Axle Counters are provided between:

(i) Down advanced starter signal no. 28 of TLD and legend board provided at 400 meters beyond the Intermediate block down home signal No. 30 on the down line between TLD & HN Stations

(ii) Between DN IBS Home Signal No. 30 & Down Home Signal No. 2 of HN.

(iii) Up advanced Starter Signal HN and the legend board provided at 400 meters beyond the Intermediate block up home signal No. 39 of the up line between HN & TLD Stations.

(iv) Between UP IBS & Up Home Signal of TLD Panel.

(iv) Between TLD & BKTH East Panel on all the three lines.

These Axle Counters become effective i.e. actuated only when the wheels of the engine or vehicle pass over them ahead of this signal. Movement of insulated trolleys does not actuate the Axle Counting system.

2) **DESCRIPTION OF PANELS:**

2.1.1 This Panel Installed in SM's office is provided with the following:

(i) **VEEDER COUNTER (For up train runaway reset):**
This registers the next higher number every time the permission granted button for up train run away, Red in colour push button, is operated for resetting the Axle Counting System on up line. Relieved and incoming Station Masters should jointly record the number on the counter and sign in the Train Signal Register while making/taking over charge.

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

(ii) **UP train runaway BUZZER:**

This rings when up train runaway past intermediate block up home signal on up line between HN & TLD. The same is muted with up train runaway acknowledge button (Red with white dot).

(iii) **DOWN train runaway BUZZER:**

This rings when down train runaway past intermediate block down home signal on down line between TLD & HN. The same is muted with down train runaway acknowledge button (Red with white dot).

(iv) **Veeder Counters for Down Train Runaway:**

The Counter registers the next higher no. when Reset Button for down train runaway (Red with White Dot) is pressed. The Veeder Counter register is to be maintained by on duty SM.

(v) **Up train runaway acknowledge button:**

This button is, Red with White Dot, provided to mute the up train running away buzzer when up train runs away past up IBS.

(vi) **Permission Granted Button for Up train Runaway:**

This is to be operated for granting permission to Hathbandh for resetting the IB run away system on up line HN-TLD.

(vii) **Down train runaway acknowledge button:**

This button is, Red with White Dot, provided to mute the down train running away buzzer when down train runs away past Down IBS.

(viii) **Down train run away reset button:**

This is to be operated when permission received from Hathbandh station when down train passes IB Signal at its **'ON'** position.

(ix) **Station Masters Reset Key for Down train runaway:**

This is to be operated during reset of IB when down train runs away past down IB Signal.

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Triapathi)
Sr. DOM/Raipur

2.1.2. INDICATIONS:

The following luminous indications are provided on panel board:

- ❖ Up Train running away.
- ❖ Down Train running away.
- ❖ Down Axle counting section occupied in Red.
- ❖ Down Axle counting section clear in Green.
- ❖ Down advanced starter track circuit occupied/failed in Red.
- ❖ Down intermediate block home signal track circuit occupied/failed in Red.
- ❖ Up Train entering lock and block section.
- ❖ Down Train entering lock and block section.
- ❖ Block commutator up free.
- ❖ Permission for resetting of down axle counting system.
- ❖ Down Intermediate block home at 'ON' in Red.
- ❖ Down Intermediate block home at 'Off' in Red.
- ❖ Down Intermediate inner distant at 'ON' in Red.
- ❖ Down Intermediate inner distant at 'Off' in Green.
- ❖ Down Intermediate distant at 'ON' in Yellow.
- ❖ Down Intermediate distant at 'Off' in Green.

NOTE :

- ➢ 'Down Train running away' indication appears, in all cases of a train passing down intermediate block home signal in 'ON' position.
- ➢ Up Train 'Running away' indication appears only in all cases of a train passing up intermediate block home signal in 'ON' position when the section ahead is occupied.
- ➢ Down Train entering section appears in all case of a down train passing down IBH track circuit.
- ➢ Up Train entering section appears in all case of an up train passing up IBH track circuit.

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

- Permission for resetting down train run away appears when Station Master Grants permission by pressing permission reset button on is panel.

3) PROCEDURE TO BE FOLLOWED FOR RESETING THE AXLE COUNTERS BETWEEN HN-TLD SECTION: (Standby Axle Counter)

(i) On occupation of down advanced starter track circuit luminous down "Axle counting section occupied" indication in Red will appear on the panel at SM's office On occupation and clearance of the train over track circuit provided 400 meters ahead of the Intermediate Block down home signal "Axle counting section clear" indication in Green will appear on the above panels. In the event of unequal count of Axles failure of Axle counting system such Green "Axle counting section clear indication will not appear, but combining to display 'Axle counting section occupied' indication in Red indicating the failure/occupation of the Axle counting system. In the event of such failure, the intermediate block signaling and the lock and block working between HN & TLD shall be susperded on the concerned line and the Intermediate block post shall be deemed as closed and the section between HN & TLD on either side of Intermediate Block post shall be treated as one block section vide General Rule 14.14 until the Axle counting system is reset in the following manner.

(ii) After a train has been received at the receiving end station or when no train has entered into the block section or after any block forward or block back operation is completed, if the 'Line occupied' indication still persists in any one of the reset box i.e system' A' or in system 'B' the system will automatically reset.

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

If both the system will fail manual reset will done by receiving station, Station Master and sending station, Station Master shall adopt the following procedure for resetting the axle counter

(a) Verify, that the block section is clear of vehicles, by any one of the following means:-

(i) Observing the procedure laid down in General Rule & Subsidiary Rule 4.17.01 and the relevant Subsidiary Rules there under:

The complete arrival of train to the station in advance will be ascertained by the Station Master at the receiving Station by sending the complete arrival register with time but if the train was running with L.V. without brake van/with L.V. No. the Station Master himself will verify the Last Vehicle No personally.

(b) By checking up from the train signaling register, the details of the last train passed through that block section and finding out from the Station Master of the station in advance or from the controller that the last train that has passed, has arrived complete.

(i) After the above verification, exchange private numbers with the receiving end station in token of such verification.

(ii) The sequential operation of resetting is required by both the ASM/SM's. For reset, SM/ASM will first turn & press the reset key and then press the reset button & release. After completion of the activity by the both end SM/ASM. **'Preparatory Reset'** indication in Green appears on his Reset Box at both the stations on getting the green indication SM/ASM of both the station will normalize the reset key. After reset being done, the first train will pilot out by dispatching end ASM/SM, as the block handle of the instrument is already locked in 'TOL' position.

When the said train is being piloted out from the dispatching end, and the axle counter is occupied by the train, the preparatory reset 'Green' Indication for both the station will disappear.

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

The said train on being received on receiving end, when axle counter indicate 'Clear' at both the station, the SM/ASM of receiving end station will normalize the block instrument from 'TOL/TGT' position to 'Line closed' position.

(iii) This increment of counter should be recorded in the train signalling register along with exchange of private number for every reset of axle counter done manually. At the receiving end/sending end a counter register to be maintained at the station for each resetting of the axle counter.

(iv) Similar procedure is to be followed for re-setting the axle counting system after passage of Motor Trolley/Trolley/Tower wagon.

N.B.: Similar procedure will be followed for resetting of SSDAC between TLD-HN and TLD-BKTH.

Note :

In case the Station Masters are unable to check the complete arrival of the train by any one of the means listed in para (1) above. Then before following the resetting procedure for resetting the axle counter, the first train should be sent on "Authority to proceed without line clear" with a caution order informing the driver to look out for any obstruction and restricting the speed to 15 KMPH in day time with clear visibility and 8 KMPH at night time and when the visibility is poor during day time. After this train has completely arrived at the receiving end station, the Axle counter then be reset by following the procedure as indicated above.

PROFORMA

Date and Time	Train No. of last entered the block section	Private No. of Station ahead for complete arrival of the train under Col. 2	Veeder counter before/ after re-setting operation is completed.		Train No. entering block section immediately after the resetting operation.	Re-marks	Signature of station master on duty
			Before resetting.	After resetting.			
1	2	3	4	5	6	7	8

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Triapathi)
Sr. DOM/Raipur

Even after adopting the procedure laid down in para above, if the axle counting system is not reset, the lock and block working and intermediate block signaling on the concerned line should be suspended, treating the entire section between the Station on either side of the Intermediate block post as one block section vide General Rule 3.75 (4) and 14.14.

4) PROCEDURE TO BE FOLLOWED IN THE EVENT OF A TRAIN RUNNING AWAY (PASSING INTERMEDIATE BLOCK HOME SIGNAL AT 'ON' POSITION) ON TLD-HN SECTION ON BOTH UP & DOWN LINES:

(i) Whenever a train passes the intermediate block home at 'ON' without being so authorized by the Station Master of rear station over telephone, the Station Master of the rear station on receipt of audible /visual indication, must inform the Station Master of the advance station about the entry of the train passing the Intermediate block home at 'ON',

The Driver of the train on his arrival at the station in advance must report the incident of his passing the intermediate block home at 'ON' and also record in writing the reason for his doing so.

(ii) On receipt of written declaration from the Driver that the IBH telephone is defective, the Station Master of the advance station will inform the station Master of the rear station about the matter and also advise the S&T staff for necessary rectification of the IBH telephone.

(iii) On receipt of written declaration from the Driver of runaway train that the IBH telephone is defective and after advising the S&T staff for necessary rectification, the resetting should be done to normalize the system on account of train passing the IBH at 'ON' and Lock and Block instrument also should be normalized in the normal way since the "Run away train" has fully arrived at the station in advance. Before resetting the IB Runaway system and normalizing the lock and block instruments,

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

the Station Master on duty at the Station in advance must satisfy that the train has arrived intact by verifying he last vehicle indicator or getting the intact arrival register signed by the Guard /Driver (in case there is no system and the lock and block instrument. However, in case of failure of the Driver of the "Run away train" to report and record the reason of his passing the Intermediate block home at 'ON' in writing at the station in advance or if the Driver has passed the Intermediate block home at 'ON' without following the procedure as detailed in General Rule 3.75, the case should be treated as a breach of block rules in terms of block working manual para 5.16 (2) (iv) and suitable action taken.

In such cases, the Intermediate block signaling and the lock and block working must not be resumed by the JE/SE/SSE (Signal) until permission of the Sr. DSTE/DSTE/ASTE is obtained.

(iv) When a train runs away past up/down IB, an audio buzzer is actuated to draw the attention of the station master on duty at TLD & HN and indicates that the train has passed the IB signal at its ON position. The Station Masters shall press the Red with white dot push button provided in the Operation-cum-Indication panel to mute the audio buzzers.

On complete arrival of the up train at TLD or a down train at HN, the resetting for runaway has to be done. The receiving end Station Master i.e. TLD for up train & HN in case of down train, shall after physical verification of the LV indicator of the train shall grant permission to the dispatching end of the Station Master by pressing the "Permission Granted Button"..

On getting the permission indication the receiving end Station Master HN/TLD shall press the, Runaway Reset Button. Thereafter the Runaway indication vanishes in the Operation Panel and normal working will be resumed.

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

The Veeder Counter for Runaway registers next higher numbers which are to be maintained in the Veeder Counter Register by on duty Station Master.

5) **Goods Shed Working:**

Goods Shed Platform is provided on Goods Common Loop Line No. 1. The placement and drawl of the rakes in Goods Shed are governed by Signals and hence the procedure has to be followed as detailed in Appendix-'B' of the Station Working Rules.

6) **Shunting Neck:**

Shunting Neck is in extension of Line No. 2 at HWH end and the same is isolated by DS Point No. 35. The movements of the trains to and from Shunting Neck are governed by Shunt Signals and hence the procedure has to be followed as detailed in Appendix-'B' of the Station Working Rules.

7) **Working Instructions for M/S GMR (REL) Siding at Tilda Neora (Code- TLD):-**

Rules for working of DK Stations, Halts, IBH, IBS and Outlying Sidings:

GMR REL siding is taken off line No. 2 (UP Reception & Dispatch cum DN Dispatch Line) of Tilda. Line No.1 & 2 has the facilities to suit siding movement. Shunt signal have been provided to Control the pilot movements. Panel operated points have been provided to set the line. Stop signal S-20 is provided at the dispatch end of the GMR REL Siding.

The following lines are provided in GMR REL siding.

i) Holding Line No 1- Line 817.664 m.

ii) Holding Line No 2- Line 770.00m.

iii) Holding Line No 3- Line 814.735m.

SM/SS on-duty at TLD shall ensure that the holding line is free before giving signal for entering into the GMR REL siding.

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Trains from BSP (UP) direction will be received on UP (L.No.1) or (L.No.2), directly for reception as per convenience. Then the train will proceed up to stop board by taking off corresponding signals. Before admitting in to the GMR REL siding yard, respective HP over which the train will move shall be properly set, clamped and pad locked by the siding staff under the supervision of the guard of the train.

(a) Trains received from NGP direction can be taken either on L.No.1 or L.No.2. After attachment of power (engine) at NGP end the train can proceed by clearing SH-11 or SH-9 upto the stop board provided at the entrance of the holding line.

From where the train will be admitted in to the yard by siding authority after ensuring correct setting, clamping and padlocking of the facing points by competent trained siding staff under the supervision of the guard of the train.

Train shall then be piloted onto one of vacant holding lines. Train engine shall be detached and will reverse via vacant engine escape line. Train engine shall be attached to the Break van at HWH end of the rake and then B/Van will be detached & placement of B.V will take place in the engine escape line. Train engine shall thereafter be brought to NGP end of engine escape line where it will be coupled with the B.V. After completion of Loading/unloading activity, the coupled B/V with power will proceed up to the dead end of siding and then pushed to the line having load/empty rake for attaching the B/Van. The Engine then proceeds through the engine escape line for attachment with the rake in the BSP end. On getting the readiness of the rake, The SM on duty will advise the siding authority to depute a competent trained siding staff.

The competent trained siding staff will ensure proper setting, clamping and padlocking of facing points under the supervision of

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur

Guard of the train. The train will piloted up to Stop Signal No.20 & will wait for taking off up the SH – 20 signal for departure.

While entering/leaving the siding, the engine/pilot/trains speed shall not exceed more than 15KMPH due to non-interlocked point zone. Not more than one pilot is permissible in the siding. In case of emergency brake down/relief train/engine may be permitted into the siding for relief work. In such cases, ASM on duty at station shall obtain a certificate from the Guard/Driver that the train movement inside the siding is suspended.

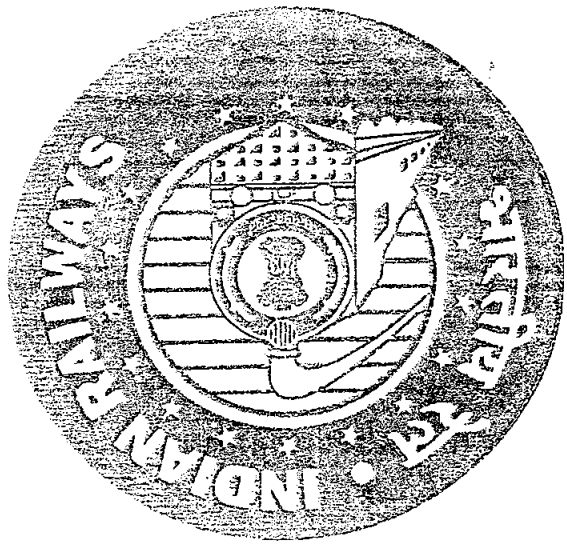
RESPONSIBILITY:-

The siding holders are responsible to erisure to safety of the wagons placed in their siding. The siding authorities are also responsible for securing of vehicles placed in their sidings which will be attained by firmly tightening the hand brakes of at least six vehicles at each end of the rake, tying of safety chains & placing of iron skids. For which sufficient no. of iron skids, safety chains with padlocks should be readily available in the siding by the siding authorities.

After placement/drawing out the load, train/pilot Guard shall make necessary entries in the siding placement/drawing out register correctly which is kept at the station.

(Sudhanshu kumar)
Sr.DSTE/R

(Dr. P.C.Tripathi)
Sr. DOM/Raipur


INDIAN RAILWAYS

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

परिशिष्ट "जी"

APPENDIX- "G"

रायपुर एनर्जेन लिमिटेड (आर ई एल) का प्राइवेट रेलवे साइडिंग यार्ड - तिल्दा

PRIVATE RAILWAY SIDING YARD OF RAIPUR ENERGEN LIMITED-TILDA

रायपुर संभाग

RAIPUR DIVISION

कर्मचारियों को चेतावनी

[सामान्य नियम 17.05 एवं उसके सहायक नियमों. का पालन करें]

1. 25 के.व्ही.कर्षण विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के जीवित भाग के संपर्क में आना खतरनाक है और इसे सख्ती से टाला जाए।
2. 25 के.व्ही.कर्षण विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के बिल्कुल करीब जाना, अथवा संपर्क में आना (यदि 2 मीटर से कम है तथा स्क्रीन से सुरक्षित नहीं है) खतरनाक है और इसे सख्ती से टाला जाए।
3. यदि विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के दो मीटरों के भीतर के क्षेत्र में कोई भी कार्य करना हो तो निम्नलिखित बातें सुनिश्चित करें :–

अ. प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी से एक नियमित "कार्य करने की अनुमति" प्राप्त किया गया हो।

ब. लाईन को नियमानुसार मृत और भूयोजन (अर्थ) किया गया हो।

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

WARNING TO STAFF

(Refer General Rule 17.05 & its Subsidiary Rules)

1. Any contact with the live portion of 25KV Traction overhead equipment is dangerous and shall be strictly avoided.

2. Very near approach, within 2 meters, to the live portion of Traction overhead equipment (unless protected by a screen as per rules) is fatal and shall be strictly avoided.

3. So as to work on overhead lines or in the Zones within 2 meters of any live equipment ensure the following:-

   a. Obtain a regular "PERMIT TO WORK" from the authorized traction staff.

   b. The line should be made dead and earthed as per rules.

Sr.DOM/R **Sr.DEE/TRD/R**

परिशिष्ट–"जी"

25 के.व्ही.ए.सी. विद्युत कर्षण के लिए स्टेशन संचालन नियम

रायपुर एनर्जेन लिमिटेड (आर ई एल) का प्राइवेट रेलवे साइडिंग यार्ड – तिल्दा

1) प्रस्तावना

i) परिशिष्ट 'जी' संक्षिप्त में महत्वपूर्ण नियम एवं अधिनियम की जानकारी देता है जिनके अनुसरण की जरुरत स्टेशन /यार्ड के स्टाफ को दिन–प्रतिदिन के कार्यों में पड़ती है।

ये नियम मार्गदर्शन के लिए है तथा संपूर्ण न समझे जाए।

ii) नियमों की विस्तृत जानकारी निम्नलिखित कोड पुस्तिका से प्राप्त की जा सकती है:–

(1) भारतीय रेलवे ओपन लाईन सामान्य नियम (1976) [संस्करण 2013]

इस पुस्तिका की अध्याय XVII विद्युतीकृत अनुभागों में लागू होने वाले नियमों की विस्तृत जानकारी देता है। यह अध्याय निम्नलिखित जानकारी देता है :–

(अ) विद्युतीकृत क्षेत्र में प्रयुक्त होने वाले विभिन्न परिभाषाएं. (सहा.नि.17.02)
(ब) पावर ब्लॉक के प्रकार (सहा.नि. 17.04.02)
(स) पावर ब्लॉक का निष्पादन (सहा.नि. 17.04.02, 17.04.04, 17.04.05, 17.04.06, 17.04.09)
(द) साईडिंग में पावर ब्लॉक का निष्पादन (सहा.नि.17.04.09)
(ए) आइसोलेटर चाबी की संरक्षा (सहा.नि. 17.04.13)
(फ) आइसोलेटरों का परिचालन (सहा.नि.17.04.15)
(ग) पावर ब्लॉक के दौरान सुरक्षा (सहा.नि.17.04.16)
(ह) विद्युतीकृत सेक्शन में अतिरिक्त नियम (सहा.नि.17.09.01)

इस नियम पुस्तिका को हर स्टेशन, केबिन और यार्ड कार्यालय में रखा जाए, ताकि सभी कार्यालयीन जो विद्युत रोलिंग स्टाक के चालन से संबंधित हैं, यह सुनिश्चित करने में सक्षम रहें कि उनके अधीन कार्य करने वाले कर्मचारी इन नियमों के पालन में सक्षम हैं (सहा.नि.17.01.01)

(2) ए.सी. कर्षण नियमावली जिल्द–2, 1994, (भाग–1 एवं भाग–2)

यह पुस्तक मूल रुप से ऊपरी उपस्कर उपकरण एवं 'शक्ति–प्रदाय संस्थापनाओं' के 'परिचालन एवं अनुरक्षण' तथा सामान्य सिद्धातों को संचालित करती है।

यह पुस्तक निम्न पहलुओं पर संबंधित निर्देशन भी प्रदान करती है :–

(अ) स्टेशनों के विद्युतीकृत अनुभागों के निरीक्षण मदों की जाँच सूची (अनुबंध 3.02)
(ब) पावर ब्लॉक के प्रकार (पैरा 20603– 20606)
(स) पावर ब्लॉक का निष्पादन (पैरा 20612)
(द) लोकल ब्लॉक का निष्पादन (पैरा 20619– 20623)
(ए) निष्क्रिय (डेड) सेक्शन की सुरक्षा (पैरा 20625– 20627)
(फ) चोरी निरोधक ऊर्जायन (अनुबंध A7.0)
(ग) माल डिब्बों के फ्लैप दरवाजे बंद करना और सुरक्षित करना (परिशिष्ट VIII पैरा 1)
(ह) विद्युतमय खण्डों पर असाधारण घटनाओं की स्थिति में संयुक्त कार्यविधी आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 5)
(इ) जानवर के गाड़ी के नीचे आ जाने पर संयुक्त कार्यविधी आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 6)
(ज) विद्युत 'आघात/झटका' की स्थिति में संयुक्त कार्यविधी आदेश (परिशिष्ट VIII पैरा 7)

2) अनुभागीय आरेख

(स्टेशन संचालन नियम आरेख नं. TRD/R/SWRD/REL SIDING-TILDA/2024, दिनाँक: 09.02.2024)
इस अनुभागीय आरेख की एक प्रति परिशिष्ट "जी" के अनुबंध के रुप में संलग्न है.और इसे ट्रेन के कार्यों में प्राधिकृत दस्तावेज के रुप में लिया जाए। यह अनुभागीय आरेख निम्नलिखित जानकारी देता है :–

i) विभिन्न रेलवे लाईनें जो विद्युत कर्षण उपस्कर से युक्त है।
ii) विभिन्न विद्युतीय सेक्शन (सेक्टर, सब सेक्टर या एलीमेंट्री सेक्शन)
iii) विभिन्न नियंत्रक स्विच (आइसोलेटर स्विच या अवरोधक)
iv) जहाँ ऊपरी उपस्कर विद्युतीय रुप से पृथक हैं, वहाँ के असंवाहित अतिव्यापन एवं खण्ड विद्युत रोधक।

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

APPENDIX-'G'
STATION WORKING RULES FOR 25 K.V. AC ELECTRIC TRACTION OF PRIVATE RAILWAY SIDING YARD OF RAIPUR ENERGEN LIMITED – TILDA

1) INDTRODUCTION

i) This Appendix "G" gives a brief reference to important rules and regulations to be followed by Station/Yard staff in their day to day working.

These are however, illustrative and not exhaustive.

ii) The references to detailed standard rules can be made in following code books:-

(1) **Indian Railway Open Line General Rules (1976) [edition 2013].**

Chapter XVII of this book details the rules applicable to electrified sections. This chapter gives following information:-

(a) Various definitions applicable on electrified area (G.R. 17.2)
(b) Types of Power Blocks (SR 17.04.02)
(c) Execution of Power Block (SR 17.04.02,17.04.04,17.04.05,17.04.06,17.04.09)
(d) Execution of Power Block in sidings (SR 17.04.09)
(e) Custody of Isolator keys (SR 17.04.13)
(f) Operation of Isolators (SR 17.04.15)
(g) Protection during power block (SR 17.04.16)
(h) Additional rules on Electrified section (SR 17.09.01)

This rule book shall be kept in each station, cabin & yard office, so that all officials connected with movement of electric rolling stock are able to ensure that the staff working under them is able to follow these rules. (S.R. 17.01.01)

(2) **AC Traction Manual Vol-II, 1994, (Part-I & Part-II)**

This book basically deals with the general principles governing operation and maintenance of Traction overhead equipment and power supply installations.

This book also provides for relevant guidelines on following aspects: -

(a) Checklist of inspection items at stations in electrified sections (Ann 3.02)
(b) Types of Power blocks (Para 20603-20606)
(c) Execution of Power block (Para 20612)
(d) Execution of local block (Para 20619-20623)
(e) Protection of dead section (Para 20625-20627)
(f) Anti-theft energisation (Ann A7.0)
(g) Closing of Flap doors of wagons (Appendix VIII, para 1)
(h) JPO for unusual occurrence of Electrified section (Appendix VIII, para 5)
(i) JPO for animal run-over (Appendix VIII, Para 6)
(j) JPO in case of electric shocks (Appendix VIII, para7)

2) SECTIONING DIAGRAM

(Station Working Rule Diagram No. TRD/R/SWRD/REL SIDING-TILDA/2024. Date; 09 .02.2024).

A copy of this sectioning diagram is enclosed herewith as annexure to Appendix "G" and shall be taken as an authorized document for use in train working. This sectioning diagram schematically indicates the following details:-

i) Various railway lines equipped with electric traction
ii) Various electrical sections (Sectors, sub-sectors or elementary sections)
iii) Various controlling switches (isolators switches or interrupters)
iv) The insulated overlaps & the section insulators, where the OHE is electrically segregated.

Sr. DOM/R

Sr. DEE/TRD/R

v) विद्युतीय खण्डों की सीमाओं (सब–सेक्टर या एलीमेंट्री सेक्शन) को असंवाहित अतिव्यापन के संबंधित संरचनात्मक स्थान–स्थिति द्वारा दर्शाए जाता है।
vi) विभिन्न स्विचों की सामान्य स्थिति।
vii) ओ.एच.ई. में लगे विद्युत उपस्कर।
viii) रनिंग लाईनों के तारविहीन हिस्से।

3) <u>आइसोलेटर स्विचें</u>
विद्युतिकृत लाईनों के ओ.एच.ई. के अलग एलीमेंट्री सेक्शनों को पृथक करने के लिए स्टेशन सीमा में विभिन्न आइसोलेटर प्रदान किये गये है।

i) <u>आइसोलेटरों के चाबियों की स्थिति.</u>
विभिन्न आइसोलेटर स्विचों के तालों की चाबियाँ सहायक स्टेशन मास्टर के कार्यालय में कांच के ढक्कन लगी पेटी में रखी जाती है. (सहायक नियम 17.04.13)
स्टेशन मास्टर या केबिन सहायक स्टेशन मास्टर तालें या चाबी की किसी भी क्षति या खराबी की सूचना ओ.एच.ई. सेक्शन, एस.एस.ई./एस.ई./जे.ई.(ओ.एच.ई.) एवं ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर(टीपीसी) को देंगे. (सहायक नियम 17.04.15(b))

ii) <u>स्विच हेन्डलों की स्थिति</u>
जब कोई स्विच बंद स्थिति (क्लोज पोजीशन) में होता है, तो स्विच का ऑपरेटिंग हेन्डल ऊपर (टॉप पर) होता है और जब स्विच खुली स्थिति (ओपन पोजीशन) में होता है, तो स्विच का ऑपरेटिंग हेन्डल नीचे (बॉटम पर) होता है । आइसोलेटर स्विच चाहे बंद स्थिति (क्लोज पोजीशन) में हो या खुली स्थिति (ओपन पोजीशन) में, उसमें ताला लगाया जाए (सहायक नियम
17.04.15–(b))

iii) <u>आइसोलेटर को खोलने और बंद करते समय सावधानीः</u>
आइसोलेटर को खोलते समय निम्नलिखित सावधानियाँ लेनी चाहिए (सहायक नियम 17.04.15 (c) व (e)) :–
1) जब लोड लिया जा रहा हो तब आइसोलेटर स्विचों को नहीं खोलना (ओपन) चाहिए। जब यह सुनिश्चित हो जाए कि किसी भी छोर में निकटवर्ती इंट्रपटर खुला है, उसी दशा में आइसोलेटर स्विचों को ओपन करना चाहिए।
2) यदि आइसोलेटर स्विच यार्ड लाइनों की कर्षण सप्लाई को नियंत्रित कर रहे हों, तो इस आइसोलेटर द्वारा नियंत्रित एलीमेंट्री सेक्शन, उठे हुए पेंटोग्राफ वाले विद्युत इंजनों से मुक्त होना चाहिए अथवा जो अवरोधक (इंट्रप्टर) यार्ड लाइनों की सप्लाई को नियंत्रित कर रहे हों, वे खुली अवस्था में होंगे।

फिर भी यदि इंट्रप्टर बंद अवस्था (क्लोज पोजीशन) में हो तब भी आइसोलेटर को बंद (क्लोज) किया जा सकता है, बशर्ते उसे तेजी से एक झटके में बन्द किया जाए. (सहायक नियम 17.04.15(d))

iv) <u>आइसोलेटरों के परिचालन का प्राधिकार</u>
सभी स्विचों का परिचालन कर्षण शक्ति नियंत्रक के निर्देशानुसार किया जाए.

मांगने पर चाबियाँ केवल विद्युत कर्षण शाखा के अधिकृत व्यक्ति को दिया जाएगा एवं उसके हस्ताक्षर पावती के रूप में इसके लिए बनाए गए रजिस्टर में लिए जाएंगे। (सहायक नियम 17.04.13(a)).

आपातकालीन स्थिति में, विशिष्ट आइसोलेटर को कर्षण शक्ति नियंत्रक के निर्देशानुसार संचालित करने हेतु उचित प्रायोगिक प्रशिक्षण देने के बाद स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर/पॉइंट्स मैन/पोर्टर को दक्षता प्रमाणपत्र दिया जाए। (एसीटीएम एडवांस सुधार पर्ची सं. 24 दिनाँक 10.01.2013 एवं वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर का पत्र सं. टीआरडी/आर/ट–8/12–13/डीएस–8/एसीटीएम सुधार 24/672; दिनाँकः 31.01.2013)

4) पावर ब्लॉक

i) <u>पावर ब्लॉक के प्रकार</u>
तीन प्रकार के पावर ब्लॉक होते हैं (सहायक नियम 17.04.02), जिसके लिए अलग अलग प्रकिया सा.नि. एवं सहा.नि. तथा एसी कर्षण नियमावली के अनुसार अपनायी जाती हैः–

(1) **लोकल पावर ब्लॉकः** इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था अप्रधान लाईनों में की जाती है जैसे साईडिंग और यार्ड में (सहायक नियम 17.04.02 एवं एसी कर्षण नियमावली 20603)।

(2) **आपात पावर ब्लॉकः** इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था आपात स्थिती में कर्षण पावर नियंत्रक के अनुदेश पर की जाती है (सहायक नियम 17.04.03 एवं एसी कर्षण नियमावली 20604– 20608)।

(3) **पूर्व निर्धारित पावर ब्लॉकः** इस प्रकार के पावर ब्लॉक की व्यवस्था कर्षण वितरण अनुरक्षक के पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार या आवश्यकतानुसार की जाती है (सहायक नियम 17.04.04 एवं एसीटीएम 20611– 20613)।

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

v) The limits of electrical section. (Sub- sector or elementary section) are indicated by the relevant structural locations of the insulated overlaps,
vi) The normal position of various switches,
vii) The electrical equipment connected to OHE,
viii) Unwired portion of the running lines.

3) **ISOLATOR SWITCHES**

Various isolators are provided in the station limits for isolating different elementary sections of the OHE of the electrified lines.

i) **LOCATION OF KEYS OF ISOLATOR**

The keys for the padlocks of various isolator switches are kept in ASM's office in a box with a glass fronted cover (S.R.17.04.13).

Any loss or damage of a lock or key shall be reported by Station Master or the Cabin Assistant Station Master to the OHE section, SSE/SE/JE(OHE) and Traction Power controller(TPC). (SR. 17.04.15(b))

ii) **POSITION OF SWITCH HANDLES**

When a switch is in the closed position, the operating handle of the switch is at the top. And, when a switch is in the open position, the operating handle of the switch is at the bottom. The isolator switch shall be kept locked in either open or closed position. (SR.17.04.15 (b))

iii) **PRECAUTION FOR OPENING AND CLOSING THE ISOLATORS:**

At the time of opening of the isolator following precautions shall be taken (SR.17.04.15(c) & (e)).

(1) The isolator switch shall not be opened when carrying load. As such, the isolator switch may be opened only after ensuring that the adjacent interrupters at either end of the isolator switches have been opened.

(2) In case the isolator switch is controlling traction supply to the yard lines, the elementary section controlled by the isolator switch should be free of raised pantograph of electric locomotives or the interrupters controlling the supply to the yard lines, in question, shall be in open condition.

However the isolator can be closed even if the adjacent interrupters are closed, provided the closure is made swiftly in one motion. (SR.17.04.15 (d))

iv) **AUTHORITY FOR OPERATION OF ISOLATORS**

All switches operations shall be carried out in accordance with the instructions of the Traction power controller.

The keys shall be issued on demand only to the authorized person of the electrical traction branch and his signature as a token of receipt shall be obtained in the register maintained for the purpose.(SR.17.04.13(a)).

In emergent situations, Station Master /Assistant station master / Points men / Porter should be issued with competency certificates, after giving practical training, to enable them to operated specific isolator under instructions of Traction Power Controller (TPC). (ACTM Advanced Correction slip No. 24 dated 10.01.2013 & Sr.DEE/TRD/R's letter No. TRD/R/T-8/12-13/DS-8/ACTM correction 24/672; Dt.31.01.2013).

4) **POWER BLOCKS**

i) **TYPES OF POWER BLOCKS**

There are 3 types of power blocks (SR 17.04.02), for which separate procedures of executing are laid down in the GR & SR and ACTM :-

(1) **Local Power Block:** This power block is arranged in the "secondary lines" i.e. sidings and yards.(SR 17.04.02 & ACTM 20603)

(2) **Emergency Power Block:** This power block is arranged in emergent situations as per instructions of the Traction Power Controller (SR 17.04.03 & ACTM 20604 - 20608).

(3) **Pre-arranged Power Block:** This power block is arranged as per pre- arranged program of maintenance staff of TRD or as per requirement (SR 17.04.04 & ACTM 20611 - 20613).

Sr.DOM/R **Sr.DEE/TRD/R**

ii) <u>पावर ब्लॉक का निष्पादन</u>

पावर ब्लॉक प्राप्त करने की विस्तृत प्रक्रिया सहायक नियम 17.04.03, 17.04.04 एवं 17.04.05 और एसीटीएम पैरा 20606– 20613 एवं एसीटीएम 20619 में दी गई है. जिनका पालन, आपात स्थिति को छोड़कर दृढ़ता से किया जाना चाहिए।

हर सेक्शन विशिष्ट में पावर ब्लॉक प्राप्त करने एवं निरस्त करते समय स्विचों के परिचालन के क्रम को अनुबंध में शामिल किया गया है. जिनका सभी कर्मचारी द्वारा कठोरता से पालन किया जाए । इस क्रम को अपनाने में कोई भी त्रुटी संभावित भयंकर परिणामों को दर्शाती है।

जब किसी आइसोलेटर स्वीच को उसके समान्य स्थिति से बदला जाता है तब कर्मचारी को ऊपरी उपस्कर में कार्य करने की अनुमति देने से पहले स्वीच पर **"खतरनाक – व्यक्ति कार्यरत हैं "** का डेंजर बोर्ड प्रदर्शित होना चाहिए। प्रत्येक स्टेशन में ऐसे डेन्जर बोर्ड पर्याप्त संख्या में दिए गए हैं ।

iii) <u>पावर ब्लॉक के समय सुरक्षा</u>

जिन खण्डों पर पावर ब्लॉक स्वीकृत किया गया हो, ब्लॉक के दौरान उन एलिमेंट्री सेक्शनों में यह सावधानी बरती जाए की दोनों छोर से कोई भी विद्युत लोको पेंटोग्राफ उठा कर, इस समय में आने न दिया जाए (सहा.नि. 17.04.16 (a))। जिन स्टेशनों में पेनल/रुट रिले इंटरलॉकिंग लगाया गया हो उसके संबंधित पॉइंट और/अथवा सिग्नल (संकेत) को संचालित करने वाले बटनों पर 'लाल' बटन कॉलर रखा जाये । यदि पॉइंट और सिग्नल (संकेत) स्थानीय (locally) रुप से संचालित होते हैं तो उन्हें ताला लगाकर ड्युटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाबी स्वयं की संरक्षा में रखना चाहिए ।

जिस सेक्शन में पावर ब्लॉक दिया गया है यदि उस सेक्शन में कोई लोकोमोटिव/विद्युत मल्टीपल यूनिट ट्रेन हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसे लोकोमोटिव/विद्युत मल्टीपल यूनिट ट्रेनों के लोकोपायलट/मोटरमैन को पेन्टोग्राफ को झुकाने तथा आगामी अनुदेश मिलने तक न उठाने के लिए एक मेमो दिया जाए तथा उसकी पावती ली जाए। पावर ब्लॉक के रद्द किये जाने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा लोकोपायलट/मोटरमैन को पेन्टोग्राफ को उठाने के लिए एक मेमो दिया जाएगा [सहा.नि. 17.04.16(b)].

विद्युत इंजनों के साथ शंटिंग परिचालन करने वाले स्टेशन मास्टर अथवा स्टेशन स्टाफ यह सुनिश्चित कर लेगें कि जिस ट्रेक्शन स्ट्रक्चर लिमिटिंग इलेक्ट्रिकल खण्ड पर पावर ब्लॉक स्वीकृत किए गए है उसके नजदीक किसी भी परिस्थिति में कोई विद्युत इंजन न पहुंचे । प्रत्येक विद्युतीय खण्ड की सीमाओं को स्टेशन अनुभागीय आरेख में प्रदर्शित किया गया है।

इकहरी लाइन संचालन (सिंगल लाइन वर्किंग) शुरू करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर से यह सुनिश्चित कर लेंगे कि जिस लाइन पर सिंगल लाइन वर्किंग शुरू की जा रही है, उस रूट पर कोई भी पावर ब्लॉक नहीं है ।

अनुबंध में दर्शाए गए संचलन के प्रतिबंध के अनुसार अनुलम्ब और अनुप्रस्थ सुरक्षा सुनिश्चित की जाए (एसीटीएम पैरा 20620 –20627)।

iv) <u>सेक्शन इन्सुलेटरों के निकट सुरक्षा</u>

ओएचई में सेक्शन इन्सुलेटर निम्न के लिए प्रयोग किये जाते है:–

अ) अप, मिडिल और डाउन रनिंग लाईनों के विद्युतरोधन में।
ब) कभी कभी यार्ड में भिन्न ग्रीड के मेन और लूप लाईनों में।
स) अप, मिडिल और डाउन लाईनों के संबंधित क्रास ओवर में।
द) मेन और लूप लाईनों के संबंधित क्रास ओव्हर/टर्न आऊट में।
ई) यार्ड में भिन्न ग्रिडों के संबंधित क्रास ओवर में।

इसका उद्देश्य, दोषयुक्त या जिनका अनुरक्षण किया जाना है, वैसी लाईन/ग्रीड को बिना दूसरी लाईन/ ग्रीड को प्रभावित किये विद्युतीय रुप से निष्क्रिय करना है।

अगर कोई और गति प्रतिबंध न हो तो, ऐसे सेक्शन इन्सुलेटरों में उठे हुए पेंटोग्राफ के साथ विद्युत इंजन की गति 50 KMPH से ज्यादा न रखी जाए।

यदि सेक्शन इंसुलेटर के द्वारा पृथक दो खण्डों में से कोई एक निष्क्रीय है, तो सक्रिय खण्ड के इंजन के पेंटोग्राफ को निष्क्रीय खण्ड के छोर के निशान के 30 फुट (10m) से आगे नहीं बढ़ने दिया जाए।

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

ii) **EXECUTION OF POWER BLOCKS**

The detailed procedures for obtaining power blocks has been given in SR 17.04.03, 17.04.04 &17.04.05 and ACTM para 20606-20613 & ACTM 20619,which must rigidly followed except in case of emergency.

The sequence of switching operations for granting and canceling the power block for particular section, are included in the Annexure. There shall be strictly followed by all staff. Failure to follow the sequence indicated is likely to lead to dangerous consequences.

When any isolator switch is changed from its normal position, then before giving permission to staff for work on overhead equipment, a danger board shall be exhibited on the switch with the caption "DANGER-MEN WORKING". An adequate number of such danger boards have been provided at each station.

iii) **PROTECTION AT THE TIME OF POWER BLOCK:**

All sections over which a power block has been granted shall be protected against entry of electric locomotives with pantograph raised from either end during the period of the block (S.R.17.04.16 (a)) At stations where panel/Route relay interlocking is provided 'RED' button collars shall be placed on the concerned switches operating points and/or signals. If the points and signals are locally operated then the same should be locked and the keys kept in personal custody of the Station Master on duty.

If there are locomotives/ Electric multiple unit train on the section over which the power block is to be given, the Loco pilot/Motorman of such locomotives/Electric multiple unit train shall be given a memo by the Station Master on duty to lower the pantograph and not raise until further instructions and acknowledgment shall be obtained. The Loco pilot/Motorman shall be given a memo by on duty Station Master to raise pantograph after the power block is cancelled. (SR 17.04.16 (b))

Station Master or Other staff conducting shunting operation with electric locomotives shall ensure, that under no circumstances, any Electric Locomotive approaches near the Traction Structure limiting the electrical section over which the power block have been granted. Limit of each electrical sections at a station are shown in the station-sectioning diagram.

Before introducing single working the Station Master on duty shall ensure from the traction power controller that there is no power block on the route on which single line working is being introduced.

The longitudinal and transverse protection shall be ensured as per the restrictions of the movement indicated in the annexure (ACTM para 20620-20627)

iv) **PROTECTION NEAR SECTION INSULATORS**

Section insulator on OHE is used for:-

a. Insulating UP, MID and DN running lines
b. sometimes main and loop lines on different grids in the yard
c. the crossovers connecting UP, MID and DN lines
d. the crossover/ turn-out connecting Main and loop lines
e. The crossovers connecting different grids of the yard.

Its purpose is to make the one line/ or grid, on which there is fault or maintenance is intended, electrically dead without effecting the other line/grid.

The speed of the electric locomotive with pantograph raised over such section insulators shall not exceed 50 KMPH subject to any other speed restriction which may be in force.

When one of the two sections separated by a section insulator is dead, the pantograph of the electric locomotive on the live section shall not proceed closer than 30 feet (10m) towards the section insulator marking the end of the dead section.

Sr.DOM/R **Sr.DEE/TRD/R**

v) <u>पावर ब्लॉक में डीजल इंजनों का चालन</u>

जिस खण्ड में केवल पावर ब्लॉक स्वीकृत किया गया हो, उसमें विद्युत इंजनों द्वारा खींचे जाने वाले यातायात के अतिरिक्त अन्य आवागमन की अनुमति दी जा सकती है, जब तक कि विशेषतौर पर वर्जित न किया गया हो तथा नियमानुसार लाइनें भी अवरूद्ध न हो । फिर भी अनुमति दिए गए यातायात को प्रदर्शित किए जाने वाले इंजीनियरिंग सिगनलों का अनुपालन करना होगा ।

विद्युतीकृत खण्डों पर डीजल इंजनों का आवागमन ए.सी. कर्षण नियमावली में दिए गए प्रतिबंधों के अनुसार किया जाएगा । ऐसे डीजल इंजन या ऐसे इंजनों द्वारा खींची जाने वाली गाड़ियों को पावर ब्लॉक स्वीकृत किये गए स्टेशन में आगे बढ़ते समय खड़ी की जाए और इस स्टेशन के स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत निरीक्षण करके स्वयं संतुष्टि कर लेंगे कि उस ट्रेन में कोई विद्युत इंजन नहीं है । वह आगे के पावर ब्लॉक की चेतावनी देते हुए, इंजीनियरिंग सिगनल तथा आवश्यकता के अनुरूप विशेष सिगनल या विशेष कर्षण संरचना पर रूकने का अनुदेश देते हुए एक "सतर्कता आदेश" भी उस ट्रेन या इंजन के चालक को जारी करेगा।

कोई भी स्टेशन मास्टर पावर ब्लॉक के अंतर्गत किसी सेक्शन में किसी गाड़ी को चलने के लिए "लाइन क्लीयर" तब तक नहीं देगा या सिगनल को तब तक नहीं झुकाएगा, जब तक आगे के स्टेशन के स्टेशन मास्टर से (प्राइवेट नंबर द्वारा समर्थित) यह आश्वासन न प्राप्त कर ले कि गाड़ी में कोई विद्युत इंजन नहीं है (ए.सी.कर्षण नियमावली 14/11 एवं 14/12.)।

5) <u>आवश्यक निर्देश</u>

i) <u>तारविहीन ट्रैकों में संचलन</u>

पेन्टोग्राफ उठाए हुए विद्युत इंजनों को किसी भी परिस्थिति में एक अनवायर्ड सेक्शन में न लिया जाए।

ii) <u>संदेश रजिस्टर</u>

कर्षण ऊपरी उपस्कर, स्विचों के परिचालन, आउटडोर चाबियों के आधिपत्य तथा कर्षण ऊपरी उपस्कर, के परिचालन तथा अनुरक्षण संबंधी अन्य महत्वपूर्ण संचार साधनों की खराबी/गड़बड़ी संबंधी सभी संदेशों को भेजने वाले तथा प्राप्त करने वाले दोनों के द्वारा संदेश प्राप्त करने या आदान–प्रदान करने के समय के साथ रजिस्टर में क्रम संख्यानुसार अभिलेखित (रिकार्ड) किया जाए ।

संदेश अपरिवर्तनीय रुप से प्रेषक और प्राप्तकर्ता के प्राईवेट नंबर से मेल खाना चाहिए। प्राईवेट नंबर पुस्तिका को व्यवस्थित रखा जाए (ए.सी. कर्षण नियमावली 20609, सहा.नि. 17.04.05)।

iii) <u>क्रेन की कार्य पद्धति</u>

कर्षण ऊपरी उपस्कर के सन्निकट कोई क्रेन या ऊपरी उपस्कर क्रेन तब तक कार्य नहीं करना चाहिए, जब तक ऐसे ऊपरी उपस्कर को निष्क्रिय एवं भूयोजित न कर दिया जाए और अधिकृत ओएचई कर्मचारी उपस्थित रहे। यहाँ तक कि क्रेन कर्मचारी को क्रेन में न चढ़ने के लिए सचेत किया जाए (सहा.नि. 17.04.17, ए.सी.परि. नियमावली जिल्द 2, भाग 2 पैरा 11–2(k)।

iv) <u>लैम्प मेन की कार्य पद्धति</u>

25 के.व्ही. लाइन कंडक्टर के अत्यन्त निकट कोई भी सीधा संपर्क खतरनाक है । स्टेशन लैंपमेन स्टेशन लैम्प को निकालने या लगाने या साफ करने या जलाने के लिए सिग्नल पोस्ट पर चढ़ते समय विद्युतमय कंडक्टर के अत्यन्त निकट में आने वाले या संपर्क में आने वाले कोई लंबी वस्तु को नहीं ले जाएगा। लैम्प मेन को विद्युतमय कंडक्टर के निकट अपने शरीर के किसी भाग को न ले जाने के लिए चेतावनी दी जाए (सहायक नियम 3.49.02)।

v) <u>रोलिंग स्टॉक के छत पर कार्य</u>

किसी भी व्यक्ति को विद्युतीकृत ऊपरी उपस्कर के नीचे खड़ी इंजनों के टेंडरों के या ढोने वाले वाहनों के छत के ऊपर नहीं चढ़ना चाहिए जब तक कि अधिकृत कर्षण कर्मचारी से नियमित 'कार्य करने की अनुमति' न प्राप्त कर ली गई हो तथा ऊपरी उपस्कर निष्क्रिय एवं भूयोजित न हो (सहायक नियम 17.05.02)।

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

v) **MOVEMENT OF DIESEL ENGINES IN POWER BLOCK**

In a section where only power block has been granted movement of traffic other than electrically hauled, may be permitted except when specially prohibited and the lines are also blocked as per rules. The traffic allowed shall however have to observe the engineering signals exhibited.

Movement of diesel locomotive on electrified sections shall be subject to the restrictions as given in A.C traction manual. Such diesel engine or train hauled by such engines shall be brought to a stand at the station preceding the station/section at which power block is granted and the Station Master of this station shall satisfy himself by personal inspection that there is no electric locomotive in the train. He shall also give a "CAUTION ORDER" to the driver of such engine or train, warning him of the power block ahead and instructing him to watch for the engineering signal and stop at a particular signal or a particular traction structure as necessary.

No Station Master shall give "LINE CLEAR" or lower signals for a train to run over a section under power block unless he has received an assurance from the station master of the proceeding station that there is no electric locomotive on the train (Supported by private No. ACTM14/11 & 14/12).

5) **IMPORTANT INSTRUCTIONS**

i) **MOVEMENT ON UNWIRED TRACKS**

No electric locomotives with pantograph raised shall under any circumstances be taken to an unwired section.

ii) **REGISTER OF MESSEGES**

All messages relating to faults on over head equipment, operating switches, custody of keys of outdoor switches and other important communications in connections with the operation maintenance of traction over head equipment shall be recorded serially in a register by both the sender and receiver indicating the time at which the messages are received or exchanged.

The message shall invariably be accompanied by a private no. of sender and of receiver. Private no. books shall be maintained (ACTM 20609, SR 17.04.05)

iii) **WORKING OF CRANES**

No crane or over head crane shall be worked adjacent to traction over head equipment, unless such overhead equipment is dead and earthed and authorized OHE staff is present. Even the crane staff shall be warned not to climb the crane. (Subsidiary Rule 17.04.17, ACTM Vol- II, Part- II, para 11-2 (k)).

iv) **WORKING OF LAMP MAN**

Any direct contact or close proximity to 25 KV line conductors is dangerous. The station lamp man climbing up the signal post for removing or fixing or cleaning or lightening the station lamp should not carry long article which may accidentally touch or come in close proximity to live conductors. The lamp man shall also be warned against bringing any part of body near live conductors (S.R.3.49.02).

V) **WORKING ON ROOF OF ROLLING STOCK**

No person shall climb on to the top of engines or tenders or on the roof of carriages or wagons, when those vehicles are located beneath overhead equipment except, when a regular "PERMIT TO WORK" has been obtained from authorized traction staff and the overhead equipment is dead and earthed (S.R.17.05.(2)).

Sr.DOM/R **Sr.DEE/TRD/R**

6) आपात एवं विषेष परिस्थितियों में कार्यवाही

i) कर्षण ऊपरी – उपस्कर का खराब होना

कर्षण ऊपरी–उपस्कर पर अथवा किसी अन्य कर्षण उपस्कर पर बॉन्डिंग सहित किसी भी टूट–फूट या खराबी की जानकारी मिलने पर इसकी सूचना तुरंत कर्षण शक्ति नियन्त्रक को दी जाए (सहायक नियम 17.03.02 तथा 17.03.03)। सतर्कता आदेश जारी करने संबंधी विद्यमान नियमों को अनुपालन करते हुए कर्षण शक्ति नियन्त्रक द्वारा यथा निर्देशित आवश्यक सतर्कता आदेश संबंधित ड्राइवरों के लिए जारी किए जाएं ।

ii) जानवर के गाड़ी के नीचे आ जाने पर

कोई भी रेलवे स्टाफ या ट्रेन दल द्वारा इस प्रकार की जानकारी प्राप्त होने पर उसे सुरक्षित स्थान तक हटाने के लिए तत्काल कार्यवाही की जानी चाहिए ताकि गुजरने वाली ट्रेनों के पेटोग्राफ और ओएचई को नुकसान पहुँचने के खतरे से बचा जा सके (ए.सी. कर्षण. नियमावली जिल्द 2, भाग 2 परिशिष्ट)।

iii) 25 केवी ओ एच ई प्रदाय से विद्युत आघात/झटका

स्टेशन मास्टर, स्टेशन/यार्ड कार्यालय में विद्युत आघात/झटके से पीड़ित व्यक्ति के उपचार संबंधी अनुदेश स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करेगा एवं यह सुनिश्चित कर लेगा कि समस्त तृतीय श्रेणी के कर्मचारी इन अनुदेशों की जानकारी रखते हैं। समीपस्थ रेलवे चिकित्सक को चिकित्सकीय परामर्श हेतु सूचित करें। यदि रेसुब/जीआरपी चौकी स्टेशन में स्थित हो तो उनके स्टाफ को दुर्घटना स्थल पहुँचने के लिए सूचित किया जाए। विद्युत आघात/झटके के आगे ऐसे मामले की रोकथाम के लिए कदम उठाएं। (ए.सी. कर्षण नियमावली जिल्द–2, भाग–2 परिशिष्ट–VIII, पैरा–7)

iv) ब्लॉक उपकरण या कोई अन्य विद्युतीय सिगनलिंग उपकरण में वोल्टेज प्रेरण

कार्यरत स्टेशन मास्टर सदैव ट्रैक्शन सिस्टम में वोल्टेज उत्पन्न होने के कारण अन्य किसी सिगनलिंग उपकरण या ब्लॉक उपकरण में किसी असामान्य संचालन पर नजर रखेगा । जब कभी कोई असामान्य संचालन का लक्षण हो तो ब्लॉक उपकरण या सिगनलिंग उपकरण को निलंबित कर देना चाहिए एवं निकटवर्ती सिगनल एवं दूर संचार अनुरक्षण निरीक्षक को इसकी जांच करने के बाद प्रमाणित करने के लिए संपर्क करेगा। स्टेशन मास्टर किसी गाड़ी के आवागमन की अनुमति देने से पहले जांच करेगा कि सभी ब्लॉक एवं मोर्स सिगनलिंग उपस्कर सामान्य रूप से कार्य कर रहे हैं।

v) आग

किसी विद्युत उपस्कर के निकट आग से संबंधित जानकारी के लिए सहा.नि. 6.10.03 का अवलोकन करें।

7) संशोधन या अनुपूरक सुधार पर्ची

इन संचालन नियमों में या अनुलग्नको में किए जाने वाले किसी भी, संशोधन को स्टेशन संचालन नियमों के संशोधन पर्ची द्वारा अधिसूचित किया जाएगा । स्टेशन संचालन नियम में सभी संशोधनों को ग्राही प्रतियों में तत्काल कार्यान्वित किया जाएगा । संशोधित पर्चियों को क्रमानुसार नंबर दिया जाएगा एवं संचालन नियम प्रदान किए गए प्रत्येक कर्मचारी का यह उत्तरदायित्व होगा कि वह सुधार पर्चियों को जोड़े तथा इसकी जानकारी संबंधित कर्मचारियों को दी जाए एवं उनकी पावती ली जाए ।

8) निरीक्षण कर्मचारी द्वारा लगातार निगरानी

जिन केन्द्रों पर विशेष संचालन नियमों की आपूर्ति की गई है उन सभी केन्द्रों की जांच परिचालन, दूर संचार तथा कर्षण विभाग के निरीक्षणकर्ता कर्मचारी नियमित रूप से चेक करेंगे ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि सभी संशोधित नियम अद्यतन हैं तथा संबंधित कर्मचारी उन नियमों से पूरी तरह परिचित हैं तथा उनका पालन करते हैं ।

ये नियम 'सामान्य एवं सहायक नियम' या 'ए.सी. कर्षण नियमावली' का संशोधन या अधिक्रमण नही है । इन नियमों को पूर्वकथित नियम पुस्तिका और स्टेशन के स्टेशन संचालन नियमों के पूरक के रुप में पढ़ा जाये।

प्रयोग की गई पारिभाषिक शब्दावली: **सा.नि.**– सामान्य नियम, **सहा.नि.**– सहायक नियम, **एफ पी** – फीडिंग पोस्ट, **एसपी** – सेक्शनींग एंड पैरललिंग पोस्ट, **टीएसएस** – कर्षण सबस्टेशन, **एसएसपी** – सब सेक्शनिंग एंड पैरललिंग पोस्ट.

पारिभाषिक शब्दावलीयों का प्रयोग '25 के.व्ही. ए.सी. विद्युत कर्षण के लिए सामान्य एवं सहायक नियम, अध्याय XVII तथा एसी कर्षण नियमावली जिल्द 2 (भाग–1 व 2)' से किया गया है।

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

6) ACTION IN EMERGENCY & SPECIAL CIRCUMSTANCES

i) BREAKDOWN OF TRACTION OVERHEAD EQUIPMENT

All breakdowns or defects noted or reported on the Traction overhead equipment or any other traction equipment including bonding shall immediately be reported to the traction power controller (SR 17.03.02 & 17.03.03). Necessary caution order should be issued to the driver concerned as directed by the section power controller observing the existing rules regarding issue of caution orders.

ii) ANIMAL RUN OVER

Upon receipt of any such information from any of the railway staff or train crew, take immediate action to remove it to a safe distance to avoid risk of damage to pantographs of passing trains and OHE. (ACTM Vol- II, Part- II Appendix).

iii) ELECTRIC SHOCKS WITH 25KV OHE SUPPLY

The station masters shall exhibit prominently instructions issued regarding the treatment to persons suffering from electric shock in the station/yard office and shall ensure that all class III staff are familiar with these instructions. Inform nearest railway doctor for medical advise. Inform RPF/GRP staff, if post is available at station, to reach accident site. Take steps to prevent further case of electric shock. (ACTM Vol- II, Part- II Appendix- VIII, para- 7)

iv) VOLTAGE INDUCTION IN BLOCK INSTRUMENTS OR ANY OTHER ELECTRICAL SIGNALLING EQUIPMENT

The station master on duty must always watch for any unusual working in the block instruments or any other signaling equipment which may arise due to voltage induced from the traction system. The block instrument or the signaling equipment must be suspended whenever there are any signs of unusual working and the nearest signal and telecom maintenance inspector contacted to inspect and certify the same. In the event of break-of Morse signaling equipment are working normal before permitting any train movement.

V) FIRE

Regarding fire on adjacent to any electrical equipment refer SR 6.10.03

7) AMENDMENT OR SUPPLEMENTARY CORRECTIONS SLIP

Any amendment to these working rules or any of the annexure will be notified by a correction slip to the station working rules. All corrections to the station working rules shall be receipt be immediately be carried out in the recipients copies. The correction slips will be serially numbered and it will be the responsibility of each member of staff to whom working rules are supplied to call for the missing correction slips the contents thereof to the notice of all staff concerned and take their acknowledgement.

8) CONTINUEOUS WATCH BY INSPECTING STAFF

The inspecting staff of operating, telecommunication and traction departments shall make regular checks at all points to which these special working rules are supplied to ensure hat the rules are corrected up to date and staff concerned are fully conversant with the rules and abide by them.

Nothing in these rules amends or super cedes any general or subsidiary rules or instructions included in A.C traction manual. These rules shall be read as supplement to the aforesaid rule books and also to the existing station working rules of the station.

The terminology used is "GR – General rule", SR – Subsidiary rule, "FP – Feeding Post", SP- Sectioning & Paralleling Post", "TSS – Traction Sub- Station", "SSP –Sub- Sectioning & Paralleling Post

The terminology used is as given in the code books, namely, "GENERAL & SUBSIDIARY RULES FOR 25 KV A.C. ELECTRIC TRACTION, CHAPTER – XVII" & "AC TRACTION MANUAL VOL.-II (Part I & II).

Sr.DOM/R **Sr.DEE/TRD/R**

समस्त कर्मचारियों के लिए निर्देश

01. ऐसा करें

अ) **विद्युत कर्षण उपकरण अथवा तार में आग लगने पर**

i) कर्षण शक्ति नियन्त्रक को सूचित करें ।

ii) यदि उपलब्ध हो तो विशेष अग्निशामक से आग को बुझाएं ।

iii) सुनिश्चित करें कि किसी भी परिस्थिति में वाटर–जेट का प्रयोग न करें ।

ब) **कर्षण तार अथवा विद्युत इंजन में घटित किसी भी प्रकार की आकस्मिक घटना**

i) घटना की जानकारी कर्षण शक्ति नियन्त्रक अथवा निकटतम स्टेशन मास्टर को दें ।

स) **किसी भी प्रकार की आपात–घटना**

i) आपातकालीन टेलीफोन सिस्टम से कर्षण पावर कंट्रोलर से बात करें (लगभग प्रत्येक 1 कि.मी. के अंतराल पर आपातकालीन टेलीफोन लगाने के लिए सॉकेट की व्यवस्था है एवं ओ एच ई मास्ट पर निकटतम सॉकेट की दिशा इंगित है)।

02. ऐसा न करें

i) किसी कर्षण तार अथवा चालू उपकरण के **2 मीटर (लगभग 7 फीट)** से कम दूरी पर न आयें.

ii) किसी कर्षण तार या चालू उपकरण पर या उसके निकट तब तक कार्य न करें जब तक कि उसे निष्क्रिय व भूयोजित न कर दिया जाए तथा किसी प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी से **काम करने की अनुमति** न मिल जाए ।

iii) किसी भी **गैर प्राधिकृत व्यक्ति** को किसी भी उपकरण को परिचालित करने की अनुमति न दी जाए भले ही यह उसे निष्क्रिय करने के लिए हो ।

iv) किसी भी **"अर्थिंग, बॉन्डिंग" अथवा कर्षण तार** के साथ छेड़–छाड़ न करें ।

v) किसी **स्वीचिंग स्टेशन अथवा रिमोट कंट्रोल सेंटर** में तब तक प्रवेश न करें जब तक कि उसके लिए विशेष तौर पर अनुमति न मिल जाए तथा कोई प्राधिकृत कर्षण कर्मचारी साथ में न जाए ।

vi) विद्युतकृत **कर्षण तार से चिपके** व्यक्ति को स्पर्श न करें ।

vii) विद्युत प्रदाय बंद करने के बाद ही विद्युतीकृत कर्षण तार से चिपके किसी **लाश** को हटायें।

viii) पीड़ित व्यक्ति को **कृत्रिम श्वसन** देना न भूलें ।

ix) चूँकि **रेल में रिटर्न करेंट** मौजूद हो सकता है, इसलिए इसका प्रयोग फुटपाथ की तरह बैठने या अन्य किसी काम के लिए नहीं करना चाहिए।

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

INSTRUCTION TO ALL STAFF

01. DO (s)

a) In case of fire on electric traction equipment or wires

i. Inform traction power controller
ii. Extinguish fire by special extinguishers, if available
iii. Ensure no water jet is used any circumstances

b) Any unusual on traction wires or electric locomotives

i. Inform traction power controller or nearest station master.

c) In any emergency

i. Speak to traction power controller by emergency telephone system (Sockets for connecting emergency telephone are provided at intervals of approximately every 1 km & the direction to the nearest socket is also indicated on the OHE masts).

02. DON'T (s)

i) Do not approach within a range of 2 meters (approximately 7 feet) of any traction wires or live equipment.

ii) Do not Work on or near traction wires or any live equipment unless they earthed made dead, earthed and **"PERMIT TO WORK"** obtained from an authorized traction staff.

iii) Do not Permit **unauthorized persons** to operate any equipment even if it be for making dead.

iv) Do not Disturb any "**Earthing, Bonding** or **traction wires**"

v) Do not Enter any **switching station or remote control** centers unless specially permitted and accompanied by an authorized traction staff.

vi) Do not Touch a **person in contact** with live traction wire,

vii) Remove any **dead body**, in contact with live wire, only after power supply has been switched off.

viii) Do not Forget to give **artificial respiration** to the victim.

ix) Do not use rail as footpath, a seat or for other purpose, since there can be presence of **return current in the rails**.

Sr.DOM/R

Sr.DEE/TRD/R

रनिंग स्टाफ के लिए के लिए निर्देश

01. **ऐसा करें:–**

(अ) चक्के (पहिए) को फिसलने से बचाएं ।

(ब) केवल विद्युतीकृत क्षेत्र के बाहर ही इंजन में कोयला या तेल भरें ।

(स) इंजनों में काम करते समय कर्षण तार से 2 मीटर (7 फीट) की सुरक्षित दूरी बनाए रखें ।

02. **ऐसा न करें**

(अ) कर्षण तार की ओर टूल्स को न उठाएं या ऊपर न करें (प्रयोग करने के तुरंत बाद टूल्स को यथा स्थान रखें)।

(ब) इंजन में रेल–सतह से 4 मीटर से अधिक ऊँचाई पर कोयले का लदान न करें ।

(स) ऊपर उठाए गए पेंटोग्राफ से किसी बिना तार वाले लाइन या पावर ब्लॉक की कार्य सीमा तक अथवा पावर ब्लॉक के तहत सेक्शन के अंतिम सिरे के सेक्शन इंसुलेटरों के निकट तक इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव न ले जाएं ।

(द) जब कोई लोकोमोटिव (किसी भी प्रकार का) या इंजन कर्षण तार के नीचे हो तो किसी भी काम के लिए उस लोकोमोटिव या इंजन पर तब तक न चढ़े जब तक कि पावर न कट जाए एवं "उस पर काम करने की अनुमति" न मिल जाए । (पानी भरने के लिए, इस कार्य हेतु लगाए गए विशेष उपकरण की सहायता से जमीन (ग्राउण्ड) से वाटर कॉलम का प्रयोग करें तथा विशेष उपकरण की सहायता से टेंक के कवर को खोला जाए)।

(इ) जब इंजन विद्युतीकृत (इलेक्ट्रिफाइड) रेलपथ पर हो तब लंबी वस्तुएं जैसे धात्विक छड़, सब्बल या बेलचा ऐसी अन्य कोई वस्तु को इंजन से बाहर ऊपर की ओर न निकालें ।

(फ) किसी जेट या स्प्रे के मुख को कर्षण तार की ओर न करें (यदि आवश्यक हो तो पानी के जेट का प्रयोग 2 मीटर (7 फीट) के सुरक्षित जोन के बाहर करें)।

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/रायपुर

INSTRUCTIONS FOR RUNNING STAFF

01. DO(s)

a) Avoid **slipping of wheel.**

b) **Load coal or oil** in locos out side the electrified zone only

c) Keep a **safe distance of 2 meters** (7 feet) from traction wires while working on the locomotives.

02. DON'T (S)

a) Do not **Lift or raise your tools** towards traction wires (Keep the tools in their respective position immediately after use).

b) Do not **load coal** on the engine tender to a height more than 4 meters above rail level.

c) Do not take electric locomotive with raised pantograph to any **unwired line, power block working limit** / near the section insulators at the end of section under power block.

d) Do not **climb on the locomotive** (of any type or on the engine tender for any purpose. under traction wires unless power is cut off and "PERMIT TO WORK" obtained. (For watering, uses the water column from the ground with the special device provided for this purpose and open the tank cover by the special device provided).

e) Don't allow **long articles like metallic rod**, shovel or any other thing to protrude above the engine while on electrified tracks.

f) Don't direct any **jet or spray** towards the traction wires (Jets or water, if necessary, may be used horizontally outside the safety zone of 2 meters (7ft).

Sr.DOM/R **Sr.DEE/TRD/R**

स्टेशन मास्टरों के लिए निर्देश

01. ऐसा करें:

(अ) सुनिश्चित करें कि समस्त कर्मचारी संरक्षा सावधानियों से परिचित हैं ।

(ब) ऊपरी उपस्कर या विद्युत मल्टीपल यूनिट के किसी विद्युत लोकोमोटिव में खराबी की रिपोर्ट कर्षण शक्ति नियन्त्रक को तुरंत दें ।

(स) हमेशा अपने स्टेशन के विद्युत कर्षण आरेख का अनुसरण करें और सुनिश्चित करें कि पावर ब्लॉक प्राप्त सेक्शन को ऊर्जित करने की कोई शंका न रहे। सदैव सुनिश्चित करें कि, विद्युत कर्षण आरेख हमेशा नवीनतम रहे।

(द) आइसोलेटर स्विचों को परिचालित करते समय 25 के. व्ही. ए सी विद्युत कर्षण के लिए स्टेशन संचालन में दिए गए प्रक्रियाओं का अनुपालन करें ।

(ई) आइसोलेटर स्विच चाबियों की अभिरक्षा सुनिश्चित करें ।

(फ) यह सुनिश्चित करें कि पावर ब्लॉक के समय पावर कर्मचारी बैनर झंडियों द्वारा सभी दिशाओं से सेक्शन को सुरक्षित करते हैं।

(ग) यदि किसी असामान्य संचालन की जानकारी हो, तो ब्लॉक एवं सिगनल निलंबित करें। ट्रैक्शन वायर में कोई ब्रेकडाउन होने पर ब्लॉक उपकरण एवं सिगनलिंग उपकरण की हमेशा जांच करें ।

(ह) लैम्प मैन को निर्देश दे कि वह कोई लंबी छड़ या वस्तु को ट्रैक्शन वायर के 2 मीटर (7 फीट) के भीतर न ले जाए।

02. ऐसा न करें

(अ) पावर ब्लॉक के अंतर्गत किसी सेक्शन में "पावर ब्लॉक वर्किंग लिमिट" बोर्ड के बाहर या सेक्शन इन्सूलेटरों के पास किसी विद्युत इंजिन या मल्टीपल यूनिट को उठे हुए पेंटोग्राफ के साथ जाने की अनुमति न दें।

(ब) चालू ट्रैक्शन वायर के नजदीक किसी क्रेन को कार्य करने की अनुमति न दें।

(स) अपने कर्मचारियों को 2 मीटर(7 फीट) के खतरनाक क्षेत्र के भीतर चालू ट्रैक्शन वायर तक जाने की अनुमति न दें।

(द) किसी तारविहीन सेक्शन के लाईन और पॉइंट/या क्रॉसिंग में विद्युत इंजन को उठी हुई पेन्टोग्राफ के साथ संचलन की अनुमति न दे।

(ई) यदि सिगनलों के पर्याप्त दूरी के भीतर पावर ब्लॉक हो तो किसी गाड़ी या किसी विद्युत इंजन को सीधा लेने के लिए सिगनल न देवें।

वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/रायपुर

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/कर्षण/ रायपुर

INSTRUCTIONS FOR STATION MASTERS

01. DO (s)

a) Ensure all **staff are conversant with safety** precautions.

b) **Reports defects in traction wires** or any electric locomotive of electric multiple unit promptly to the traction power controller.

c) Always refer the **Electric Traction Diagram of your station** and ensure that there is no chance of energizing the section where power blocks have been granted. Always ensure that the electric traction diagram is up – to- date.

d) Observe procedure given in **station working rules for 25 KV AC traction** while operating isolator switches.

e) Ensure safe custody of **isolator switch keys.**

f) Ensure that traction power staff protects sections from all directions by **banner flags** during power blocks.

g) Suspend **working of Block & Signal** if signs of unusual working are noticed. Always check up block instruments and signaling equipment when any break down in traction wire occurs.

h) Instruct your **lamp man** not to carry any long article likely to be brought within the Danger Zone 2m (7 feet) of the traction wires.

02. DON'T (s)

a) Do not permit an electric locomotive or multiple unit with raised pantograph to approach any section under power block, beyond **"POWER BLOCK WORKING LIMIT"** boards or near section insulators.

b) Do not permit any **crane to work** adjacent to live traction wires.

c) Do not Permit your staff to come in the **danger zone of 2 m(7 feet)** of live traction wires.

d) Do not permit movement of Electric **Locomotive with raiscd pantograph** on such lines and points and / or crossings leading to any unwired section.

e) Do not take off signals for **direct reception of any electric engine** or train, if there is power block within adequate distance of the signals.

Sr.DOM/R

Sr.DEE/TRD/R

SOUTH EAST CENTRAL RAILWAY

ANNEXURE TO APPENDIX- 'G'

STATION WORKING RULES FOR 25 K.V. AC ELECTRIC TRACTION FOR PRIVATE RAILWAY SIDING YARD OF RAIPUR ENERGEN LIMITED (REL) AT TILDA

Station Code
Date of Issue: 09.02.2024
Brought in Force: 09.02.2024

These Rules to be read along with the existing Station Working Rules. These Rules apply only on Electric Traction/Train /Engine or vehicles considered as such indicates the protection required to prevent from entering a sector or sub-sector or elementary section over which power block exists.
Drg. No. TRD/R/SWRD/REL SIDING -TILDA/2024 Date: 09.02.2024

Sl. No.	Description of Electrified section	Protection		Sequence of Switching	
		Longitudinal	Transverse	Granting Power Block	Canceling Power Block
(A) SECTOR					
Nil					
(B) SUB-SECTOR					
Nil					
(C) ELEMENTARY SECTION					
1)	E/S No. X- 515 GCE Line (Complete REL Siding h-plant Yard- Tilda will be dead).	1) Before availing power block on this elementary section (E/s), it must be ensured that there no Electric Engine/ Train is present in REL siding for reversal/escaping or dispatch. 2) Line clear shall not the given for entry of any Electric Train coming from TLD towards GMR siding from any line. 3) Reception or dispatch signal shall be kept at "Danger" position for REL siding.	Nil	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Ensure that isolator SS-315 at TLD West is in open condition.	Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.

Note: - Electric Train means electric rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.

SR.DOM/R

SR.DEE/TRD/R

Sl. No.	Description of Electrified section	Protection		Sequence of Switching	
		Longitudinal	Transverse	Granting Power Block	Canceling Power Block
2)	E/S No. X-317 (Holding Line No-1).	1) Before availing power block on this elementary section, it must be ensured that there no Electric Engine/Train is present for reversal/escaping or dispatch through Holding Line No-1. 2) Reception of Electric Train on Holding Line No.-1 from TLD or GCE Line is prohibited. 3) Departure of Electric Train from REL siding (GCE Line) towards TLD through Holding Line No. -1 is prohibited.	Hand points (HP) of turnouts at both end of Holding Line No.- I shall be set against the entry of Electric Engine/Train.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Ensure that isolator SS-315 at TLD West is in open condition. 3) Open isolator SS-317 at REL siding. 4) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Close isolator SS-317 at REL siding. 3) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.
3)	E/S No. X-318 (Holding Line No-2).	1) Before availing power block on this elementary section, it must be ensured that there no Electric Engine/ Train is present for reversal/escaping or dispatch through Holding Line No.-2. 2) Reception of Electric Train on Holding Line No.-2 from TLD or GCE Line is prohibited. 3) Departure of Electric Train from GMR siding (GCE Line) towards TLD through Holding Line No.-2 is prohibited.	Hand points (HP) of turnouts at both end of Holding Line No.-2 shall be set against the entry of Electric Engine/Train.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Ensure that isolator SS-315 at TLD West is in open condition. 3) Open isolator SS-318 at REL siding. 4) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Close isolator SS-318 at REL siding. 3) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.

Note: - Electric Train means electric rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.

SR.DOM/R

SR.DEE/TRD/R

Sl. No.	Description of Electrified section	Protection		Sequence of Switching	
		Longitudinal	Transverse	Granting Power Block	Canceling Power Block
4)	E/S No. X-320 (E/SNo.-X-321, X-322, X-323, X-324 & X-325 of In-plant Yard will be dead).	1) Before availing power block on this elementary section, it must be ensured that there no Electric Engine/Train is present in In-plant yard for reversal/escaping or dispatch. 2) Departure of Electric Train from GCE Line\ Holding Line No.-1, 2 or 3, towards In-plant yard shall be restricted.	Hand points (HP) of turnouts of GCE Line & Holding Line No.-2 shall be set against entry of Electric Engine/Train to this elementary section.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Ensure that isolator SS-315 at TLD West is in open condition. 3) Open isolator SS-320 at REL siding. 4) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Close isolator SS-320 at REL siding. 3) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.
5)	E/S No. X-321 (Loco Shed Line & Sick Line).	Reception of Electric Engine/Train on Loco Shed Line or Sick Line is prohibited.	Hand point (HP) of turnouts of Loco Shed Line or Sick Line shall be set against entry of Electric Engine/Train.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Ensure that isolator SS-315 at TLD West is in open condition. 3) Open isolator SS-321 at REL siding. 4) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Close isolator SS-321 at REL siding. 3) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.
6)	E/S No. X-322 {Eng. Rev./Empty Gathering L-1 (L.No.-1) and R&D L-1 (L.No.-2)}.	1) Before availing power block on this elementary section, it must be ensured that there no Electric Engine/Train is present in Eng. Rev./Empty Gathering L-1 (L.No.-1) or R&D L-1 (L.No.-2) for reversal/escaping or dispatch. 2) Reception of Electric Engine/Train on above Line is prohibited.	Hand point (HP) of turnouts of Eng. Rev./Empty Gathering L-1 (L.No.-1) or R&D L-1 (L.No.-2) shall be set against entry of Electric Engine/Train.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Ensure that isolator SS-315 at TLD West is in open condition. 3) Open isolator SS-322 at REL siding. 4) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Close isolator SS-322 at REL siding. 3) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.

Note: - Electric Train means electric rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.

SR.DOM/R

SR.DEE/TRD/R

Sl. No.	Description of Electrified section	Protection		Sequence of Switching	
		Longitudinal	Transverse	Granting Power Block	Canceling Power Block
7)	E/S No. X-323 {Eng. Rev./Empty Gathering L-2 (L.No.-3) and R&D L-2 (L.No.-4)}.	1) Before availing power block on this elementary section, it must be ensured that there no Electric Engine/ Train is present in Eng. Rev./Empty Gathering L-2 (L.No.-3) and R&D L-2 (L.No.-4) for reversal/escaping or dispatch. 2) Reception of Electric Engine/Train on above Line is prohibited.	Hand points (HP) of turnouts of Eng. Rev./Empty Gathering L-2 (L.No.-3) and R&D L-2 (L.No.-4) shall be set against entry of Electric Engine/Train.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Ensure that isolator SS-315 at TLD West is in open condition. 3) Open isolator SS-323 at REL siding. 4) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Close isolator SS-323 at REL siding. 3) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.
8)	E/S No. X-324 {R&D L-3 (L.No.-5) and Eng. Rev./ Empty Gathering L-3 (L.No.-6)}.	1) Before availing power block on this elementary section, it must be ensured that there no Electric Engine/Train is present in R&D L-3 (L.No.-5) and Eng. Rev./ Empty Gathering L-3 (L.No.-6) for reversal/escaping or dispatch. 2) Reception of Electric Engine/Train on above Line is prohibited.	Hand points (HP) of turnouts of R&D L-3 (L.No.-5) and Eng. Rev./ Empty Gathering L-3 (L.No.-6) shall be set against entry of Electric Engine/Train.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Ensure that isolator SS-315 at TLD West is in open condition. 3) Open isolator SS-324 at REL siding. 4) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Close isolator SS-324 at REL siding. 3) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.
9)	E/S No. X-325 (COAL U/L Line cum STAB. Line).	1) Before availing power block on this elementary section, it must be ensured that there no Electric Engine/Train is present for reversal/escaping or dispatch. 2) Reception of Electric Engine/Train on above Line is prohibited.	Hand points (HP) of turnouts of COAL U/L Line cum STAB. Line shall be set against entry of Electric Engine/Train.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Ensure that isolator SS-315 at TLD West is in open condition. 3) Open isolator SS-325 at REL siding. 4) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.	1) Open circuit breaker CB-515 at TLD/SP. 2) Close isolator SS-325 at REL siding. 3) Close circuit breaker CB-515 at TLD/SP.

Note: - Electric Train means electric rolling stock or Tower Wagon/Car etc. with raised pantograph whether working or dead.

SR.DOM/R

SR.DEE/TRD/R