

पूर्वोत्तर रेलवे**लखनऊ मंडल**

स्टेशन संचालन नियमावली सं०-एल०जे०एन०/165

स्टे०सं०नियम जारी करने की तिथि:

स्टे०सं०नियम लागू करने की तिथि:

डालीगंज जं० स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम**बी०जी०**

टिप्पणी: (i) दिनांक 20.09.18 से लागू स्टेशन संचालन नियम सं० एल.जे.एन./165 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है।

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

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मुसिदूँ/गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं० एन.ई.आर./एल.जे.एन./डी.ए.एल/एस.आई.पी/2022/वी.ई.आर.-जीरो/17 संशोधन 'ए' पर आधारित नियमारेख सं०: उपमुसिदूँ/नि०/ल०ज०/2022(आर०डी०)/20 दि० 23.08.22 एवं **Traction Diagram. No. CONS/LJN/EL/TSWRD/DAL/01 दिनांक 27.11.21** संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

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

डालीगंज जं० स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ जं०-गोण्डा जं० विद्युतीकृत खण्ड पर डालीगंज जं०-लखनऊ सिटी दोहरी लाइन तथा डालीगंज जं०-बादशाहनगर दोहरी लाइन एवं डालीगंज जं०-सीतापुर जं० विद्युतीकृत खण्ड पर डालीगंज जं०-मोहिबुल्लापुर इकहरी लाइन "बी" श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक-II अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डबल वी.डी.यू. (विजुअल डिस्टले यूनिट कन्ट्रोल पैनल) पी.सी. द्वारा सुसज्जित है। यह लखनऊ जं० स्टेशन से 7/2-3 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

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

डालीगंज जं० स्टेशन लखनऊ सिटी स्टेशन के पूरब में 02.43 कि०मी० व बादशाहनगर स्टेशन के पश्चिम में 04.43 कि०मी० एवं मोहिबुल्लापुर स्टेशन के दक्षिण में 03.99 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

2.2.2.1 लखनऊ सिटी छोर : — कोई नहीं —

2.2.2.2 बादशाहनगर छोर : — कोई नहीं —

2.2.2.3 मोहिबुल्लापुर छोर : — कोई नहीं —

कमश: पृष्ठ 2 पर

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

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है	वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है
डालीगंज जं० – लखनऊ सिटी		
अप लाइन	इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से ।	लखनऊ सिटी स्टेशन के अप होम सिगनल के आगे बी०एस०एल०बी० तक ।
डाउन लाइन	इस स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के आगे कांटा सं० 201ए से	लखनऊ सिटी स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
डालीगंज जं० – बादशाहनगर		
अप लाइन	इस स्टेशन के अप होम सिगनल सं० एस-20 के आगे कांटा सं० 210डब्लू से	बादशाहनगर स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
डाउन लाइन	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19 से	बादशाहनगर स्टेशन के डाउन होम सिगनल के आगे कांटा सं० 201ए तक ।
डालीगंज जं० – मोहिबुल्लापुर		
	वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है	वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है
	इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 से ।	मोहिबुल्लापुर स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

इस स्टेशन की मध्य रेखा से लखनऊ सिटी स्टेशन की ओर कि.मी. 07/2 तक 763 में 1 की ढलान व उसके आगे समतल है। इस स्टेशन की मध्य रेखा से बादशाहनगर स्टेशन की ओर चैनेज 531 तक 763 में 1 की चढ़ाई व उसके आगे चैनेज 686 तक 625 में 1 की ढलान व उसके आगे चैनेज 1061 तक 2500 में 1 की चढ़ाई व उसके आगे 2009 में 1 की ढलान है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट छः लाइनों का है, जिसमें लाइन सं० 1, 2, 3, 4 एवं 5 ट्रैक सर्किटेड रनिंग लाइने हैं। नान-रनिंग लाइन सं० 6 हाट एक्सल/मशीन साइडिंग लाइन है।

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

लाइन संख्या	क्लीयर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	710.00 मीटर	31	29	कामन लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	विद्युतीकृत
2	710.00 मीटर	31	29	कामन लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
3	693.00 मीटर	31	28	कामन लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
4	697.00 मीटर	31	29	अप मेन लाइन है ।	
5	724.00 मीटर	32	30	अप लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	

(ख) बादशाहनगर स्टेशन से अप गाड़ियों का आगमन रनिंग लाइन सं० 3/4/5 पर किया जा सकता है।

कमशः पृष्ठ 3 पर

- (ग) लखनऊ सिटी स्टेशन से डाउन गाड़ियों का आगमन रनिंग लाइन सं० 1/2/3 पर करके बादशाहनगर/मोहिबुल्लापुर स्टेशन को प्रस्थान कराया जा सकता है।
- (घ) मोहिबुल्लापुर स्टेशन से अप गाड़ियों का आगमन रनिंग लाइन सं० 1/2/3 पर किया जा सकता है।
- (ङ) बादशाहनगर की ओर से रनिंग लाइन सं० 4 अप में लाइन तथा एवं लखनऊ सिटी की ओर से मोहिबुल्लापुर स्टेशन जाने हेतु रनिंग लाइन सं० 2 में लाइन है।

2.5.2 गैर चालू लाइनें और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लीयर स्टैंडिंग रुम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
6	260 मीटर	11	10	लाइन सं० 1 से बादशाहनगर/मोहिबुल्लापुर छोर पर निकली हाट एक्सल/मशीन साइडिंग लाइन है।	आंशिक विद्युतीकृत

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : -

- (क) इस स्टेशन के लखनऊ सिटी/ बादशाहनगर स्टेशन छोर पर दोहरी लाइन तथा मोहिबुल्लापुर स्टेशन छोर पर इकहरी लाइन कार्य प्रणाली है।
- (ख) मोहिबुल्लापुर स्टेशन छोर से लखनऊ सिटी स्टेशन जाने के लिए कोई में लाइन नहीं है इस कारण अप होम सिगनल सं० एस-16 में हरा आस्पेक्ट नहीं दिया गया है अतः इस स्टेशन पर मोहिबुल्लापुर स्टेशन से आने वाली अप गाड़ियां प्रतिबन्धित गति से पास होंगी।
- (ग) लखनऊ सिटी स्टेशन छोर से बादशाहनगर स्टेशन जाने के लिए कोई में लाइन नहीं है अतः बादशाहनगर स्टेशन जाने वाली डाउन गाड़ियां प्रतिबन्धित गति से पास होंगी।

2.6 समपार :

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

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-पार्शित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टीएडब्लूडी) उपलब्ध है
6 ट्राफिक	विशेष	कॉटा सं० 210डब्लू एवं कॉटा सं० 213बी के मध्य कि.मी. 7/14-15 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

7 एमएल इन्जी०	विशेष	डाउन गेट / डिस्टेन्ट(BNZ) सिगनल सं० जी-3 एवं अप गेट सिगनल सं० जी-4 के मध्य किमी 772/ 8-9 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला।	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
---------------------	-------	---	---------------------------	-------------------	----	--	------

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

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-पार्शित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी०ए०डब्लू०डी०) उपलब्ध है
कोई नहीं							

टिप्पणी: समपारो के संचालन की पद्धति हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "ए" भाग 1 एवं 2 देखें।

3 संचालन की प्रणाली और साधन :

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

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

कमश: पृष्ठ 5 पर

इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर मोहिबुल्लापुर के कार्यालय में स्थापित समान प्रकार के टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन पर बी.पी.ए.सी मय ड्यूल डिटेक्शन (HASSDAC) के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लॉक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) संयुक्त ब्लॉक पैनल द्वारा आपस में सम्बद्ध हैं।	असहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	एक्सल काउन्टर ब्लॉक यंत्र के साथ सम्बन्धित ब्लॉक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियन्त्रित करता है।
--	---------	-----------------------	-----------------------	---

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

4. सिगनलिंग और अन्तर्पार्शन प्रणाली :

4.1 स्टेशन पर रूट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रॉनिक इंटरलाकिंग (EI) और बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलों की व्यवस्था है, जो मानक II अन्तर्पार्शित है तथा कम्प्यूटरीकृत विजुअल डिस्प्ले यूनिट (VDU) से संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में गाड़ियों के संचालन हेतु दो VDU(पी.सी) उपकरण लगा है। एक समय पर कोई एक ही VDU क्रियाशील रहेगा व दूसरा VDU स्टैंडबाई के रूप में रहेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कांटे एवं सिगनल का संचालन VDU से किया जायेगा। वी डी यू पर कांटा, एवं ट्रैक सर्किटों के सहित ले आउट डायग्राम बनाया गया है। स्टेशन मास्टर द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा कि स्टेशन के समस्त कलर लाइट/पोजीशन लाइट सिगनल अनवरत दिन-रात साधारण एवं सहायक नियम 3.49(2)(बी) के अनुसार जलते रहेंगे। स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट- 'बी' का अनुलग्नक-II देखें।

- (1) अप एवं डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के साथ इंटरलॉकिंग व्यवस्था इस प्रकार की है कि इन सिगनलों को तब तक 'ऑफ' नहीं किया जा सकता है जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन से ब्लॉक उपकरण पर 'लाइन क्लीयर' प्राप्त न कर लिया गया हो।
- (2) गाड़ी अप/डाउन एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाते हैं। इन सिगनलों को बाद वाली गाड़ी के लिए 'ऑफ' करने के लिए ब्लॉक उपकरण पर पुनः लाइन क्लीयर लेकर ही 'ऑफ' किया जा सकता है।
- (3) यह VDU(पी.सी.) कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा ऑपरेट किया जाता है जो गाड़ियों के आगमन, प्रस्थान एवं शंटिंग कार्य हेतु VDU(पी.सी.) से संचालित प्वाइन्टों, सिगनलों और शंट सिगनलों के सही संचालन के लिये व्यक्तिगत रूप से उत्तरदायी है। जब कभी स्टेशन मास्टर अपने कार्यालय से बाहर जाता है तो उसके द्वारा VDU(पी.सी.) को लॉक करने हेतु स्टेशन मास्टर VDU चेन्ज ओवर बाक्स से 'एस.एम.-चाभी' निकाल लेगा अब VDU(पी.सी.) से कोई संचालन संभव नहीं होगा। यद्यपि आफ किया हुआ सिगनल आन किया जा सकता है। 'एस.एम.-चाभी' कार्यरत स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।

कमशः पृष्ठ 6 पर

नोट :- कार्यरत स्टेशन मास्टर सर्वप्रथम V.D.U. चेन्ज ओवर बाक्स पर एस.एम. 'की' को लगाकर 'KEY IN' की तरफ घुमायेगा एस.एम. 'KEY IN' का इन्डीकेशन प्रकाशित होगा। स्टेशन मास्टर कक्ष में लगे V.D.U. चेन्ज ओवर स्विच की तीन स्थितियाँ, पोजिशन-1, पोजिशन-2 व 'आफ' पोजिशन है। स्टेशन मास्टर V.D.U. चेन्ज ओवर स्विच का स्वयं संचालन करेगा। स्टेशन मास्टर द्वारा V.D.U. "चेन्जओवर स्विच" को पोजिशन-1 में आपरेट करने पर V.D.U.-1 कमांड मोड में सक्रिय होगा, जिससे V.D.U.-1 द्वारा गाड़ियों का संचालन किया जा सकेगा तथा इस समय V.D.U.-2 इन्डीकेशन मोड में रहेगा, जिससे केवल यार्ड की निगरानी की जा सकती है परन्तु कोई कमांड नहीं दिया जा सकेगा। इसी प्रकार स्टेशन मास्टर द्वारा "चेन्जओवर स्विच" को पोजिशन-2 में आपरेट करने पर V.D.U.-2 कमांड मोड में सक्रिय होगा, जिससे V.D.U.-2 द्वारा गाड़ियों का संचालन किया जा सकेगा तथा इस समय V.D.U.-1 इन्डीकेशन मोड में रहेगा, जिससे केवल यार्ड की निगरानी की जा सकती है परन्तु कोई कमांड नहीं दिया जा सकेगा। V.D.U.(पी.सी.)-1 एवं V.D.U.(पी.सी.)-2 दोनों सिस्टम में से एक समय में एक से ही कार्य किया जा सकेगा तथा दूसरे पर केवल इन्डीकेशन प्रकाशित होगा जो स्टैन्ड बाई का कार्य करेगा। **दोनों V.D.U. के 'नो लाइट' होने की दशा में मैनुअल संचालन हेतु V.D.U. 'चेन्जओवर स्विच' को 'आफ' पोजिशन में करने के 120 सेकेंड पश्चात सभी कैंक हैन्डिल चाभी पर रिलीज का इन्डीकेशन प्रदर्शित हो जायेगा तथा आवश्यकतानुसार कैंक हैन्डिल चाभी को निकाला जा सकेगा।**
(स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक-VI को देखें)

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

सिगनल/प्वाइंटों का VDU(पी.सी.) से संचालन किये जाने हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक-VI को देखें।

(ii) एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान :-

डालीगंज-मोहिबुल्लापुर इकहरी लाइन तथा डालीगंज-बादशाहनगर दोहरी लाइन प्रखण्ड में एक्सल काउन्टर तथा डालीगंज-लखनऊ सिटी प्रखण्ड में दोहरी लाइन कान्टीनुअस ट्रैक सर्किट का प्रावधान है। डालीगंज-लखनऊ सिटी प्रखण्ड में स्थित गोमती पुल सं० 27 के डाउन मुख्य लाइन पर ट्रैक सं० 1T/1AXT व अप मुख्य लाइन पर ट्रैक सं० A12T/A12AXT पर ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउन्टर का प्रावधान है। इस स्टेशन पर सभी रनिंग लाइने ट्रैक सर्किटेड है।

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं०. सी-3	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने हेतु।
2	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-18	यह अप होम सिगनल सं० एस-20 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 3/4/5 में आने हेतु।
3	अप कालिंग आन सिगनल सं० सी-14	यह अप होम सिगनल सं० एस-16 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं. 1/2/3 में आने हेतु।

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

- (iv) फिक्सड वार्नर एवं स्टेशनो पर स्टाप बोर्ड :-
स्टेशन पर फिक्सड वार्नर नहीं है। लाइन सं० 4 व 5 पर डाउन स्टाप बोर्ड का प्रावधान है।
- (v) आपात कास ओवर :-
अप मेन लाइन को डाउन मेन लाइन से जोड़ने हेतु कांटा सं० 201ए-201बी आपात कासओवर का कार्य करेगा परन्तु डाउन मेन लाइन से लाइन सं० 3 पर डाउन गाड़ी का आगमन करते समय यह कासओवर 201ए-201बी नार्मल ट्रेन वर्किंग के लिए है।
- (vi) स्थाई रूप से लाक किये गये कांटे :-

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

- (vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनो पर मोटर द्वारा परिचालित कांटे :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (viii) आपात/कैंक हैण्डल चाभियों और उनकी अभिरक्षा :-
आपात/कैंक हैण्डल चाभियों का विवरण और उनकी अभिरक्षा स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।
- (ix) कांटे/ट्रैप कांटे/सिगनल/एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट के संकेत (इलेक्ट्रिक/बैनर किस्म के) :-

(अ) कांटा और सिगनल:-

सभी कांटे विद्युतीय परिचालित कांटे हैं जो अपेक्षित रूट के लिए स्वचालित रूप से सेट हो जाते हैं, जब V.D.U. (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त मीनू पर सम्बन्धित लाइन के रूट पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित लाइन का सिगनल आफ हो जाएगा व रास्ते के कांटे स्वतः सेट और लाक हो जाएंगे। सिगनल आफ न होने के मामले में लगे हुए संकेतक द्वारा कांटे की जांच की जाएगी। कांटे/कांटों के अपेक्षित रूट में स्वचालित रूप से सेट न होने के मामले में प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से परिचालित किया जाएगा। यदि कांटे व्यक्तिगत रूप से परिचालित करने पर भी सेट न हों तो कैंक हैण्डल प्रक्रिया द्वारा इन्हें अपेक्षित स्थिति में सेट किया जा सकता है। प्रत्येक कांटे को व्यक्तिगत रूप से अथवा कैंक हैण्डलिंग द्वारा परिचालित करने पर भी अपेक्षित सिगनल आफ न होने पर सम्बन्धित सिगनल को खराब समझा जाएगा और खराब सिगनलों से गाड़ियों को पास कराने की कार्यवाई की जाएगी। विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखे।

(ब) ट्रैप कांटा संकेत:-
—कोई नहीं—

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-

डालीगंज-मोहिबुल्लापुर प्रखण्ड व डालीगंज-बादशाहनगर प्रखण्ड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक-VII देखें।

डालीगंज-लखनऊ सिटी प्रखण्ड में स्थित गोमती पुल सं० 27 के डाउन मुख्य लाइन पर ट्रैक सं० 1T/1AXT व अप मुख्य लाइन पर ट्रैक सं० A12T/A12AXT पर ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउन्टर हेतु स्टेशन मास्टर री सेट यूनिट बाक्स का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखें।

(द) ट्रैक सर्किट इंडीकेशन:

वी.डी.यू. डायग्राम पर ट्रैक सर्किट के संकेतों को दर्शाया गया है। ट्रैक सर्किट रूल डायग्राम और वी.डी.यू. डायग्राम पर चित्रित अनुसार उपयुक्त साइज में विभाजित है।

रूल डायग्राम के अनुसार ट्रैक सर्किटेड यार्ड को स्माल ट्रैक सर्किट के उचित नम्बर से विभाजित किया गया है और इन्हें V.D.U. (पी.सी.) पर डिमार्केट किया गया है।

सभी ट्रैक सर्किटों के लिए वी.डी.यू. डायग्राम में इनके प्रदीप्त संकेत लगे हैं। सभी ट्रैक सर्किटों की स्थिति स्टेशन मास्टर के कार्यालय में लगे V.D.U.(पी.सी.) पर दिखाई गई है। ट्रैक सर्किटेड लाइनों को V.D.U.(पी.सी.) पर ट्रैक सर्किटों को दर्शाते हुए विभिन्न रंगों द्वारा दर्शाया गया है। इनको पीली व लाल स्लिट बल्लियां लगे ट्रैक सर्किट इंडीकेशन के द्वारा दर्शाया गया है।

सामान्यतः ये इंडीकेशन बुझे रहते हैं, जब रूट सेट व लॉक हो जाता है तो ओवर लैप सहित उस विशेष रूट के सभी सेक्शनों की 'पीली' लाइट जल जाती हैं और जब गाडी ट्रैक सेक्शन पर आ जाती है तो इसकी 'पीली' लाइट के स्थान पर 'लाल' लाइट हो जाती है जो यह संकेत देती है कि ट्रैक पर गाडी है और ट्रैक सेक्शन से गाडी के निकल जाने पर लाल लाइट बुझ जाती है व पीली लाइट पुनः दिखाई देगी और यह रूट रिलीज होने पर ही बुझेगी। यदि पावर फेल हो जाये तो कोई भी संकेत नहीं रहेगा।

(य) कांटो का संकेत :

परिशिष्ट "बी" में दिए विवरण के अनुसार कांटा के समीप प्रदीप्त संकेतों के माध्यम से कांटों की सामान्य एवं विपरीत स्थिति वी.डी.यू. पर दर्शाये गए हैं।

(X) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्वीचों का उपयोग करते हुए रूट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट :

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

कमशः पृष्ठ 9 पर

- (xi) कांटों का पृथक परिचालन :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट “बी” में दिया गया है।
- (xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट “ए” में दिया गया है।
- (xiii) क्रेक हैण्डिल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग :
जब आपरेटिंग वी.डी.यू. द्वारा कांटो को न सेट किया जा सकता हो अथवा मोटर मशीन द्वारा आपरेट करने पर कांटा सेट न होने पर कांटो को क्रेक हैण्डिल द्वारा सेट किया जाएगा। इस कार्य के लिए ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. स्क्रीन पर कांटा मीनू पर ‘क्रेक हैण्डिल रिलीज’ विकल्प सेलेक्ट करेगा। वी.डी.यू. पर क्रेक हैण्डिल लाक संकेतक फ्लैशिंग पीला जल जाएगा। स्टे.मा कार्यालय में लगे क्रेक हैण्डिल बाक्स में सम्बन्धित के.एल.सी.आर. लाक पर एक एल.ई. डी. संकेतक जल जायेगा। सम्बन्धित के.एल.सी.आर. के क्रेक हैण्डिल बाक्स से स्टे.मा. कक्ष में, सम्बन्धित चाभी को मुक्त करने के लिए पुश बटन को दबायेगा। के.एल.सी.आर. लाक से चाभी को निकाल लिया जाएगा। वी.डी.यू. पर स्थायी लाल क्रेक हैण्डिल रिलीज संकेतक जल जायेगा। स्टेशन स्टाफ द्वारा जिस कांटे को परिचालित करना है उस पर पहुँचेगा क्रेक हैण्डिल चाभी के फ्लैप ढक्कन तथा क्रेक हैण्डिल छेद को कांटा मशीन फ्लैप कबर चाभी से खोलेगा। इसके बाद के.एल.सी. आर. चाभी को मशीन में डालेगा, क्रेक हैण्डिलिंग ढक्कन खोलने के लिए क्लाक वाइज घुमाएगा और कांटा को क्रेक हैण्डिलिंग द्वारा अपेक्षित दशा में लाक होने तक परिचालित किया जाएगा। क्रेक हैण्डिलिंग के बाद स्टेशन स्टाफ क्रेक हैण्डिल, चाभी व सम्बन्धित के. एल.सी.आर. चाभी के साथ स्टे.मा. कक्ष में वापस आयेगा। क्रेक हैण्डिल को क्रेक हैण्डिल बाक्स में रख देगा और चाभी को स्टे मा कक्ष के क्रेक हैण्डिल बाक्स में इसके के.एल.सी.आर. में वापस रख दिया जायेगा। स्टेशन स्टाफ चाभी को के.एल.सी.आर. में डालेगा तथा एन्टी क्लाक वाइज घुमाएगा। वी.डी.यू. पर फ्लैशिंग पीला क्रेक हैण्डिल लाक संकेतक जल जायेगा। उसके बाद कार्यरत स्टे.मा. वी.डी.यू. स्क्रीन पर प्वाइंट मीनू के सम्बन्धित कांटे के ‘क्रेक हैण्डिल लाक’ विकल्प पर क्लिक करेगा। इससे क्रेक हैण्डिल लाक हो जायेगा और क्रेक हैण्डिल लाक संकेतक (स्थायी पीला) वी.डी.यू. पर प्रदर्शित होगा। कांटो की क्रेक हैण्डिलिंग के बाद नीचे दिए अनुसार दो स्थितियां उत्पन्न होंगी –
- कांटा का अपेक्षित संकेत आपरेशन वी.डी.यू. पर दिखाई देगा तो ऐसे मामले में गाडी को प्रापर सिगनलों पर पास किया जाएगा।
 - कांटो का अपेक्षित संकेत आपरेशन वी.डी.यू. पर नहीं दिखाई पड सकता। यदि सिगनल आफ न हो रहा हो तो सम्बन्धित कांटो को स्विच क्लैप और पैडलाकड किया जाएगा और गाडी को टी/369–(3बी) के प्राधिकार पर पायलट किया जाएगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद वी.डी.यू. आपरेशन द्वारा यदि कांटो नार्मलाइज न किया जा सकता हो तो क्रेक हैण्डिल द्वारा नार्मल पोजीशन में सेट किया जाएगा।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटो को टेस्टिंग हेतु या हाथ द्वारा संचालन के लिए **के.एल.सी.आर.** चाभी निकाला जाये तो इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' अनुलग्नक-I में दिये गये प्रोफार्मा के अनुसार की जायेगी ।
- (ii) जब भी **के.एल.सी.आर.** चाभी संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी को अनुरक्षण या टेस्टिंग इत्यादि हेतु दिया जाये तो सम्बन्धित कांटे का वियोजन निर्धारित प्रारूप पर अवश्य लिया जाये, जिसका रख रखाव अलग से रखा जाये ।
- (iii) सम्बन्धित सिगनल विभाग के कर्मचारी से रिकनेक्शन मेमों के साथ क्रेन्क हैण्डिल प्राप्त होने पर सामान्य कार्य प्रणाली अपनायी जाये ।
- (iv) डिस्कनेक्शन की अवधि में गाड़ियों का परिचालन साधारण एवं सहायक नियम 3.69(1)(3) एवं 3.70(1)(2) के अनुसार करें।
- (v) दोनो **V.D.U.** के 'नो लाइट' होने की दशा में **मैनुअल संचालन** हेतु **V.D.U.** 'चेन्जओवर स्विच' को 'आफ' पोजिशन में करने के 120 सेकेन्ड पश्चात **सभी क्रेन्क हैण्डिल चाभी पर रिलीज का इन्डीकेशन प्रदर्शित हो जायेगा तथा आवश्यकतानुसार क्रेन्क हैण्डिल चाभी को निकाला जा सकेगा।**

(xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :-

1. आपातकालीन रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
2. आपातकालीन रुट कैंन्सीलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)
3. आपातकालीन कॉटा आपरेशन वीडर काउन्टर (ईडब्लूएन)
4. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर
5. क्रेन्क हैण्डिल वीडर काउन्टर
6. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)
7. लाइन क्लीयर कैंन्सीलेशन वीडर काउन्टर (लखनऊ सिटी)
8. लाइन क्लीयर कैंन्सीलेशन वीडर काउन्टर (बादशाहनगर)
9. लाइन क्लीयर कैंन्सीलेशन वीडर काउन्टर (मोहिबुल्लापुर)
10. आपातकालीन 'सी.एच.जी.-1 वीडर काउन्टर
11. एक्सल काउन्टरों के लिए वीडर काउन्टर
12. एक्सल काउन्टर रिसेट यूनिट 1AXT वीडर काउन्टर
13. एक्सल काउन्टर रिसेट यूनिट A12AXT वीडर काउन्टर

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

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

कमशः पृष्ठ 11 पर

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

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

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

(xix) ब्लाक की क्लियरिंग :
लखनऊ सिटी छोर हेतु सतत् ट्रैक सर्किट के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग तथा मोहिबुल्लापुर व बादशाहनगर छोर हेतु बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस. बी.आई) ब्लाक पैनल द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग होना सुनिश्चित करेगा एवं इंडिकेशन की विफलता की स्थिति में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करके ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेगा।

(सा० एवं सहायक नियम 4.17 देखें)

4.1.1 अप आगमन सिगनल (बादशाहनगर छोर) :-

(क) अप गेट(7एमएल) सिगनल सं० जी-4 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है इसका एक 'पीला' आस्पेक्ट समपार सं० 7एमएल की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है। दो 'पीला'/हरा आस्पेक्ट समपार सं० 7एमएल की बन्द व लाक स्थिति व अप डिस्टेंट(डालीगंज) सिगनल सं० ए-20 द्वारा नियन्त्रित है।

(ख) अप डिस्टेंट सिगनल सं० ए-20 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं० एस-20 की स्थिति पर निर्भर है।

(ग) अप होम सिगनल सं० एस-20 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 3 हेतु दाया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 4 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 5 हेतु बायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 अप आगमन सिगनल (मोहिबुल्लापुर छोर) :-

(क) अप डिस्टेंट सिगनल सं० ए-16 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो अप होम सिगनल सं० एस-16 की स्थिति पर निर्भर है।

(ख) अप होम सिगनल सं० एस-16 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 1 हेतु दाया जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु बायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.3 अप प्रस्थान सिगनल :-

- (क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6 लाइन सं० 1 से।
- (ii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8 लाइन सं० 2 से।
- (iii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-10 लाइन सं० 3 से।
- (iv) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4 लाइन सं० 4 से।
- (v) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-12 लाइन सं० 5 से।

कमश: पृष्ठ 10 पर

- (ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल/अप डिस्टेन्ट सिगनल (लखनऊ सिटी) सं० एस-2 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, इसका एक पीला आस्पेक्ट सम्बन्धित कान्तीनुअस ट्रैक सर्किट/ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउण्टर के साथ टोकेनलेस ब्लॉक पैनल एवं हरा/दो पीला आस्पेक्ट सम्बन्धित कान्तीनुअस ट्रैक सर्किट/ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउण्टर के साथ टोकेनलेस ब्लॉक पैनल एवं लखनऊ सिटी के होम सिगनल सं० एस-12 द्वारा नियंत्रित है।

4.1.4 डाउन आगमन सिगनल :

- (क) डाउन डिस्टेन्ट सिगनल/डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल (लखनऊ सिटी) सं० एस-11 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है इसका एक पीला आस्पेक्ट सम्बन्धित कान्तीनुअस ट्रैक सर्किट/ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउण्टर के साथ टोकेनलेस ब्लॉक पैनल एवं हरा/दो पीला आस्पेक्ट सम्बन्धित कान्तीनुअस ट्रैक सर्किट/ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउण्टर के साथ टोकेनलेस ब्लॉक पैनल एवं डालीगंज के डाउन होम सिगनल सं० एस-1 द्वारा नियंत्रित है।
- (ख) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है, जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय :-
लाइन सं० 1 हेतु बांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु दांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.5 डाउन प्रस्थान सिगनल :-

- (क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 1 से मोहिबुल्लापुर छोर के लिए।
(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 1 से बादशाहनगर छोर के लिए।
(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 2 से मोहिबुल्लापुर छोर के लिए।
(iv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9 जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 2 से बादशाहनगर छोर के लिए।
(v) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित लाइन सं० 3 से बादशाहनगर छोर के लिए।
(vi) डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-11 जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित लाइन सं० 3 से मोहिबुल्लापुर छोर के लिए।
- (ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल/डाउन गेट डिस्टेन्ट सिगनल (समपार सं० 6एमएल) सं० एस-19 का पीला आस्पेक्ट दोहरी लाइन बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लॉक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लॉक पैनल (बादशाहनगर) द्वारा नियंत्रित है तथा हरा आस्पेक्ट दोहरी लाइन बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लॉक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लॉक पैनल व एक्सल काउन्टर (HASSDAC)(बादशाहनगर) व डाउन गेट सिगनल सं० जी-3(समपार सं० 7एमएल) के आफ आस्पेक्ट द्वारा नियंत्रित है।
- (ग) डाउन गेट(समपार सं० 7एमएल)/डाउन डिस्टेन्ट(बादशाहनगर) सिगनल सं० जी-3 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका आफ आस्पेक्ट समपार सं० 7एमएल के बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

कमशः पृष्ठ 13 पर

- (घ) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 इकहरी लाइन बी.पी. ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस. बी.आई) ब्लाक पैनल व एक्सिल काउन्टर (HASSDAC) (मोहिबुल्लापुर) द्वारा नियंत्रित है।

नोट: (अ) अप होम सिगनल सं० एस-20 व एस-16 समपार सं० 6 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

- (ब) सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं० 6 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

- (स) डाउन गाड़ियों का लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड लगाकर आगमन करने के अतिरिक्त डाउन होम सिगनल सं० एस-1 समपार सं० 6 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।

- (द) अग्रिम प्रस्थान सिगनलों का 'आफ' आस्पेक्ट सम्बन्धित टोकनलेस ब्लाक यंत्र द्वारा नियंत्रित है।

- (य) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 व एस-19 का डाउन प्रस्थान सिगनलों के आफ आस्पेक्ट पर नियंत्रण है।

- (र) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 का अप प्रस्थान सिगनलों के आफ आस्पेक्ट पर नियंत्रण नहीं है।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :

4.1.5.1 शंट सिगनल:-

(क) आश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल संख्या	किस सिगनल के नीचे स्थित है	विवरण
एस.एच-24	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-4	लाइन सं० 4 से लखनऊ सिटी छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-26	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-6	लाइन सं० 1 से लखनऊ सिटी छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-27	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7	लाइन सं० 1 से बादशाहनगर/मोहिबुल्लापुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19/एस-15 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-28	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-8	लाइन सं० 2 से लखनऊ सिटी छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-29	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-9	लाइन सं० 2 से बादशाहनगर/मोहिबुल्लापुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19/एस-15 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-30	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-10	लाइन सं० 3 से लखनऊ सिटी छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-31	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-11	लाइन सं० 3 से बादशाहनगर/मोहिबुल्लापुर छोर पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19/एस-15 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-32	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-12	लाइन सं० 5 से लखनऊ सिटी छोर पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।

कमश: पृष्ठ 14 पर

(ख) अनाश्रित शंट सिगनल	
शंट सिगनल संख्या	विवरण
एस.एच-34	मोहिबल्लापुर छोर से लाइन सं० 1/2/3/6 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
एस.एच-35	लखनऊ सिटी छोर अप मेन लाइन से लाइन सं० 1/2/3/4/5 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
एस.एच-36	बादशाहनगर छोर डाउन मेन लाइन से लाइन सं० 1/2/3/6 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
एस.एच-37	लाइन सं० 6 से लाइन सं० 1 पर स्थित डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।
एस.एच-39	लाइन सं० 1 जंक्शन छोर कॉटा सं० 212 के पहले से लाइन सं० 1 पर स्थित डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-7 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।

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

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

(iii) डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा साथ में प्रस्थान सिगनल ‘आन’ स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा। इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है। प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल ‘आन’ स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

(देखेंस०नियम 14.13 (3)(ii))

(iv) दोहरी लाइन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-19 की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल एवं प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल ‘आन’ स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा। संयुक्त डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल/गेट डिस्टेन्ट सिगनल(समपार सं० 6एमएल) सं० एस-19 की विफलता की स्थिति में गेट सिगनल के दिखाई देने तक सतर्कता पूर्वक जाने हेतु सतर्कता आदेश भी जारी किया जायेगा। प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल ‘आन’ स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

(देखेंस०नियम 14.13 (3)(i))

कमशः पृष्ठ 15 पर

- (v) दोहरी लाइन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर अग्रिम प्रस्थान सिगनल को 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा। प्रस्थान सिगनल की विफलता की दशा में प्रस्थान (स्टार्टर) सिगनल 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

(देखें सं० नियम 14.13 (3)(i))

- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी-369(3बी) जारी करेगा।
- (vii) गाड़ी ट्रैक पर आने पर यदि लाल प्रकाश पट्टी प्रदर्शित नहीं हो तो इसका अर्थ यह है कि ई.आई. सिस्टम में दोष है, इसके मरम्मत हेतु संबंधित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें। यदि पीला प्रकाश पट्टी का प्रकाशित होना अपेक्षित हो और वह न जलती हो तो स्टेशन मास्टर व्यक्तिगत रूप से जांच करे कि ट्रैक साफ है अथवा नहीं। यदि साफ है, तो ट्रैक सर्किट को सही कार्यशील समझा जाये तथापि ई.आई. सिस्टम के मरम्मत हेतु सम्बन्धित विद्युत सिगनल अनुरक्षक को तुरन्त सूचित करें।
- (viii) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे संबंधित रख-रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) स्टे.सं.नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दी गयी है।

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

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

4.3 पावर सप्लाई:-

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु अप ए०टी०, डाउन ए०टी० व कामर्शियल सप्लाई का प्रावधान है। अप ए०टी०, डाउन ए०टी० व कामर्शियल(लोकल) सप्लाई फेल हो जाने की स्थिति में सिगनल के लिए सप्लाई आई.पी.एस. (इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई) से स्वतः ही चालू हो जाएगी।

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

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

5. दूर संचार :

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

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

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

5.2 आटो/डीओटी0 टेलीफोन :-

स्टेशन पर आटो एवं डीओटी0 टेलीफोन की व्यवस्था है।

5.3 केबिन/गेटो पर मैगनेटो टेलीफोन :-

समपार सं० 6 एवं 7एमएल के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े हैं।

5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

5.5 एक्सल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-

एक्सल काउन्टर(ड्यूल डिटेक्शन) लोकेशनों में प्रदत्त टेलीफोन से सम्बद्ध है।

5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

5.7 वी एच एफ सेट :-

स्टेशन पर उपलब्ध है।

5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एम.टी.आर.सी.) :-

स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

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

6. गाड़ी संचालन :

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01, 8.03 व अध्याय 17 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.45 व 3.47 के अनुसार आफ किये जायेंगे। इस स्टेशन के कांटो व सिगनलों के संचालन हेतु स्टेशन मास्टर कार्यालय में डबल V.D.U.(पी.सी.) की व्यवस्था है, जिसका वी.डी.यू. डायग्राम सं० एन.ई.आर./एल.जे.एन./डी.ए.एल./वी.डी.यू./2022/वी.ई.आर.- जीरो/20 दि. 29.07.22 मय संशोधन 'ए' दि. 02.09.22 संलग्न है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

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

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

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

कमश: पृष्ठ 17 पर

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य V.D.U. (पी.सी.) पर उपलब्ध ट्रैक सूचकों द्वारा किया जायेगा। ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा प्राइवेट नं० बुक गाड़ी पासिंग कर्मचारी के निजी अभिरक्षा में होनी चाहिए जोकि इसके उपयोग करने के लिए प्राधिकृत है।

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

6.1.3 आश्वासन पंजिका में कर्मचारी का आश्वासन :

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

(सामान्य नियम 5.01(16) देखें।)

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :

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

- (क) पूर्ववर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो ।
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से "आन" न कर दिये गये हो ।
- (ग) लाइन निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो :—
डाउन गाड़ियों के लिए :
 स्टेशन के सम्मुख कॉटा सं० 201ए तक ।
अप गाड़ियों के लिए (बादशाहनगर छोर) :
 समपार सं० 6 के पहले तक ।
अप गाड़ियों के लिए (मोहिबुल्लापुर छोर) :
 स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक ।
- (घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवाले को समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:—
डाउन गाड़ियों के लिए :
 कोई नहीं
अप गाड़ियों (बादशाहनगर)के लिए :
 समपार सं० 7एमएल
अप गाड़ियों(मोहिबुल्लापुर) के लिए :
 कोई नहीं

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

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

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

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

सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी खाना करना :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी खाना करना :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

—कोई नहीं—

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :

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

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

(अ) अप गाड़ियों के लिए :

1. लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर अथवा मेन लाइन बनाकर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।
2. लाइन सं० 2 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।
3. लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प बनाकर अथवा मेन लाइन बनाकर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।
4. लाइन सं० 4 पर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।
5. लाइन सं० 5 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर अथवा मेन लाइन बनाकर अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक ।

कमशः पृष्ठ 19 पर

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:

1. लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर अथवा मेन लाइन बनाकर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15/एस-19 तक।
2. लाइन सं० 2 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15/एस-19 तक।
3. लाइन सं० 3 पर डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-15/एस-19 तक।

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

समपार सं० 6

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए :-

लाइन सं० 1 पर स्नैग डेड एण्ड बनाकर आगमन के अतिरिक्त समपार सं० 6

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

(साधारण एवं सहायक नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :

गाड़ियों के आगमन हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व उसका अनुलग्नक-VI अवश्य पढ़ा जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए स्टेशन मास्टर को चाहिये कि:

- V.D.U.(पी.सी.) पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट के इंडीकेशनों को देखकर वांछित लाइन का ओवर-लैप सहित साफ होना सुनिश्चित करेगा।
- आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये V.D.U. (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त मीनू पर प्रदर्शित सम्बन्धित लाइन के रूट पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित लाइन का सिगनल आफ हो जाएगा।
- सिगनल के आफ होते ही रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे।
- सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ प्रकाशित हो जायेंगी।
- प्वाइंट्स के निकट लघु सफेद बत्ती जल जायेंगी जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी वी.डी.यू. पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।
- जब गाड़ी होम सिगनल पार कर जायेगी तो आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो जायेंगे।

कमशः पृष्ठ 20 पर

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

ज. गाड़ी आगमन के पश्चात कांटों को सामान्य व सहायक नि० 3.38 के अनुसार संरक्षित करेंगे।

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

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

- (1) अप ट्रेन का (मोहिबुल्लापुर से) लाइन सं० 1 पर डेड एण्ड बनाकर आगमन और
अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 3/4/5 पर आगमन या
डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 3 पर बादशाहनगर में लाइन बनाकर आगमन या
अप ट्रेन का लाइन सं० 2/3/4/5 से (लखनऊ सिटी को) प्रस्थान या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3 से (बादशाहनगर को) प्रस्थान
- (2) अप ट्रेन का (मोहिबुल्लापुर से) लाइन सं० 2 पर आगमन और
अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 3/5 पर ओवरलैप बनाकर आगमन या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3 से (बादशाहनगर को) प्रस्थान
- (3) अप ट्रेन का (मोहिबुल्लापुर से) लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प बनाकर आगमन और
डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 1 पर ओवरलैप बनाकर आगमन या
अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 4/5 पर ओवरलैप बनाकर आगमन या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/4/5 से (लखनऊ सिटी को) प्रस्थान
- (4) अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प बनाकर आगमन और
अप ट्रेन का (मोहिबुल्लापुर से) लाइन सं० 1/2 पर ओवरलैप बनाकर आगमन या
डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 1/2 पर ओवरलैप बनाकर आगमन या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/4/5 से (लखनऊ सिटी को) प्रस्थान या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2 से (मोहिबुल्लापुर को) प्रस्थान

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

- (5) अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 4 पर आगमन
और
अप ट्रेन का (मोहिबुल्लापुर से) लाइन सं० 1/3 पर ओवरलैप बनाकर
आगमन या
डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 1/2 पर ओवरलैप
बनाकर आगमन या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3 से (मोहिबुल्लापुर/बादशाहनगर
को) प्रस्थान
- (6) अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 5 पर डेड एण्ड ओवरलैप
बनाकर आगमन और
अप ट्रेन का (मोहिबुल्लापुर से) लाइन सं० 1/2/3 पर ओवरलैप
बनाकर आगमन या
डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 1/2/3 पर ओवरलैप
बनाकर आगमन या
अप ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3/4 से (लखनऊ सिटी को) प्रस्थान
या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2/3 से (मोहिबुल्लापुर/बादशाहनगर
को) प्रस्थान
- (7) डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 1 पर डेड एण्ड
ओवरलैप बनाकर आगमन और
अप ट्रेन का (मोहिबुल्लापुर से) लाइन सं० 3 पर ओवरलैप बनाकर
आगमन या
अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 3/4/5 पर ओवरलैप
बनाकर आगमन या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 2/3 से (मोहिबुल्लापुर/बादशाहनगर को)
प्रस्थान या
अप ट्रेन का लाइन सं० 3/4/5 से (लखनऊ सिटी को) प्रस्थान
- (8) डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 2 पर मोहिबुल्लापुर में
लाइन बनाकर आगमन और
अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 3/4/5 पर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 3/4/5 से (लखनऊ सिटी को) प्रस्थान
या
डाउन ट्रेन का लाइन सं० 3 से (बादशाहनगर को) प्रस्थान
- (9) डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 2 पर बादशाहनगर में
लाइन बनाकर आगमन और
अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 3/4/5 पर आगमन
या
अप ट्रेन का लाइन सं० 3/4/5 से (लखनऊ सिटी को) प्रस्थान
- (10) डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 3 पर मोहिबुल्लापुर में
लाइन बनाकर आगमन और
अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 5 पर ओवरलैप बनाकर
आगमन

क्रमशः पृष्ठ 22 पर

- (11) डाउन ट्रेन का (लखनऊ सिटी से) लाइन सं० 3 पर बादशाहनगर मेन लाइन बनाकर आगमन और
 अप ट्रेन का (बादशाहनगर से) लाइन सं० 5 पर ओवरलैप बनाकर आगमन और
 अप ट्रेन का (मोहिबुल्लापुर से) लाइन सं० 1 पर ओवरलैप बनाकर आगमन या
 डाउन ट्रेन का लाइन सं० 1/2 से (मोहिबुल्लापुर को) प्रस्थान

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

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

6.5 गाड़ियों का पूर्ण आगमन :

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

ख. डाउन गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर, लखनऊ सिटी छोर हेतु ब्लाक पैनल पर उपलब्ध सतत ट्रैक सर्किटेड के क्लीयर इण्डिकेशन के द्वारा ब्लाक की क्लीयरिंग सुनिश्चित करेंगे। इण्डिकेशन के विफलता की स्थिति में पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड से गाड़ी का "पूर्ण आगमन" गाड़ी पूर्ण आगमन रजिस्टर (टी-1410) पर लेगा। गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन मिल जाने के उपरान्त ही कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन 'क्लोज' करेंगे।

(साधारण नियम 4.17 (2)(b))

अप गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लाक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन देखकर सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगे। इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर रुकने वाली अप गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं० 6 पर कार्यरत फाटकवाला गाड़ियों के टेल बोर्ड/टेल लैम्प के साथ पास होने और फाउलिंग मार्क साफ होना सुनिश्चित होने के बाद गाड़ी का पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप स्टेशन मास्टर को अपना प्राइवेट नं० देगा। समपार सं० 6 पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा।

(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

6.6 गाड़ियों का प्रस्थान :

6.6.1 चालू लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान :

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

कमश: पृष्ठ 23 पर

- (ख) V.D.U.(पी.सी.) पर सम्बन्धित ट्रैक सर्किट की ट्रैक आकुपेन्सी बत्ती न प्रकाशित हो ।
- (ग) जाने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये V.D.U. (पी.सी.) द्वारा सम्बन्धित सिगनल पर माउस द्वारा कर्सर ले जाकर राइट क्लिक करने पर प्राप्त सम्बन्धित मीनू पर माउस से कर्सर ले जाकर लेफ्ट क्लिक करने पर सम्बन्धित सिगनल आफ हो जाएगा तथा रूट में पड़ने वाले सभी सम्बन्धित कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे। सिगनल 'आफ' होने पर पूरा रूट सफेद प्रकाशित हो जायेगा।
- (घ) सम्बन्धित कांटे के सेट एवं लाक होने पर कांटे के निकट में सफेद इंडीकेशन मिलना सुनिश्चित करेगा। V.D.U.(पी.सी.) पर प्रस्थान सिगनलों का आफ आस्पेक्ट, प्रस्थान होने वाली सम्बन्धित गाड़ी के प्रस्थान सिगनलों का आफ हो जाना सुनिश्चित करेगा ।
- (ङ.) सम्बन्धित ट्रैक सर्किट का ट्रैक आकुपेन्सी प्रकाश 'लाल' गाड़ी के सम्बन्धित ट्रैक सर्किट पर आने पर प्रकाशित होगा और गाड़ी के गुजरने एवं जाने के पश्चात बुझ जायेगा ।
- (च) गाड़ी के जाने के पश्चात कांटों को उनकी सामान्य स्थिति में कर लें ।

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

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

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

यह स्टेशन ओरिजनेटिंग गाड़ियों के लिए नोटिस स्टेशन है अतः ओरिजनेट होने वाली गाड़ी को सतर्कता आदेश दिया जायेगा। लाइन की मरम्मत होने के या अन्य किसी घटना की, जिससे गाड़ियों की संरक्षा के लिये खतरा हो तथा जिसके लिये सतर्कता की आवश्यकता हो, ऐसी सूचना मिलने पर स्टेशन मास्टर सूचना मिलने की प्राप्ति स्वीकृति भेजेगा तथा प्रभावित ब्लॉक सेक्शन में जाने के लिये कोई गाड़ी अपने यहाँ से भेजने के लिये तब तक आज्ञा नहीं देगा जब तक कि सतर्कता आदेश के माध्यम से खतरे के तथा खतरे के स्थल के विषय में ड्राइवर एवं गार्ड को चेतावनी न दे दे। वह प्रतिबन्ध स्थल के पिछले स्टेशन को, उस प्रथम गाड़ी को जिसके लिये सतर्कता आदेश दिया गया है, विवरण देगा। इस स्टेशन से गाड़ी की दिशा में अगले नोटिस स्टेशन तक किसी स्टेशन के बीच विशेष सतर्कता की आवश्यकता की सूचना नहीं है तो स्टे.मा. अपने यहाँ से चलने वाली प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर एवं गार्ड को "कोई नहीं" सतर्कता आदेश जारी करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

नोट:— इस स्टेशन से ड्राइवर तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा और गार्ड तब तक गाड़ी चलाने का संकेत नहीं देगा जब तक कि उन्हें सतर्कता आदेश न मिल गया हो।

(सा० एवं सहा० नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जब तक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है। यार्ड के ले-आउट के कारण लखनऊ सिटी से बादशाहनगर स्टेशन जाने वाली डाउन ट्रेन तथा मोहिबुल्लापुर से लखनऊ सिटी स्टेशन जाने वाली अप ट्रेन प्रतिबन्धित गति से रन-थ्रू जा सकती है।

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

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

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

(देखे साधारण एवं सहायक नियम 5.01(5)(vii))

6.8 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :

6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

ट्रैक सर्किट विफलता की स्थिति में स्टे.मा. द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा सम्बन्धित ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। प्वाइन्ट जोन के ट्रैक सर्किट की विफलता होने की स्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा व्यक्तिगत सत्यापन द्वारा ट्रैक क्लीयरेंस सुनिश्चित किया जायेगा। स्टे.मा. द्वारा जब भी ट्रैक सर्किट खराब होने पर इमरजेन्सी प्वाइन्ट आपरेशन करना हो तो काउन्टर बाक्स पर इमरजेन्सी एस.एम. 'की' लगायेगा, जिससे वी.डी.यू. पैनल पर इमरजेन्सी एस.एम. 'की' इन का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा। तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्बन्धित प्वाइन्ट पर कर्सर से राइट क्लिक करेगा, वी.डी.यू. पर कुछ विकल्प उपलब्ध होंगे तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर इमरजेन्सी नार्मल/रिवर्स विकल्प चुनकर लेफ्ट क्लिक करेगा।

कमशः पृष्ठ 25 पर

इस कार्यवाही से प्वाइन्ट वांछित दशा में आपरेट हो जायेगा। इमरजेन्सी प्वाइन्ट आपरेशन काउण्टर में रीडिंग एक नम्बर बढ़ जायेगा। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटों के सेट न होने पाने की दशा में क्रेन्क हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा। स्टे.मा. द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टे.मा. डायरी एवं सिगनल विफलता रजिस्टर व वीडर गणक रजिस्टर में की जायेगी। स्टे.मा. को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये।

(सा० नियम 3.38(1), 3.40(2), 8.03,14.13(1)(2) देखें)

6.8.2 कांटों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.8.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

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

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

6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :

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

6.8.7 अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :

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

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

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

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

जब शन्ट सिगनल के लिए रूट सेट हो और सिगनल आफ न हो रहा हो और यदि वी.डी.यू. पर रूट लाइट प्रदर्शित हो चुकी हो तो स्टेशन मास्टर खराब सिगनल पर शन्टिंग को नियन्त्रण करने के उद्देश से हैंड सिगनल देने के लिए रेल सेवक को नियुक्त कर देगा तथा निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनलों से शन्टिंग संचालन की अनुमति दे सकता है। यदि वी.डी.यू. पर रूट लाइट नहीं दिखाई दे रही है तो मार्ग में पड़ने वाले सभी कांटों को खराब समझा जाएगा। शन्टिंग प्रभारी व्यक्तिगत रूप से कांटों की सही सेटिंग की जांच करेगा और सभी कांटों को क्लैम्प एवं पैडलाक किए जाने के बाद ही निर्धारित फार्म में चालक को लिखित प्राधिकार देकर हाथ सिगनल द्वारा शन्टिंग कराएगा।

कमशः पृष्ठ 26 पर

ऐसे मामले में स्टे०मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचालन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये—इन दोनों में जो पहले हो—तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))

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

सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 व स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" व अनुलग्नक—VII में देखें।

7. लाइन अवरुद्ध होना :

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

8. शंटिंग :

8.1 सामान्य सावधानियाँ :

सहायक नियम 5.14(1)(2)(3), सा०नि० 5.20 व सहा०नि० 5.23(2) देखें।

8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

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

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

8.3 (i) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :

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

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

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

—कुछ नहीं—

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

8.4.1 ब्लाक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)

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

(सा० नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)

कमशः पृष्ठ 27 पर

8.4.2 आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :-

इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शन्टिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर एडवांस्ड स्टार्टर तक शन्टिंग, सा० 8.09 में दिये गये शर्तों का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है ।

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

8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शन्टिंग :-

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

8.4.4 शन्टिंग पर प्रतिबन्ध :-

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

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

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

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

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग: स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० 'बी' का अनुलग्नक III व IV देखें ।**8.5.1 ब्लाक बैक :**

पिछले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारण से अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन साफ नहीं हो और ब्लाक बैक नहीं कर दिया जाता है ।

(सामान्य नियम 8.06(2), 8.14 एवं 8.15 देखें)

8.5.2 ब्लाक फारवर्ड :

अगले ब्लाक सेक्शन में शंटिंग या अन्य किसी कारणवश अवरोध की अनुमति तब तक नहीं दी जायेगी जब तक कि वह ब्लाक सेक्शन साफ नहीं है और ब्लाक फारवर्ड नहीं कर दिया गया है ।

(सामान्य नियम 8.06(3), 8.14 एवं 8.15 देखें)

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

8.5.3 दूर जा रही गाड़ी के पीछे शंटिंग :

सामान्य नियम 8.14 देखें ।

8.5.4 आई.बी.एस. तक शंटिंग :

यहां व्यवस्था नहीं है ।

8.5.5 आई.बी.एस. के बाद शंटिंग :

यहां व्यवस्था नहीं है ।

क्रमशः पृष्ठ 28 पर

8.5.6 दोहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :

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

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रदत्त साइडिंग नियंत्रण द्वारा विद्युत नियंत्रण रिलीज करने के उपरान्त ही साइडिंग कॉटा सं० 212डब्ल्यू-212एक्स का संचालन किया जायेगा। मोटर संचालित साइडिंग कांटों का वी.डी.यू. से संचालन का विस्तृत विवरण परिशिष्ट "बी" में दिया गया है। कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. पैनल संचालित कांटों को आवश्यकतानुसार बनायेगा। शंटिंग समाप्त होने पर स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. पैनल संचालित कांटों को पुनः सामान्य स्थिति में कर देगा।

नोट:- जब यार्ड में दोनों छोरों से एक साथ शंटिंग करनी हो, तब शंटिंग के काम का कार्यभारी व्यक्ति किसी गाड़ी या डिब्बों की शंटिंग करने या उन्हें पीछे धकेलने से पहले यदि ऐसा करने पर उस लाइन या साइडिंग का उल्लंघन होता हो जिस पर दूसरे सीरे से वाहन शन्ट किये जा सकते हो, अपनी ओर से स्टे.मा./केबिन स्टे.मा./केबिन मैन को यह अनुदेश देगा के वह दूसरे सिरे पर स्थित स्टे.मा./केबिन स्टे.मा./केबिन मैन को यह सूचित कर दे कि वह दूसरे सिरे से की जाने वाली शंटिंग के कार्यभारी व्यक्ति को इस ओर से की जाने वाली शंटिंग के बारे में जानकारी दे दे। ऐसी सूचना देते समय वह उस लाइन का विवरण भी देगा जिस पर गाड़ी या डिब्बे शन्ट किये जायेंगे। साथ ही साथ वह एक कर्मचारी को डिब्बों के पीछे जाकर माल डिब्बों के ब्रेक लगाने अथवा कोई ब्रेकवान होतो उनके हाथ ब्रेको को लगाने के लिए तैनात करेगा ताकि पीछे की ओर के कॉटो का उल्लंघन न हो सके। ब्रेक लगाने के लिए पीछे भेजे गये कर्मचारी को यह भी अनुदेश देना चाहिए कि जब गाड़ी पीछे की ओर उल्लंघन चिन्ह के समीप पहुँचे तो वह खतरा सिगनल दिखाये। यदि लाइन घुमाव पर हो, तो लोको पायलट को उक्त सिगनल दोहराने के लिए कुछ दूरी के बीच अन्य कर्मचारी तैनात किये जायेंगे जिससे गाड़ी को रोका जा सके और बगली टक्कर बचायी जा सके। सभी यार्ड मास्टरों, यार्ड पर्यवेक्षकों तथा शंटिंग मास्टरों को यार्ड के हर लाइन की क्षमता मालूम होनी चाहिए।

(PCOM'S/NER letter no.T/104/OB/Master file date 19.12.17)

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 29 पर

- (ब) दुर्घटना की स्थिति में या किसी अन्य कारण से लाइन अवरुद्ध होने पर स्टेशन मास्टर का यह कर्तव्य है कि उस खण्ड को ब्लाक कर दे और कारण जानने की कोशिश करे और आवश्यकता पड़े तो इंजन से, ट्राली से या सड़क यातायात से या पैदल उस व्यवधान स्थल पर पहुंचे और दुर्घटना मैनुअल एवं सा० एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।
- (स) बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा में चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टे.मा. यह सुनिश्चित कर लें कि कांटे का सामान्य एवं विपरीत संकेत सही मिल रहा है तभी कांटों पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। स्टेशन मास्टर द्वारा डायरी में इस जांच को रिकार्ड कर लिया जाना चाहिए।
- (ii) लाइन पर अवरोध या दुर्घटना आदि के मामले में अवरोधित ब्लाक खंड में प्रस्थान आदेश :
दुर्घटना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लीयर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी।
(सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें।)
- (iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियों :
यदि कोई सवारी गाड़ी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुंच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए। दोहरी लाइन पर या बगल में लाइनों के होने पर इस कार्य के लिए यदि उपलब्ध हो तो इंजन उपयोग में लाया जा सकता है।
(सामान्य नियम 6.04 देखें)
- (iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (v) एक्सिस काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक VII में दिया गया है।
- (vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (ख) कैंक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :
- (i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को कैंक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-I में दिया गया है।
- (ii) ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रुट रिलीज कराने हेतु सामान्य नियम 3.39 एवं 3.77 देखें।

कमशः पृष्ठ 30 पर

- (ग) कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन :
ट्रैक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधा रहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है ।
- (घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना :
- (i) जब भी स्टेशन पर कांटो, ट्रैक सर्किट, एक्सल काउन्टर या कोई अन्य अन्तर्पाशन गियर में खराबी पायी जाती है तो उसकी रिपोर्ट कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित कार्यरत सिगनल अनुरक्षण कर्मचारी जो इस खराबी को ठीक करने के लिए उत्तरदायी है, को की जाये तथा उस खराबी के ठीक होने के बाद सिगनल अनुरक्षक से केवल लिखित मेमो प्राप्त होने पर ही स्टेशन मास्टर द्वारा कार्य प्रणाली को पुनः सामान्य स्थिति में लाया जाये ।
- (ii) खण्ड के नियंत्रक को संदेश देने के साथ इस खराबी को सिगनल विफलता रजिस्टर में भी दर्ज किया जाये ।

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

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

- (i) ब्लाक उपकरण, ट्रैक सर्किट या एक्सल काउन्टर
 - (ii) ब्लाक उपकरण से सम्बन्धित टेलीफोन
 - (iii) स्टेशन से स्टेशन तक स्थिर टेलीफोन
 - (iv) स्थिर टेलीफोन जैसे रेलवे आटो टेलीफोन व बी.एस.एन.एल. टेलीफोन ।
 - (v) कंट्रोल टेलीफोन ।
 - (vi) वी एच एफ सेट विशेष अनुदेशों के अधीन ।
- (क) प्राथमिकता का क्रम जैसा कि ऊपर दिया गया है का उल्लंघन किसी भी स्थिति में नहीं किया जायेगा ।
- (ख) वी0एच0एफ0सेट द्वारा लाइन क्लियर का आदान-प्रदान करते समय वी0एच0एफ0सेट के प्रयोग हेतु विशेष अनुदेशों का पालन किया जाना आवश्यक है ।

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

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

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

- (अ) बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार ।
- (ब) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो ।
- (स) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को "आन" स्थिति में पार करने का प्राधिकार ।

क्रमशः पृष्ठ 31 पर

- (द) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिए भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के लिए लाइन क्लीयर के लिए कहा जाय।
- (य) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लीयर संदेश जिसमें निम्नलिखित के लिए अनुमति दी गयी हो :-
- खाली इंजन/गाड़ी इंजन खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिए , **अथवा**
 - टावर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रैक के वापस आने के लिए, **अथवा**
 - मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिए ।

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

9.1.2 दोहरी लाइन खण्ड पर :

- (अ) ऐसी दशाओं में प्रभावित ब्लाक स्टेशन में किसी भी गाड़ी को अगले ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने की आज्ञा देने से पहले उसे स्टेशन पर रोक दिया जायेगा तथा गार्ड और ड्राइवर को स्टेशन मास्टर द्वारा परिस्थितियों से अवगत कराया जायेगा ।
- (ब) स्टेशन मास्टर प्रत्येक गाड़ी के ड्राइवर को निर्धारित फार्म टी/सी 602 पर डबल लाइन खंड पर संचार साधनों की विफलता की दशा में कार्य करने हेतु एक प्राधिकार देगा जिसमें निम्नलिखित समावेशित होगा :
- बिना लाइन क्लियर प्रस्थान प्राधिकार ।
 - सीधी लाइन पर 25 कि०मी० प्रति घंटे के प्रतिबन्ध तथा जहाँ गोलाई, रुकावट, वर्षा, कुहरे या किसी अन्य कारण से लाइन के आगे का भाग स्पष्ट नहीं दिखलाई पड़े तो उस भाग, पर पहुँचते हुए या उस पर गुजरते हुए 10 कि०मी० प्रति घंटे के प्रतिबन्ध का सतर्कता आदेश ।
 - अन्तिम रोक (स्टाप) सिगनल, को आन स्थिति में पार करने के लिए प्राधिकार ।

(विस्तृत निर्देशों हेतु सामान्य एवं साधारण नियम परिशिष्ट "ख" का भाग-I देखें)

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

9.2.1 संचार साधनों के पूर्णतया अवरुद्ध हो जाने के दौरान इकहरी लाइन प्रणाली से कार्य करना :

सामान्य एवं सहायक नियम का परिशिष्ट "ख" भाग-III मे निर्धारित नियमों के अनुसार कार्य किया जायेगा ।

9.2.2 दोहरी लाइन खण्ड में एक लाइन अवरुद्ध हो जाने पर इकहरी लाइन कार्य चालन के नियम :

जब कभी किसी गाड़ी या रेलपथ के दुर्घटनाग्रस्त होने या किसी दूसरी रुकावट के कारण दोहरी लाइन के किसी एक लाइन का उपयोग नहीं हो पाता है तो यातायात का परिवहन अस्थायी तौर पर सामान्य एवं सहायक नियम परिशिष्ट "ख" भाग-IV के अनुसार किया जायेगा ।

कमश: पृष्ठ 32 पर

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

- क. बादशाहनगर/मोहिबुल्लापुर छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल सं० एस-9 की बत्ती ।
- ख. लखनऊ सिटी छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल सं० एस-8 की बत्ती ।

(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

स्टेशन संचालन नियम परिशिष्ट 'ई' देखें।

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

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

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

परिशिष्ट की सूची :

- | | | |
|---|---------------|--|
| 1 | परिशिष्ट 'ए' | समपार फाटकों की कार्यप्रणाली। |
| 2 | परिशिष्ट 'बी' | सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था। |
| | अनुलग्नक-I | मोटर प्वाइंट मशीन का क्रैक हैण्डिल द्वारा संचालन। |
| | अनुलग्नक-II | कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था। |

क्रमशः पृष्ठ 33 पर

अनुलग्नक-III	डालीगंज-लखनऊ सिटी दोहरी लाइन के मध्य कान्टीनुअस ट्रैक सर्किट के साथ टोकनलेस ब्लाक पैनल की बनावट व संचालन की कार्य विधि।
अनुलग्नक-IV	डालीगंज-बादशाहनगर के मध्य दोहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) की कार्य विधि।
अनुलग्नक-V	डालीगंज-मोड़िबुल्लापुर के मध्य इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लाक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) की कार्य विधि।
अनुलग्नक-VI	विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधि।
अनुलग्नक-VII	ब्लाक प्रूविंग बाई एच.ए.एस.एस.डी.ए.सी. की कार्यविधि।
3 परिशिष्ट 'सी'	टक्कर रोधी उपकरण।
4 परिशिष्ट 'डी'	कर्मचारियों के कर्तव्य।
5 परिशिष्ट 'ई.'	स्टेशन पर आवश्यक उपकरण।
6 परिशिष्ट 'एफ'	डी.के.स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच., आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम।
7 परिशिष्ट 'जी'	विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के लिये नियम।

- नोट : क. इन नियमों को किसी भी स्थिति में साधारण एवं सहायक नियमों को रद्द करके, संशोधित करके अथवा सुधार करके न पढ़ा जाये।
- ख. उपर्युक्त अनुच्छेद में कुछ साधारण एवं सहायक नियमों की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है। नियम सम्पूर्ण नहीं है सभी अन्य साधारण और सहायक नियमों पर अन्य विशेष आदेशों या प्रशासन द्वारा समय-समय पर जारी किये गये अनुदेशों का पालन दृढ़ता से किया जाये।

परिशिष्ट 'ए'

भाग - 1

डालीगंज जं० स्टेशन पर स्थित "विशेष" श्रेणी के ट्राफिक समपार सं० 6 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण
1.1 सामान्य :-

1	समपार फाटक सं०	6 "विशेष"
2	इजीनियरिंग/यातायात फाटक	यातायात
3	किसके अधीन स्टेशन अधी०/रेलपथ निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक/डालीगंज
4	किलोमीटर पर स्थित	7/14-15
5	स्टेशन पर	डालीगंज
6	स्टेशनों के मध्य	डालीगंज-बादशाहनगर
7	बी०जी०/एम०जी०/एन०जी०	बी०जी०
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी/दोहरी
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात हेतु खुला
10	इण्टरलाकड/नान-इण्टरलाकड	इण्टरलाकड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	बहुसंकेतीय कलर लाइट सिगनल
12	गेट सिगनलों का प्रावधान का कि०मी०	—
	अप दिशा— गेट सिगनल	—
	डाउन दिशा— गेट सिगनल	—
13	संकेतन व्यवस्था	स्टेशन के सिगनलो से अन्तर्पाशित
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	15.00 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन०एच०/एस०एच०/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	—
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	15.00 मीटर
21	सड़क की कासिंग कोण (इस्क्वू गेट के लिये)	90°
	पूर्व/उत्तर की तरफ	—
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	—
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	समतल
	पूर्व/उत्तर की तरफ	—
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	—
23	सड़क की सीधारी (सीधा/गोलाई)	सीधा
	पूर्व/उत्तर की तरफ	—
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	—
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	डबल इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर / डबल स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	17.00 मीटर

कमशः पृष्ठ 2 पर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	प्रीमिक्सड
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	20.00 मीटर
29	रोड साइन	लगे हैं
30	गति अवरोधक बोर्ड	लगे हैं
31	टी0वी0यू0	713388 नवम्बर 2022
32	अगली गणना की तिथि	नवम्बर 2025
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध हैं
34	गेटमैनों की संख्या	3
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	बादशाहनगर रेलवे अस्पताल
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	बादशाहनगर
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हों / नहीं	हों

1.2 उपकरण :-

क्रम सं.	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च/फलैशिंग टेल लैम्प	5
2	हरी हाथ झण्डी	1 डण्डे में लगी
3	लाल हाथ झण्डी	3 डण्डे में लगी
4	बैनर फ्लैग लाल	4
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	4
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन(जंजीर)	4 स्टाप चिन्ह के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	टामी बार	1
9	मोर्टार पेन (तसला)	1
10	फावड़ा/बेल्टा	1

11	दुरमुट	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
12	पिक एक्स	01(पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
13	टिन केस झण्डी के लिये	1
14	कैन मिटटी के तेल हेतु	1
15	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन :	1
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये :	1
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते है (दृष्टि वाला)	1
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम :	1
19	टोकरी	1
20	सीटी	1
21	दीवार घड़ी	1
22	छोटी चेन ताला चाभी युक्त	4

कमशः पृष्ठ 3 पर

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-

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

1.4 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-

(ए) संचालन पद्धति :-

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये दो जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला बैरियर – **इन बूम** { बैरियर सं० बी-1 एवं बी-4 } तथा निकासी रोकने वाला बैरियर – **आउट बूम** { बैरियर सं० बी-3 एवं बी-2 } है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में दो आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। इन आपरेटिंग पैनल-**इन बूम** को तथा आउट आपरेटिंग पैनल-**आउट बूम** को नियन्त्रित करता है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित दोनों बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर दो-दो { बैरियर सं० बी-1, बी-4 तथा बी-3, बी-2 } कुल चार लाल रंग का **बूम लाक प्रूविंग इन्डीकेशन** है। **इलेक्ट्रिक** लिफ्टिंग बैरियरों को पुश बटन, हैण्ड जनरेटर या मैकेनिकल रूप से संचालित किया जा सकता है। पुशबटन एवं हैण्ड जनरेटर से संचालन विफल होने की दशा में मैकेनिकल संचालन के समय बारी-बारी से प्रत्येक बैरियर को चलाने के लिये एक कैंक हैण्डिल की व्यवस्था है।

(अ) पुश बटन द्वारा समपार का संचालन:

(क) समपार फाटक को बंद करना :

- (i) दोनों पैनल के आन/आफ स्विच को "आन" स्थिति में रखें।
- (ii) दोनों पैनल के बैरियर-1 एवं बैरियर-2 के स्विच को "आन" स्थिति में रखें।
- (iii) दोनों पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को आटो स्थिति में रखें।

- (iv) पहले इन आपरेटिंग पैनल द्वारा क्लोज बटन दबाकर इन बूम को { बैरियर सं० बी-1 एवं बी-4 } बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हुटर बजने लगेगा और इन बूम { बैरियर सं० बी-1 एवं बी-4 } आपरेट होगा। बूम के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात्, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन इन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े। इसी प्रकार आउट बूमों { बैरियर सं० बी-3 एवं बी-2 } के आउट आपरेटिंग पैनल पर क्लोज बटन दबाकर बन्द करें। बैरियर बी 2 एवं बी 3 के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात्, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आउट आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।

क्रमशः : पृष्ठ 4 पर

- (v) दोनो आपरेटिंग पैनल पर चारों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन के **V.D.U.(पी.सी.)** पर भी गेट 'बन्द' इन्डीकेशन मिल जायेगा।
- (vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात् गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **"आफ"** करेगा। सिगनल **"आफ"** करने पर गेट लाज में लगे दोनो आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का **सफेद** इन्डीकेशन बुझ जायेगा।

(ख) खोलने हेतु :

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

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

(क) बन्द करने हेतु :-

पहले इन बूम को इसके पश्चात् आउट बूम को बन्द किया जायेगा।

- (i) दोनो पैनल के आन/आफ स्विच को 'आन' स्थिति में रखें।
- (ii) दोनो पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को मैनुअल स्थिति में रखें।
- (iii) सर्वप्रथम इन आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के कैंक को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि इन बूम {बी1 व बी4} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें। जिससे बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन इन आपरेटिंग पैनल पर मिल जायेगा। तत्पश्चात् आउट आपरेटिंग पैनल पर लगे

हैण्ड जनरेटर के कैंक को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जब तक कि आउट बूम [बी2 व बी3] आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें। जिससे बूम लाक प्रूविंग का लाल इण्डिकेशन आउट आपरेटिंग पैनल पर मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन मास्टर के **V.D.U.(पी.सी.)** पर भी गेट "बन्द" इण्डिकेशन मिल जायेगा।

कमश : पृष्ठ 5 पर

- (iv) समपार फाटक का बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **V.D.U.(पी.सी.)** द्वारा समपार फाटक को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात् गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे दोनो आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा।

(ख) खोलने हेतु

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर गेट कंट्रोल को गेट पर वापस कर देगा। जिससे गेट लाज पर लाक फ्री का सफेद इण्डिकेशन मिल जायेगा। प्रथम आउट बूम खोला जायेगा इसके पश्चात् इन बूम खोला जायेगा।

- (i) दोनो पैनल के आन/आफ स्विच को "आन" स्थिति में रखें।
- (ii) दोनो पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को मैनुअल स्थिति में रखें।
- (iii) सर्वप्रथम आउट आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के कैंक को एण्टी क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जब तक कि आउट बूम पूरा न खुल जायें। दोनो आउट बूम [बी2 व बी3] पूरा खुल जाने पर आउट आपरेटिंग पैनल पर गेट ओपेन संकेत मिल जायेगा। तत्पश्चात् इन आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के कैंक को एण्टी क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जब तक कि इन बूम [बी1 व बी4] पूरा न खुल जायें। गेट पूरा खुल जाने पर इन आपरेटिंग पैनल पर गेट ओपेन इण्डिकेशन मिल जायेगा।

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

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

- (i) चाभी 'पी' को गेट लाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सी.एच.जी.-1" मुक्त होगी।
- (ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और कैंक हैण्डिल लगाने के लिए कबर को खोलेगा जिससे कैंक हैण्डिल लगाने के लिए "नाच" दिखाई पड़ेगी। जिससे कैंक हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा

में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया चारों बैरियरों के लिए की जायेगी। बूम लॉक हेतु प्रदत्त क्रेन्क हैण्डिल द्वारा चारो बैरियर को बूम लॉक किया जायेगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी "सी.एच.जी.-1" को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी पी को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर में लगाकर घुमा देगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन पर भी गेट "बन्द" इण्डिकेशन मिल जायेगा, इसकी सूचना कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा।

कमशः पृष्ठ 6 पर

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

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालनः

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

- (i) चाभी "पी" को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सी.एच.जी.-1" मुक्त होगी।
- (ii) सर्वप्रथम बूम लॉक खोलने हेतु प्रदत्त क्रेन्क हैण्डिल द्वारा चारो बैरियर का बूम लॉक खोला जायेगा।
- (iii) तत्पश्चात गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए कवर को खोलेगा जिससे क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नाच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रेन्क हैण्डिल को लगाकर एंटी क्लक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया चारों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी "सी.एच.जी.-1" को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी 'पी' को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर में लगाकर घुमा देगा और सूचना कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा।

(द) गेट पर लगे लीवर लाक से 'पी' चाभी न निकलने की दशा में संचालन:-

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालनः

- (i) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।
- (ii) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे ई.के.टी. में लगी पीई चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।
- (iii) पीई चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी पीई को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सी.एच.जी.-1" मुक्त होगी।

- (iv) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और कैंक हैण्डल लगाने के लिए कवर को खोलेगा जिससे कैंक हैण्डल लगाने के लिए 'नाच' दिखाई पड़ेगी। जिससे कैंक हैण्डल को लगाकर क्लक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया चारों बैरियरों के लिए की जायेगी।

कमश : पृष्ठ 7 पर

गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। बूम लॉक हेतु प्रदत्त कैंक हैण्डल द्वारा चारों बैरियर को बूम लॉक किया जायेगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी "सी.एच.जी.-1" को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी "पीई" को वापस एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग ई.के.टी. में लगा देंगे।

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

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

- (i) पी चाभी के न निकलने की दशा में गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे ई.के.टी. में लगी पीई चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।
- (ii) पीई चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी पीई को गेट लाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी 'सी.एच.जी.-1' मुक्त होगी। बूम लॉक हेतु प्रदत्त कैंक हैण्डल द्वारा चारों बैरियर का बूम लॉक खोला जायेगा। तत्पश्चात कार्यरत गेटमैन 'सी.एच.जी.-1' चाभी द्वारा गेट को खोल कर वापस 2वें लाक अप बाक्स में लगाकर पीई चाभी को मुक्त कर हस्त निर्यत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा कार्यरत स्टेशन मास्टर पीई चाभी को पुनः पार्किंग ई.के.टी. में लगाना सुनिश्चित करेगा।

(य) स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-

(अ) समपार बन्द करने हेतु:-

- जब समपार फाटक को इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।
- स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
- स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी बी1, बी2, बी3 व बी4 वेल्ड है। 2वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी बी1, बी2, बी3 व बी4 को लगाकर घुमाने से बूम लाक हो जायेंगे तथा कमश: चाभी के1, के2, के3 एवं के4 रिलीज हो जायेगी।

कमश: पृष्ठ 9 पर

4. 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी के1, के2, के3 एवं के4 को 5वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी 'पी' रिलीज होगी तथा इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमाएगा जिससे समपार बन्द होने का इन्डीकेशन स्टेशन मास्टर को पैनल पर प्राप्त होगा।
5. समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा। सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी 'पी' को नहीं निकाला जा सकेगा।

(ब) समपार खोलने हेतु :-

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त समपार खोलने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण को रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इण्डिकेशन मिल जायेगा। गेट रिलीज का इण्डिकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी 'पी' के.एल.सी.आर. से निकालकर 5वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी 'पी' 5वें लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी के1, के2, के3 एवं के4 मुक्त होगी। 5वें लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी के1, के2, के3 एवं के4 को 2वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी बी1, बी2, बी3 व बी4 को रिलीज करेगा इसके उपरान्त गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समपार को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र) समपार नियंत्रण:

स्टेशन मास्टर के वी.डी.यू. पैनल पर "551" समपार नियंत्रण की व्यवस्था है। वी.डी.यू. के स्क्रीन पर आवश्यकतानुसार समपार को 'लाक' अथवा 'रिलीज' करने के लिए कार्यरत स्टे.मा. द्वारा सम्बन्धित 551 के पॉप अप मीनू पर 'लाक कन्ट्रोल' अथवा 'रिलीज कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर आवश्यकतानुसार क्लिक करेगा। 'लाक कन्ट्रोल' से स्टे.मा. समपार को लाक करेगा तथा 'रिलीज कन्ट्रोल' द्वारा स्टेशन मास्टर, गेटमैन को समपार खोलने की अनुमति देगा।

(ल) आकस्मिक समपार नियंत्रण:

गेटमैन का कैंक हैन्डिल मुक्त हो जायेगा तथा वह कैंक हैन्डिल द्वारा गेट का परिचालन कर सकेगा। परिचालन पूर्ण होने पर गेटमैन कैंक हैन्डिल को पुनः उसके स्थान पर लगा देगा तत्पश्चात स्टे.मा. सम्बन्धित सी0एच0जी0-1 के पॉप अप मीनू पर 'लाक कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा, जिससे समपार के कैंक हैन्डिल पर स्टे.मा. का पुनः नियंत्रण हो जायेगा।

कमश : पृष्ठ 9 पर

नोट: I. आपात कालीन स्विच :

आपातकाल के समय गेट रक्षित सिगनलों को आन स्थिति में करने के लिये गेट लाज में एक स्विच का प्रावधान है। यह स्विच एक ग्लास

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

II. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर सी०एच०जी०-1 या स्लाइडिंग बूम बैरियर की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपात कालीन चाभी ‘पीई’ का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) में लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी ई०के०टी० में लाकड रहती है। सी०एच०जी०-1 या स्लाइडिंग बूम बैरियर की वी.डी. यू. पैनल से विद्युत नियंत्रण की विफलता की स्थिति में विद्युत लिफ्टिंग बैरियर या स्लाइडिंग बूम बैरियर के संचालन हेतु चाभी ‘पीई’ परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा गेट पर भेजी जाती है इस चाभी को निकालने से गेट रक्षित सिगनल ‘आन’ स्थिति में हो जाते/रहते हैं। विफलता ठीक होने पर चाभी पुनः ई०के०टी० में लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(बी) गेटमैन को सूचना :-

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

सामान्य स्थिति में :-

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

गेट विफल होने की स्थिति में :-

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

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

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

- (ii) इण्डीकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. पैनल से समपार नियंत्रण ‘551’ द्वारा गेट को लॉक कर लेगा। ऐसा करने पर समपार नियंत्रण लाकड के ऊपर इण्डीकेशन प्रकाशित हो जायेगा। तत्पश्चात् कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल ‘आफ’ करेगा।

- (iii) स्टेशन मास्टर का यह दायित्व है कि गेटमैन को सूचित करने से पूर्व सुनिश्चित कर ले कि गाड़ी प्रस्थान के लिए तैयार है सड़क यातायात अधिक देर तक समपार पर रुका न रहे ।
- (iv) जब किसी गाड़ी को स्टेशन से/को यार्ड को/से पायलट करना हो अथवा कोई शंटिंग मूवमेन्ट इस समपार के आर-पार करना हो तो गाड़ी पायलट करने अथवा शंटिंग कार्य के लिए नियुक्त कर्मचारी फाटक को सड़क यातायात हेतु बन्द व लाक होना सुनिश्चित करेगा एवं उसके पश्चात ही समपार फाटक को पार करेगा ।

(सी) टेलीफोन संचार की विफलता :-

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

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

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

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

कमश : पृष्ठ 11 पर

- (ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की सम्भावना हो, दिन में लाल बैनर फलैंग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा । तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा ।
- (iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा ।
- (iv) सड़क यातायात को सुरक्षित करने के उपरान्त गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती आने वाली ट्रेन के ड्राइवर को दिखायेगा ।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से इस समपार की ओर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा ।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह ट्रेन भेजने के

पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

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

(ई) ‘गेट की चाभी’ का गेट के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब ‘गेट की चाभी’ खोलने के लिये न निकाली जा सके :-

- (i) पुश बटन एवं हैंड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।
- (ii) ‘गेट की चाभी’ का गेट के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब ‘गेट की चाभी’ खोलने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग एच.के.टी. में लगी पी ई चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप में गेट लाज पर भेजेगा। कार्यरत गेटमैन चाभी “पीई” को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी “सी.एच.जी.-1” मुक्त होगी।
- (iii) पुश बटन एवं हैंड जनरेटर की विफलता की स्थिति में 2वे लाकअप बाक्स से सी.एच.जी.-1 चाभी नहीं निकलने की परिस्थिति में गेट को नान-इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान के कार्यप्रणाली नान-इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुए सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर की मरम्मत करते हैं को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

कमश : पृष्ठ 12 पर

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

(एफ) समपार फाटक की खुली दशा में ‘गेट चाभी’ की विफलता :-

- (i) ‘गेट की चाभी’ का गेट के खुला स्थिति में विफल हो जाना जब ‘गेट की चाभी’ बन्द करने के लिये न निकाली जा सके। इस परिस्थिति में कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे ई.के.टी. में लगी पीई चाभी को निकाल कर कार्यरत गेटमैन के लिए हस्त नियन्त्रित रूप में गेट लाज पर भेजेगा।
- (ii) कार्यरत गेटमैन चाभी “पीई” को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी “सी.एच.जी.-1” मुक्त होगी। कार्यरत गेटमैन ‘सी. एच.जी.-1’ चाभी द्वारा गेट को बन्द कर वापस 2वे लाक अप बाक्स में लगाकर पीई चाभी को मुक्त कर हस्त नियन्त्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा कार्यरत स्टेशन मास्टर पीई चाभी को पुनः ई.के.टी. में लगाना सुनिश्चित कर ही सिगनल आफ करेगा।
- (iii) पुश बटन एवं हैंड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि लाकअप बाक्स से गेट चाभी निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन तुरन्त कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सूचित करेगा।

- (iv) इस परिस्थिति में गेट को नान-इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान की प्रक्रिया नान-इण्टरलाक गेट की प्रक्रिया में निहित निर्देशों के अनुसार करेगा।
गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा उसके बाद वह गाड़ी को हाथ संकेत पर पास करेगा।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के डाइवर्स को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (vi) स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए गाड़ियों को ब्लाक खंड में प्रवेश कराने के पूर्व "गेट खुली दशा में खराब है" के लिए सतर्कता आदेश जारी करने के लिए सूचित करेगा।
- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो लाकअप बाक्स की मरम्मत करते हैं, को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।
- (viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(जी) समपार फाटक पर अवरोध :-

- (i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का कोई अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में कर देगा।
- (ii) समपार के दोनों छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।
- (iii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये अवरोध के बारे में सूचित करेगा।
- (iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नहीं प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

कमश : पृष्ठ 13 पर

- (v) गेटमैन पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है। तत्पश्चात् गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।
- (vi) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।
- (vii) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नहीं कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नहीं कर रहा है।
- (viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जब तक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।
- (ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद इसकी सूचना गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सूचित करेगा।
- (x) कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई व्यवधान न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में गेटमैन द्वारा हरा संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।
- (xi) यदि समपार फाटक बाधित नहीं है तब गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद यदि समपार फाटक पर कोई व्यवधान नहीं है तो गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।
- (xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।

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

(एच) समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध :-

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

1.5 गेटमैन के कर्तव्य :-

(1) सावधानी :-

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

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

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

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

कमशः पृष्ठ 14 पर

- (ii) दिन में गेटमैन दायें हाथ में लाल झण्डी तथा बाँये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।

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

- (iv) गेटमैन गले में धागे में बाँधकर सीटी लटकाये रहेगा।

(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-

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

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

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

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

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

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

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

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

- (ix) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण-पत्र उपलब्ध है।
- (x) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।
- (xi) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में हैं एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार हैं।
- (xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चैंक रेल गैप साफ है।
- (xiii) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।
- (xiv) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं के लिये गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा कि समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो।
- (xv) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनों तरफ लगाये गये “हाइट लोडिंग गेज” के नीचे से गुजरे।

कमशः पृष्ठ 15 पर

- (xvi) जहाँ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

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

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

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

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

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

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

(अ) इकहरी लाइन खण्ड पर

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

- (ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।
- (iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।

कमश : पृष्ठ 16 पर

- (iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तब 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा। उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10-10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।
- (v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।
- (vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।
- (vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहाँ पटाखे लगाये जाते हैं, पहुँचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहाँ तक पहुँच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।
- (viii) उसके उपरान्त गेटमैन आने वाली ट्रेन को दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती दिखाकर रोकेगा।

(ब) दोहरी लाइन खण्ड पर

- (i) यदि दोनो लाइनें अवरुद्ध हैं तो गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती 5 मीटर की दूरी पर निर्धारित स्थान पर लगायेगा। गेटमैन पहले उस लाइन को संरक्षित करेगा, जिस पर पहले ट्रेन आने की सम्भावना हो।
- (ii) तदोपरान्त उसी तरह गेटमैन दूसरी लाइन पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती अवरोध के 5 मीटर दूर लगायेगा।
- (iii) गेटमैन तब पटाखा, दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।
- (iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तब 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10-10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।
- (v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।
- (vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।
- (vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहाँ पटाखे लगाये जाते हैं, पहुँचने के पूर्व ही वह ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है

तो वह जहाँ तक पहुँच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

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

कमश : पृष्ठ 17 पर

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

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

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

- (i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।
- (ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।
- (iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधे पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
- (iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।
- (v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुयें जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।
- (vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।
- (vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:-
 1. गेट को तुरन्त बंद करें।
 2. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे-
 - (क) ओ.एच.ई. की तारों से आग लगने पर।
 - (ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिंगारियों का निकलना।
 - (ग) इंजन के पेंटों में खराबी।
 - (घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
 - (ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
 - (च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।
 3. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत में टूटी तारों एवं बांड को न छुयें।
 4. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर-प्लैग एवं पटाखें लगायें।
 5. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनों लाइनों पर ओ.एच.ई. के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनों तारों पर अप एवं डाउन लाइन में पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।

कमश: पृष्ठ 18 पर

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

परिशिष्ट 'ए'

भाग - 2

डालीगंज जं० - बादशाहनगर स्टेशनो के मध्य स्थित "विशेष" श्रेणी के इन्जी० समपार फाटक सं० 7एम०एल० के संचालन हेतु अनुदेश

टिप्पणी:- इन अनुदेशों को पढ़ते समय डालीगंज स्टेशन का आर.डी. सं० उपमुसिदूङ्ग/नि०/ल०ज० /2022 (आर०डी०)/20 दि० 23.08.22 देखें।

1. विवरण

1.2 सामान्य :-

1	समपार फाटक सं०	7 एमएल "विशेष"
2	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इंजीनियरिंग
3	किसके अधीन स्टेशन अधी०/रेलपथ निरीक्षक	से०इन्जी०/पी०वे०/बादशाहनगर
4	किलोमीटर पर स्थित	772/8-9
5	स्टेशन पर	डालीगंज जं०
6	स्टेशनों के मध्य	डालीगंज जं० - बादशाहनगर
7	बी०जी०/एम०जी०/एन०जी०	बी०जी०
8	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	दोहरी लाइन
9	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिये खुला
10	इण्टरलाकड/नान-इण्टरलाकड	इण्टरलाकड
11	इण्टरलाकिंग का प्रकार	गैट सिगनलो से अन्तर्पाशित
12	गैट सिगनलों का प्रावधान का कि०मी०	है
	अप दिशा- गैट सिगनल	772/6-7
	डाउन दिशा- गैट सिगनल	773/0-1
13	संकेतन व्यवस्था	बहुसंकेतीय कलर लाइट सिगनल
14	संचार साधन टेलीफोन/घण्टी इत्यादि	टेलीफोन
15	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16	सड़क का प्रकार(एन०एच०/एस०एच०/अन्य)	अन्य
17	सड़क का नाम	-
18	पक्का/कच्चा	पक्का
19	पहुँच मार्ग	उपलब्ध
20	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21	सड़क की कासिंग कोण (इस्क्वू गेट के लिये)	90°
	पूर्व/उत्तर की तरफ	-
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	-
22	सड़क की ढाल यदि कोई हो	समतल
	पूर्व/उत्तर की तरफ	-
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	-
23	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	सीधा
	पूर्व/उत्तर की तरफ	-
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	-
24	हाईट गेज का प्रावधान	है
25	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/ स्लाइडिंग बूम बैरियर
26	चेक रेलो की लम्बाई	11.30 मीटर

कमश : पृष्ठ 2 पर

27	समपार के मध्य सड़क की सतह	पक्का
28	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की दूरी	20.00 मीटर
29	रोड साइन	उपलब्ध
30	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31	टी0वी0यू0	222482 मार्च 2022
32	अगली गणना की तिथि	मार्च 2025
33	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध
34	गेटमैनों की संख्या	तीन
35	निकटतम रेलवे चिकित्सा सहायता केन्द्र	बादशाहनगर रेलवे अस्पताल
36	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो।	विवेकानन्द पालीक्लीनिक
37	उपलब्ध उपकरणों की सूची हों / नहीं	उपलब्ध है

1.3 उपकरण :-

क्रम सं०	विवरण	मात्रा
1	ट्राई कलर टार्च/पलैशिंग टेल लैम्प	03
2	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4	बैनर फ्लैग लाल	03
5	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6	तालों के साथ अतिरिक्त चेन(जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7	पटाखा सिगनल	10
8	टामी बार	01
9	मोर्टार पैन (तसला)	01
10	फावड़ा/बेल्टा	01
11	दुरमुट	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
12	पिक एक्स	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)

13	टिन केस झण्डी के लिये	01
14	कैन मिट्टी के तेल हेतु	01
15	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	01
16	टिन केस मस्टर शीट के लिये	01
17	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लगाते हैं (दृष्टि वाला)	01
18	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम	01
19	टोकरी	01
20	सीटी	01
21	दीवार घड़ी	01
22	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-

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

1.4 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-

(ए) संचालन पद्धति :-

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

(अ) पुश बटन द्वारा समपार का संचालन:

(क) समपार फाटक को बंद करना :

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को "आन" स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के बैरियर-1 एवं बैरियर-2 के स्विच को "आन" स्थिति में रखे।
- (iii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को आटो स्थिति में रखें।
- (iv) पहले आपरेटिंग पैनल द्वारा क्लोज बटन दबाकर बूम को { बैरियर सं० बी-1 एवं बी-2 } बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हूटर बजने लगेगा और बूम आपरेट होगा। बूम के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।

- (v) आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिलने पर अप गेट सिगनल सं० जी-4 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं० जी-4 को “आर” पोजीशन में या डाउन गेट सिगनल सं० जी-3 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं० जी-3 को “आर” पोजीशन में घुमाते हैं।

कमशः पृष्ठ 4 पर

(ख) खोलने हेतु :

- (i) समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल को आन करने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमायेगा। सम्बन्धित सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमाने के बाद गेट लाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इन्डीकेशन मिल जायेगा।
- (ii) आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इन्डीकेशन प्राप्त होने के बाद दोनों बूम को खोलने के लिए आपरेटिंग पैनल पर उपलब्ध ओपन बटन को तब तक दबाए जब तक कि पैनल पर बूम का ओपन इन्डीकेशन न मिल जाएं।

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

(क) बन्द करने हेतु :-

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को “आन” स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के आटो/मैनुअल को मैनुअल स्थिति में रखें।
- (iii) सर्वप्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रेन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि दोनों बूम {बी1 व बी2} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये।
- (iv) आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिलने पर अप गेट सिगनल सं० जी-4 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं० जी-4 को “आर” पोजीशन में या डाउन गेट सिगनल सं० जी-3 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं० जी-3 को “आर” पोजीशन में घुमाते हैं।

(ख) खोलने हेतु

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

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को “आन” स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को मैनुअल स्थिति में रखें।
- (iii) सर्व प्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रेन्क को एण्टी क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम पूरा न खुल जायें। गेट पूरा खुल जाने पर आपरेटिंग पैनल पर गेट ओपन इन्डीकेशन मिल जायेगा।

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

- (i) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर के विफल होने की दशा में **सी.एच.जी.** क्रेन्क हैण्डिल का प्रयोग किया जायेगा जो सामान्यतया के.एल.सी.आर. में लाकड रहता है। **सी.एच.जी.** नियन्त्रण स्विच को रिलीज स्थिति में करने पर के.एल.सी.आर. पर रिलीज (लाल प्रकाश) जलने लगता है। तब कार्यरत गेटमैन लाल इण्डिकेशन के पास लगे पुश बटन को दबाकर **सी.एच.जी.** क्रेन्क हैण्डिल को निकालेगा।

कमश : पृष्ठ 5 पर

- (ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिये ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नॉच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रेन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। बैरियर को क्रेन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में "नॉच" दिखाई पड़ता है। "नॉच" में बूम लाक क्रेन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनों बूम लाक पर की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **सी.एच.जी.** को वापस के.एल.सी.आर. में लगा देगा और **सी.एच.जी.** स्विच को लाक स्थिति में कर देगा और सूचना कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा।
- (iii) दोनों बैरियरों के बन्द होने के पश्चात् अप गेट सिगनल सं० जी-4 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं० जी-4 को "आर" पोजीशन में या डाउन गेट सिगनल सं० जी-3 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं० जी-3 को "आर" पोजीशन में घुमाते हैं।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल को आन करने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमायेगा। सम्बन्धित सिगनल स्विच को नार्मल पोजीशन में घुमाने के बाद गेटलाज पर लगे आपरेटिंग पैनल पर लाक फ्री का सफेद इण्डिकेशन मिल जायेगा। सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात् क्रेन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा।

(द) सी.एच.जी. के.एल.सी.आर. नियन्त्रण स्विच :-

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

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

(य) स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-

(अ) समपार बन्द करने हेतु:-

- जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।
- स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
- स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ कमश: चाभी **सी1-सी2** वेल्ड है। 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में

संगत चाभी सी1-सी2 को लगाकर घुमाने से स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो जायेंगे तथा कमशः चाभी एम1 एवं एम2 रिलीज हो जायेगी।

कमशः पृष्ठ 6 पर

स्लाइडिंग बूमों को पूरी तरह से सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के उपरान्त 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी एम1 एवं एम2 को गेटलाज में लगे 3वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी 'एम' रिलीज होगी तथा कार्यरत गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा, जिससे गेटमैन के आपरेटिंग पैनल पर स्लाइडिंग बूम बैरियर के बन्द होने के बाद लाक होने का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि स्लाइडिंग बूम बैरियर लाक हो गये हैं इसके पश्चात् अप गेट सिगनल सं० जी-4 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं० जी-4 को "आर" पोजीशन में तथा डाउन गेट सिगनल सं० जी-3 को आफ करने के लिये सिगनल स्विच सं० जी-3 को "आर" पोजीशन में घुमाते हैं।

(ब) समपार खोलने हेतु :-

गाड़ी के पूरी गुजर जाने के बाद गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल करेगा इसके उपरान्त गेटमैन चाभी 'एम' के.एल.सी.आर. से निकालकर 3वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी 'एम' 3वें लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी एम1 एवं एम2 मुक्त होगी। 3वें लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी एम1 एवं एम2 को 2वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी सी1 एवं सी2 को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समापर को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

टिप्पणी:-समपार पर सड़क यातायात को अनावश्यक विलम्ब से बचाने तथा गाड़ियों को निर्बाध पास करने के लिये यहाँ एक हूटर की ऐसी व्यवस्था है कि बादशाहनगर स्टेशन का अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल आफ करते ही तथा डालीगंज स्टेशन का डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल आफ करते ही हूटर बजने लगता है। गेटमैन हूटर बजते ही समपार को बन्द व लाक कर आवश्यक सिगनल को आफ करेगा। सिगनल आफ होते ही हूटर बजना बन्द हो जायेगा।

(बी) गेटमैन को सूचना :-

- (i) कार्यरत स्टेशन मास्टर अप गाड़ियों को लाइन क्लियर देने से पहले तथा डाउन गाड़ियों के लिये प्रस्थान प्राधिकार देने से पहले टेलीफोन द्वारा कार्यरत गेटमैन को निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकतानुसार रजिस्टर भरेंगे :-

सामान्य स्थिति में :-

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	समपार को बन्द करने हेतु सूचना देने का समय	गेट से गाड़ी पास होने का सम्भावित समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद करके सिगनल आफ करने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं० का आदान प्रदान	गेटमैन का प्रा.नं०	स्टे.मा. का प्रा.नं०	समपार से गाड़ी के सम्पूर्ण पास होने का समय	स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

कमशः पृष्ठ 7 पर

गेट विफल होने की स्थिति में :-

मंसिंदूड़/निर्माण
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंसिंदूड़
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा०
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

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

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

- (ii) गेटमैन का यह दायित्व है कि कार्यरत स्टेशन मास्टर से सूचना मिलने पर अत्यन्त सतर्क हो जायेगा और **चेतावनी घन्टी/चेतावनी बजर** बजते ही वह समय से समपार फाटक बन्द करें जिससे गाड़ियों का विलम्बन न हो तथा सड़क यातायात अधिक समय तक विलम्बित न हो।

(सी) टेलीफोन संचार की विफलता :-

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

- समपार का टेलीफोन जो गाड़ी भेजने वाले स्टेशन से सम्बद्ध है, के खराब हो जाने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सूचित करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।
- यदि गेट सिगनल 'आन' स्थिति में है, तो ड्राइवर गेट सिगनल के पहले रोककर सामान्य नियम 3.73 के अनुसार कार्यवाही करेगा।
- आने वाली गाड़ी के केस में स्टेशन मास्टर भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।
- तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त गाड़ी को भेजेगा।
- स्टेशन मास्टर, गेटमैन को भी गैंगमैन/पेट्रोलमैन/प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने के सूचना देगा।
- स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।
- सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा।

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

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

कमशः पृष्ठ 8 पर

- गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की सम्भावना हो, दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा। तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा।
- गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिये समपार को सुरक्षा चेन तथा तालो द्वारा बन्द करेगा।
- सड़क यातायात को सुरक्षित करने के उपरान्त गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती आने वाली ट्रेन के ड्राइवर को दिखायेगा।

- (v) स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन से इस समपार की ओर जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।
- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग / स्लाइडिंग बूम बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।
- (viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(ई) 'गेट की चाभी' का गेट के बन्द स्थिति में विफल हो जाना जब 'गेट की चाभी' खोलने के लिये न निकाली जा सके :-

- (i) पुश बटन एवं हैंड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।
- (ii) इस परिस्थिति में गेट को नान-इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान के कार्यप्रणाली नान-इण्टरलाक गेट की कार्यप्रणाली के अनुसार किया जायेगा।
- (iii) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करे कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर की मरम्मत करते हैं को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।
- (vi) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

(एफ) 'गेट चाभी' का गेट के खुली दशा में विफल हो जाना :-

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

कमश : पृष्ठ 9 पर

- (ii) इस परिस्थिति में गेट को नान-इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान की प्रक्रिया नान-इण्टरलाक गेट की प्रक्रिया में निहित निर्देशों के अनुसार करेगा।
- (iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा उसके बाद वह गाड़ी को हाथ संकेत पर पास करेगा।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (v) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये गाड़ियों को ब्लाक खण्ड में प्रवेश कराने के पूर्व 'गेट खुली दशा में खराब है' के लिये सतर्कता आदेश जारी करने के लिये सूचित करेगा।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो विन्च ,गेट सिगनल लीवर की मरम्मत करते हैं, को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।

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

(जी) गेट सिगनल की विफलता :-

- (i) कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल को निम्नलिखित परिस्थितियों में खराब मानेगा तथा गेट सिगनल को 'आफ' नहीं करेगा :-
 - (अ) यदि गेट सिगनल बिना गेट को बन्द किये हुये 'आफ' किया जा सके या
 - (ब) यदि 'चाभी' को विन्च से गेट की खुली स्थिति में निकाला जा सके
- (ii) यदि गेट सिगनल 'आफ' की स्थिति में खराब हो जाये तो गेटमैन को इसे 'आन' स्थिति में लाने का प्रयास किया जायेगा।
- (iii) कार्यरत गेटमैन गेट सिगनल के विफल हो जाने के बारे में अविलम्ब कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके सूचित करेगा।
- (iv) इसके पश्चात् गेट को नान-इण्टरलाक मानकर नान-इण्टरलाक गेटो के लिये निर्धारित पद्धति के अनुसार आगमन/प्रस्थान किया जायेगा।
- (v) कार्यरत गेटमैन दिन में हरी हाथ झण्डी एवं रात्रि में हरी बत्ती गेट को बन्द व लाक करने के बाद गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर प्रस्थान करने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को ब्लाक खण्ड में किसी गाड़ी को भेजने के पूर्व प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करके सतर्कता आदेश जारी करने हेतु सूचित करेगा।
- (viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार के कर्मचारियों को जो गेट सिगनल के अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है, यथाशीघ्र ठीक करने के लिये सूचित करेगा।
- (ix) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार कर्मचारी विफल गेट सिगनलों को ठीक करने के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।

कमश : पृष्ठ 10 पर

(एच) समपार फाटक पर अवरोध :-

- (i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेलपथ को बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का कोई अन्य भाग रेलपथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में कर देगा।
- (ii) समपार के दोनों छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फलैग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।
- (iii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये अवरोध के बारे में सूचित करेगा।
- (iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात् भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नहीं प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।
- (v) गेटमैन तब पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की सम्भावना है। तत्पश्चात् गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा।
- (vi) इसके पश्चात् गेटमैन गेट के दूसरी तरफ को भी संरक्षित करेगा।
- (vii) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा जबतक कि गेटमैन सुनिश्चित नहीं

- कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेलपथ को बाधित नहीं कर रहा है।
- (viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जब तक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।
 - (ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद इसकी सूचना गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सूचित करेगा।
 - (x) तब कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई व्यवधान न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में गेटमैन द्वारा हरा संकेत देने पर सावधानीपूर्वक पास करें।
 - (xi) गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालो द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद यदि समपार फाटक पर कोई बाधा नहीं है तो गेटमैन दिन के समय हरी हाथ झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।
 - (xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।
 - (xiii) समपार फाटक पर सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय से प्रारम्भ की जायेगी जब लिफ्टिंग बैरियर को मरम्मत के उपरान्त संयोजन/फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

कमश: पृष्ठ 11 पर

(आई) समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध :-

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

1.5 गेटमैन के कर्तव्य :-

(1) सावधानी :-

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

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

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

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

(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-

- (i) गेटमैन रोड यूजर सिगनल को लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।
- (ii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नहीं जायेगा।

गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।

- (iii) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।
- (iv) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सल (गर्म धुरा), लटकती हुई चेन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेफ्टी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।
- (v) गेटमैन गार्ड द्वारा झाइवर को वाकी-टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।
- (vi) समपार फाटक का बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।

कमश: पृष्ठ 12 पर

- (vii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंग मेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।
- (viii) गेट सिगनल लीवर चाभी खराब हो जाने की दशा में गेटमैन गेट सिगनल को 'आन' की दशा में रखेगा।
- (ix) समपार फाटक के गेट सिगनल खराब हो जाने की दशा में गेटमैन ट्रेन देखकर बैरियर को बन्द कर ताला लगा देगा और हाथ सिगनल देगा या ट्रेन को खराब सिगनल तक पायलट करेगा। ऐसी स्थिति में वह गाड़ी के चालक द्वारा खराबी की सूचना अगले स्टेशन पर भेजेगा।
- (x) जब गेटमैन अपने कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं "बैज" धारण करेगा।
- (xi) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण-पत्र उपलब्ध है।
- (xii) गेटमैन, गेट संचालन नियमों के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।
- (xiii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये सभी उपकरण अच्छी स्थिति में हैं एवं तत्काल प्रयोग हेतु तैयार हैं।
- (xiv) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चैक रेल गैप साफ है।
- (xv) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़ककर एवं दुरमुट से कूटकर ठीक रखेगा।
- (xvi) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं के लिये गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा कि समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो।
- (xvii) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनों तरफ लगाये गये "हाइट लोडिंग गेज" के नीचे से गुजरे।
- (xviii) जहाँ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

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

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

- (i) वह तत्काल ही झाइवर/गार्ड को दिन में लाल झण्डी तथा रात में लाल बत्ती दिखाकर सचेत करेगा।
- (ii) साथ ही साथ झाइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने के लिये लगातार सीटी बजायेगा, चिल्लायेगा, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करेगा तथा ब्रेकवान पर पत्थर फेंकेगा अथवा कोई अन्य साधन अपनायेगा।

- (iii) यदि ड्राइवर/गार्ड उपरोक्त कार्यों के उपरान्त भी ध्यान नहीं देते हैं तो वह स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये तो तदनुसार कार्यवाही करने हेतु सूचित करेगा।
- (iv) किसी ट्रेन के विभक्त (पार्टिंग) हो जाने की दशा में गेटमैन "रोक हैण्ड सिगनल" (लाल) नहीं दिखायेगा बल्कि वह दिन में हरी झण्डी तथा रात में सफेद बत्ती ऊपर-नीचे करके निर्धारित संकेत करेगा।

कमशः पृष्ठ 13 पर

- (v) वह ड्राइवर/गार्ड का ध्यान आकर्षित करने का प्रयास लगातार सीटी बजाकर, चिल्लाकर, असामान्य हाव-भाव प्रदर्शित करते हुये दोनों हाथों को ऊपर उठाकर तुरन्त दोनों हाथों को अलग करके पुनः दोनों हाथों को सटाते हुये पुनः हाथों को बिल्कुल नीचे करते हुये करेगा।
- (vi) ऐसा करने से यदि ट्रेन नहीं रुकती है तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन पर स्टेशन मास्टर को उचित कार्यवाही करने हेतु प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान के साथ इसकी सूचना देगा।
- (5) आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही :-
- (i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर समपार के दोनों तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती लगायेगा तथा गेट सिगनल को 'आन' स्थिति में रखेगा।
- (ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह स्टेशन मास्टर को टेलीफोन पर प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये गेट की खराबी/अवरोध के बारे में तत्काल सूचित करेगा।
- (iii) यदि दो या तीन प्रयासों के बाद भी स्टेशन मास्टर कोई प्रत्युत्तर नहीं देते हैं तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।
- (6) गेटमैन गेट की संरक्षा (बचाव) निम्नलिखित अनुसार करेगा :-
- (अ) दोहरी लाइन पर :-
- (ii) यदि दोनों लाइनें अवरुद्ध हैं तो गेटमैन दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लालबत्ती 5 मीटर की दूरी पर निर्धारित स्थान पर लगायेगा। गेटमैन पहले उस लाइन को संरक्षित करेगा, जिस पर पहले ट्रेन आने की सम्भावना हो।
- (ii) तदोपरान्त उसी तरह गेटमैन दूसरी लाइन पर दिन में लाल बैनर फ्लैग तथा रात्रि में लाल बत्ती अवरोध के 5 मीटर दूर लगायेगा।
- (iii) गेटमैन तब पटाखा, दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।
- (iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है तब 600 मीटर पर एक पटाखा लगा देगा उसके पश्चात् वह समपार से 1200 मीटर की दूरी पर तीन पटाखे 10-10 मीटर की दूरी पर लगायेगा। इस प्रकार लाइन को संरक्षित करने के उपरान्त वह समपार पर लौटते हुये पूर्व में 600 मीटर पर लगाये गये पटाखा उठा लेगा।
- (v) इसके बाद वह लाल झण्डी दिखाते हुये उसी प्रकार जैसा ऊपर क्रमांक (iv) में वर्णित है लाइन की दूसरी तरफ पटाखा लगायेगा तथा समपार की तरफ लौटते हुये बीच का पटाखा उठा लेगा।
- (vi) समपार गेट पर लौटने के पश्चात् गेटमैन अवरोध को हटाने तथा आने वाली गाड़ी के ड्राइवर को सचेत करने का प्रयास करेगा।
- (vii) उन परिस्थितियों में जब गेटमैन रास्ते में ही है और निर्दिष्ट स्थानों पर जहाँ पटाखे लगाये जाते हैं, पहुँचने के पूर्व ही वह

ट्रेन को आते देखता है अथवा ट्रेन की आवाज सुनाई पड़ती है तो वह जहाँ तक पहुँच सकता है उसी स्थान पर पटाखा लगा देगा।

कमशः पृष्ठ 14 पर

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

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

- (i) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।
- (ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे - वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम तथा स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।
- (iii) गेट को रिलीज करने के लिए 60 सेकेण्ड का टाइमर का प्रावधान किया गया है, अतः सिगनल स्वीच नार्मल करने के 60 सेकेण्ड के उपरान्त ही गेट को खोला जा सकेगा। इसके खराब होने पर कार्यरत गेटमैन, स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

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

- (i) 25000 वोल्ट पर चार्ज ओ.एच.ई. की तारों से हमेशा 2 मीटर दूर रहें।
- (ii) ओ.एच.ई. की तारों की तरफ पानी की धार न छोड़ें।
- (iii) यह सुनिश्चित करें कि कोई भी व्यक्ति ओ.एच.ई. धातु की छड़ ऊपर सीधी खड़ी करके या कंधे पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
- (iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।
- (v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न छुयें जब तक कि तारों की सप्लाई बंद न कर दी जाए।
- (vi) वर्षा ऋतु में धातु की छड़ वाली छतरी ऊपर रखते हुए ट्रैक पार न करें और दूसरों को भी ऐसा करने से मना करें।
- (vii) रेलवे फाटक के पास यदि कोई असाधारण घटना दिखाई पड़ती है तो:-
 3. गेट को तुरन्त बंद करें।
 4. स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें जैसे-
 - (क) ओ.एच.ई. की तारों से आग लगने पर।
 - (ख) तारों का टूटना एवं तारों से चिन्गारियों का निकलना।
 - (ग) इंजन के पेटों में खराबी।
 - (घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
 - (ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
 - (च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।
 6. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत में टूटी तारों एवं बांड को न छुयें।
 7. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर-प्लैग एवं पटाखें लगायें।

कमशः पृष्ठ 15 पर

8. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर अप एवं डाउन लाइन में पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।
- (viii) हाईट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
- (ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।
- (x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तो तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
- (xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़ें।
- (xiv) जिस मास्ट(खम्भों) से अर्थ पत्ती खुली हो उस मास्ट को न छुयें तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

परिशिष्ट – सी

टक्कर रोधी उपकरण (रक्षा कवच)

.....कुछ नहीं

परिशिष्ट – “डी”

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

1. स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर :

स्टेशन अधीक्षक स्टेशन का सर्वोपरि पर्यवेक्षकीय प्रभारी है। संचालन एवं कुशलता के उच्च मानक की उपलब्धि एवं निर्वाह करने के लिए सुरक्षित संचालन के लिए सामान्यतया उत्तरदायी है। अतः उनका कर्तव्य है कि व सभी श्रेणियों के कर्मचारी को अपनी उपस्थिति का एहसास करायें। उसके कर्तव्यों में अन्य बातों के साथ-साथ यह भी शामिल है :

- 1.1 स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों का सामान्य पर्यवेक्षण।
- 1.2 यह सुनिश्चित करने के लिए आवधिक जांच करना कि सभी श्रेणी के कर्मचारी अपनी पाली रोस्टर के अनुरूप कार्य कर रहे हैं तथा उनके द्वारा सही व सुरक्षित कार्य पद्धति अपनायी जा रही है।
- 1.3 यह सुनिश्चित करने के लिए कर्मचारियों को आवधिक परीक्षा एवं जांच कराना कि इन से सम्बन्धित कर्मचारियों के सम्बन्ध में सभी नियमों से वे पूर्णतः अवगत है।

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

2. स्टेशन मास्टर :

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

- 2.1 यार्ड, प्वाइन्ट, सिगनल तथा सुरक्षा उपकरणों, निजी नम्बर पुस्तिका और गाड़ी के सामान्य, असामान्य संचालन की सभी पुस्तकों की स्थिति, कार्यमुक्त होन वाले स्टेशन मास्टर से समझ लेना है और निश्चित करना है कि अपूर्ण या खराब मदों को स्टेशन डायरी में विनिर्दिष्ट कर लिया गया है।
- 2.2 अपनी ड्यूटी के दौरान गुजरने वाली सभी गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर देना या प्राप्त करना तथा आगे जानें का प्राधिकार देना।
- 2.3 ब्लाक यन्त्रों का परिचालन और कन्ट्रोल फोन को स्वयं देखना है।
- 2.4 स्टेशन संचालन नियम और सा0 एवं स0 नियम पुस्तक के अनुसार सभी गाड़ियों का रिसेप्शन एवं डिस्पैच करना है।

कमशः पृष्ठ 2 पर

- 2.5 सिगनलों को "आफ" स्थिति में करने से पहले लाइन का साफ होना सुनिश्चित करना।
- 2.6 शंटिंग संचालन हेतु आवश्यक निर्देश देना।
- 2.7 आवश्यकता पड़ने पर ड्राइवरों को सतर्कता आदेश और सिगनल विफलता परिपत्र का जारी करना।
- 2.8 स्टेशन मास्टर डायरी तथा अन्य विभिन्न परिचालन अभिलेखों का रख-रखाव।
- 2.9 ब्लाक नियन्त्रण की चाभियों, प्राइवेट नम्बर पुस्तिका, स्टेशन पैनल, कैंक हैण्डिल के ताले की चाभियों का अपने अभिरक्षण में रखना।
- 2.10 शिफ्ट कर्मचारियों के कार्य का पर्यवेक्षण।
- 2.11 किसी सामान्य या विशेष आदेश द्वारा आवन्तित अन्य कर्तव्यों का सही पालन करना।
- 2.12 स्टेशन मास्टर की ड्यूटी समाप्त हो जानें के पश्चात् स्टेशन का सामान्य पर्यवेक्षण करना।
- 2.13 गाड़ियों के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना।
- 2.14 मोटर चालित कांटों को संचालित करना।
- 2.15 पावर ब्लाक के दौरान वी.डी.यू. पैनल पर सम्बन्धित लाइन को ब्लाक करना।

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

3. कांटावाला :

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

- 3.1 पैनल से जो कांटे संचालित नहीं होते उनकी तथा आवश्यकता पड़ने पर पैनल संचालित कांटों की सेंटिंग तथा लाकिंग तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार गार्ड की देख-रेख में स्टेशन पर गाड़ियों की शंटिंग करना।
- 3.2 आवश्यकतानुसार गाड़ियों का पायलट करना तथा पेपर लाइन क्लियर टिकट और टी-369 (1) या 3-बी को हस्तांतरित करना।
- 3.3 जैसे और जब कार्यरत स्टेशन मास्टर आदेश दे कुहासा सिगनल को लगाना।
- 3.4 स्टेशन पर वाहनों को सुरक्षित रखने के लिए बूडेन स्प्रेग लगाना व सेफटी चेन बांधकर ताला लगाना।
- 3.5 अगर कोई सतर्कता आदेश हो तो सभी अप एवं डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश देना।
- 3.6 पैसेन्जर गाड़ियों के लाइन क्लियर एवं पैसेन्जर गाड़ियों को जाने हेतु स्टेशन की घंटी बजाना।
- 3.7 आवश्यकता पड़ने पर रूकने वाली गाड़ियों के गार्ड से पूर्ण आगमन रिपोर्ट लेना।
- 3.8 आवश्यकता पड़ने पर पार्सलों को लादना तथा उतारना।
- 3.9 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेशों का शीघ्रता एवं ईमानदारी से पालन करना।
- 3.10 गार्ड के पर्यवेक्षण में स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार गाड़ियों की शंटिंग करना।
- 3.11 दिन में टेल बोर्ड तथा रात में टेल लैम्प देखकर यह सुनिश्चित करना कि पूरी गाड़ी आ गई/चली गई है।

कमशः पृष्ठ 3 पर

4. फाटकवाला :

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

- 4.1 गाड़ी को गुजरने के लिए समपार फाटक को बंद करके ताला लगाना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर को समपार फाटक के बंद होने की सूचना सम्बन्धित परिशिष्ट 'ए' के अनुसार देना।
- 4.2 दिन में गेट लाज की तरफ सतर्कता के साथ दाहिने हाथ में लाल व बायें हाथ में हरी झण्डी लेकर तथा रात में हाथ बत्ती को ट्रैक की तरफ सफेद रोशनी

करके खड़े होना चाहिये जिससे कि आपात स्थिति में वह आवश्यकता पड़ने पर शीघ्र हाथ बत्ती दिखा सके।

- 4.3 खतरे की आशंका में उसे सतर्क और तुरन्त कार्यवाही हेतु तैयार रखना चाहिये।
- 4.4 उसे देखना चाहिये कि समपार फाटक छोड़ना पड़ जाये तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बंद कर ताला लगा देना आवश्यक है।
- 4.5 फाटक की बलियाँ निरन्तर प्रज्ज्वलित रहना चाहिये, इसे सुनिश्चित कर लें।
- 4.6 यदि आपात स्थिति में उसे फाटक छोड़ना पड़ जाये तो सड़क यातायात को रोकने हेतु फाटक को बंद कर ताला लगा देना आवश्यक है।
- 4.7 इसे सुनिश्चित करना चाहिये कि पहियों के फलेन्ज के पैनल हमेशा साफ रहते हैं।
- 4.7 फाटक या उससे संबंधित यंत्रों में यदि कोई खराबी दिखायी देती है तो शीघ्र से शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित कर देना चाहिये।
- 4.8 यदि वह देखता है कि गाड़ी पार्ट हो गयी हो तो शोर मचाकर या हाव-भाव से ड्राइवर एवं गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकृष्ट करने का प्रयत्न करना चाहिये।
(उसे खतरे का सिगनल कतई नहीं दिखाना चाहिये)
- 4.10 उसे अपने कार्यभार के घंटों में फाटक पर प्रत्येक दशा में उपस्थित रहना चाहिये। उसे समपार फाटक को तब तक नहीं छोड़ना चाहिये जब तक कि वह कार्यमुक्त न हो गया हो।
- 4.11 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये सभी वैध निर्देशों का पालन करना चाहिये।
 - क. गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए फाटक को बंद करने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाटक बंद इंडीकेशन देगा।
 - ख. फाटक होकर गाड़ियों के संरक्षित रूप के पास करने का ध्यान रखना और गाड़ियों के चालन (रन) के दौरान पायी गयी किसी खराबी के संबंध में चिल्लाकर अथवा अंग संचालन द्वारा चालक एवं गार्ड का ध्यान आकृष्ट करेगा।
 - ग. अपने कर्तव्य काल में चेक रेल को साफ रखना।

.....

परिशिष्ट – “ई”

स्टेशन पर उपलब्ध आवश्यक उपकरणों की सूची

क्रम सं०	उपकरण	संख्या
1	फायर बाल्टिया	6
2	अग्निशामक यंत्र	2
3	हैण्ड सिगनल लैम्प (ट्राई कलर बैट्री आपरेटेड)	3
4	फाग सिगनल	50
5	प्राथमिक चिकित्सा बाक्स	1
6	सेपटी चेन	12
7	क्लैम्प	12

8	पैड लाक चाभी सहित	28
9	वूडेन स्प्रेग	24
10	वी.एच.एफ. सेट	1
11	हैण्ड सिगनल फ्लैग	
	लाल	4
	हरा	4
12	स्ट्रेचर	2
13	व्हील चेयर	1

परिशिष्ट "एफ"

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

———— कोई नहीं ————



मंसिदूङ/निर्माण
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंसिदूङ
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ

वमंपरिप्र/सा०
पूर्वोत्तर रेलवे/लखनऊ