

पूर्वोत्तर रेलवे लखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं०—एल०जे०एन०/207

स्टेशन संचालन नियम जारी होने की तिथि :
स्टेशन संचालन नियम लागू होने की तिथि :

नकहाजंगल के स्टेशन संचालन नियम बी०जी०

- टिप्पणी: i) दिनांक 21.12.22 से लागू स्टेशन संचालन नियम संख्या एल.जे.एन./207 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 नियम किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मु.सि.दू.इं./नि./गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना संख्या एनईआर/एल.जे.एन./जे.ई.ए./एस.आई.पी./2021/वी.ई.आर.—जीरो/14 संशोधन 'डी' पर आधारित नियमारेख सं० उपमुसिदूइं/नि०/गोरखपुर/2023 (आर०डी०)/16 दिनांक 17.03.23 मय संशोधन 'ए' दिनांक 19.04.23 व कर्षण आरेख सं० CONS/GKP/EL/TSWR/JEA दिनांक 18.03.23 संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि की रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करें तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें।

2. स्टेशन का विवरण :

2.1 सामान्य स्थिति :

नकहा जंगल स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के विद्युतीकृत गोरखपुर जं० — आनन्दनगर जं०—गोण्डा जं० लूप मार्ग पर इकहरी लाइन 'बी' श्रेणी का स्टेशन है। यह स्टेशन मानक—II(R) अन्तर्पाशित बहुसंकेतीय रंगीन बत्ती वाले सिगनलों सहित डबल विजुअल डिस्प्ले यूनिट कन्ट्रोल पैनल पी.सी. (वी.डी.यू) द्वारा सुसज्जित है। यह गोरखपुर जं० स्टेशन से 5.55 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

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

2.2.1 ब्लाक स्टेशन:

नकहा जंगल स्टेशन के उत्तर में मानीराम स्टेशन 04.97 कि०मी० की दूरी पर एवं दक्षिण में गोरखपुर जं० स्टेशन 05.55 कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

2.2.2 नान ब्लाक स्टेशन :

कोई नहीं।

क्रमशः पृष्ठ 2 पर

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

वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है ।	वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है ।
नकहा जंगल — मानीराम	
इस स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 से ।	मानीराम स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।
नकहा जंगल — गोरखपुर जं०	
इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 से ।	गोरखपुर जं० स्टेशन के अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल तक ।

2.4 ढलान, यदि कोई हो : —समतल —

2.5 ले आउट :

स्टेशन का ले आउट 18 लाइनों का है, जिसमें लाइन सं० 1, 2, 3, 4 व 5 पैसेन्जर रनिंग लाइनें तथा लाइन सं० 6, 7 एवं 8 गुड्स रनिंग लाइनें हैं। सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड हैं एवं शेष सभी लाइनें नान-रनिंग लाइनें हैं।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी०एस०आर०)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
1	801.00 मी०	35	33	लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	विद्युतीकृत
2	716.00 मी०	32	29	मेन लाइन है ।	
3	740.00 मी०	33	30	लूप लाइन एवं उच्चतल प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	
4	305.00 मी०	13	12	डाक लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	
5	710.00 मी०	31	29	लूप लाइन एवं उच्चतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	
6	700.00 मी०	—	—	गुड्स रनिंग लाइन है ।	
7	705.00 मी०	—	—	गुड्स रनिंग लाइन व रेलतल प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	
8	750.00 मी०	—	—	गुड्स रनिंग लाइन व रेलतल प्लेटफार्म सुविधा युक्त है ।	अविद्युतीकृत

(ख) रनिंग लाइन संख्या 2 मेन लाइन है।

(ग) गाड़ियां रनिंग लाइन सं० 1, 2, 3, 5, 6 व 7 से/पर किसी भी दिशा में/से ली/भेजी जा सकती है ।

(घ) डाक रनिंग लाइन सं० 4 पर/से मानीराम स्टेशन से/को तथा गुड्स रनिंग लाइन सं० 8 पर/से गोरखपुर जं० स्टेशन से/को आगमन/प्रस्थान किया जायेगा।

कमशः पृष्ठ 3 पर

2.5.2 गैर चालू लाइने और सी0एस0आर0 में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी0एस0आर0)	वाहन क्षमता (कोच)		अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
		ICF	LHB		
9	686.00 मी0	—	—	मानीराम छोर पर गुड्स रनिंग लाइन सं0 7 से निकली एफ.सी.आई. साइडिंग लाइने है जो एफ.सी.आई. फैक्ट्री को जाती है।	विद्युतीकृत
10	686.00 मी0	—	—		
11	628.00 मी0	—	—		
12	100.00 मी0	04	04	गोरखपुर जं0 छोर पर रनिंग लाइन सं0 1 से निकली हाट एक्सिल साइडिंग लाइन है।	
13	100.00 मी0	04	04	रनिंग लाइन सं0 5 से निकली ब्रेकवान साइडिंग लाइन है।	
14	797.00 मी0	35	33	गोरखपुर जं0 छोर पर स्टेबलिंग लाइन है।	
15	730.00 मी0	32	30	गोरखपुर जं0 छोर पर स्टेबलिंग लाइन है।	
16	730.00 मी0	32	30	गोरखपुर जं0 छोर पर स्टेबलिंग लाइन है।	
17	50.00 मी0	—	—	इंजन रिवर्सल लाइन	
18	50.00 मी0	—	—	इंजन रिवर्सल लाइन	
—	—	—	—	लाइन सं0 8/11 से एच.यू.आर.एल. साइडिंग हेतु एक लाइन निकली है।	

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता :

— कोई नहीं —

2.6 समपार :

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

फाटक सं0	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-पार्शित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली (टी.ए. डब्लू.डी.) उपलब्ध है
2 इंजी0	विशेष	अप डिस्टेन्ट/अप गेट सिगनल/ अप गेट डिस्टेन्ट (समपार सं0 3) सिगनल सं0 -3 तथा डाउन डिस्टेन्ट(जीकेपी)/ डाउन गेट सिगनल सं0 -2 के मध्य कि.मी. 2/3-4 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय गोरखपुर जं0 से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं

कमशः पृष्ठ 4पर

3 इंजी0	विशेष	अप गेट सिगनल सं0 —1आर तथा अप होम सिगनल सं0 एस—38 के मध्य कि.मी. 3/5—6 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
4 ट्राफिक	सी	कॉटा सं0 216एक्स एवं 214ए के मध्य कि.मी. 4/8—9 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
5 ट्राफिक	विशेष	कॉटा सं0 206ए एवं 203बी के मध्य कि.मी. 6/1—2 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	कार्यरत फाटक वाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है।	नहीं
5ए ट्राफिक	सी	कॉटा सं0 201ए एवं 201बी के मध्य कि.मी. 6/2—3 पर स्थित है।	सड़क यातायात के लिए खुला	समपार सं0 5 विशेष श्रेणी पर कार्यरत फाटकवाला	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 :

— कोई समपार नहीं —

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु इस स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'ए' भाग 1, 2, 3 एवं 4 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 मानीराम 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 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 यंत्र के साथ सम्बन्धित ब्लाक खण्ड के मध्य गाड़ियों के आवागमन को नियंत्रित करता है।
इस स्टेशन और स्टेशन मास्टर गोरखपुर जं० के कार्यालय में स्थापित टेलीफोन युक्त इकहरी लाइन डायडो टाइप टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र के साथ एक्सल काउन्टर से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—

क्रमशः पृष्ठ 5 पर

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

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 स्टेशन पर रूट सेटिंग टाइप इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग(EI) और बहुसंकेती रंगीन रोशनी वाले सिगनलो की व्यवस्था है, जो मानक IIR अन्तर्पाशित है तथा कम्प्यूटरीकृत विजुअल डिस्प्ले यूनिट (VDU) से संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर के कार्यालय में गाड़ियों के संचालन हेतु दो VDU (VDU -A व VDU-B) उपकरण लगा है। एक समय पर कोई एक ही VDU क्रियाशील रहेगा व दूसरा VDU स्टैन्डबाई 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) एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के साथ इंटरलॉकिंग व्यवस्था इस प्रकार की है कि इस सिगनल 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 एडवांस्ड स्टार्टर सिगनल के आगे जैसे ही रिप्लेसर ट्रैक को घेरती है, तो ये सिगनल स्वतः ही ऑन स्थिति में हो जाता है। इस सिगनल 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 प्वाइंटों, 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 काउन्टर बाक्स से 'एस.एम.—चाभी' निकाल लेगा, अब VDU (पी.सी.) से कोई संचालन सम्भव नहीं होगा। यद्यपि आफ किया हुआ सिगनल आन किया जा सकता है। 'एस.एम.—चाभी' कार्यरत स्टेशन मास्टर की निजी अभिरक्षा में रहेगी।

(स्टे. संचा. नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' का अनुलग्नक— V 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' व इसका अनुलग्नक—V को देखें।

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

नकहा जंगल—गोरखपुर जं० एवं नकहा जंगल—मानीराम खंड में एक्सल काउन्टर का प्रावधान है। रनिंग लाइन सं० 5 व 7 के दोनों छोरों पर ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउन्टर का प्रावधान है तथा लाइन सं० 1 व 12 के गोरखपुर जं० छोर पर कांटा सं० 220 व 221 पर एक्सल काउन्टर का प्रावधान है, सभी रनिंग लाइनें ट्रैक सर्किटेड है।

कमशः पृष्ठ 6 पर

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. :

क्र० सं०	कालिंग आन सिगनल संख्या	विवरण
1	डाउन कालिंग आन सिगनल सं. सी-3	यह डाउन होम सिगनल सं० एस-1 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 1/2/3 में अथवा डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5/एस-9 तक आने के लिए है।
2	डाउन कालिंग आन सिगनल सं. सी-7	यह डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 4/5 में आने के लिए है।
3	डाउन कालिंग आन सिगनल सं. सी-11	यह डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-9 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 6/7 में आने के लिए है।
4	अप कालिंग आन सिगनल सं. सी-36	यह अप होम सिगनल सं० एस-38 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 1/2/3 अथवा अप राउटिंग होम सिगनल सं० एस-30 तक आने के लिए है।
5	अप कालिंग आन सिगनल सं. सी-28	यह अप राउटिंग होम सिगनल सं० एस-30 के नीचे उसी खम्भे पर लगा है। यह लाइन सं० 5/6/7/8 में आने के लिए है।

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

फिक्सड वार्नर सिगनल की इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है। लाइन सं० 9, 10, 11 पर डाउन स्टाप बोर्ड, एच.यू.आर.एल. साइडिंग की ओर जाने वाली लाइन पर कांटा सं० 501बी के दोनो तरफ स्टाप बोर्ड, एफसीआई/एच.यू.आर.एल. साइडिंग की ओर जाने वाली लाइन पर कांटा सं० 208एक्स के आगे अप स्टाप बोर्ड, लाइन सं० 4 पर डाउन स्टाप बोर्ड एवं स्टेबलिंग लाइन सं० 14, 15, 16 से पूर्व डाउन स्टाप बोर्ड का प्रावधान है।

(v) आपात कास ओवर :-

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

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

काँटा सं०	विवरण	इंडी-केटर लगे हैं या नहीं	सेटिंग की सामान्य स्थिति	नियंत्रण चाभी का नाम	मोटर/यांत्रिक संचालित	रेल परिपथ है या नहीं	पृथक्की-करण के साधन	आइसो-लेशन जिन लाइन के बीच	टिप्पणी
501ए	इकहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	नहीं	लाइन सं० 11 के लिये तथा एच.यू.आर.एल. साइडिंग के विरुद्ध सेट व लाकड	एफ3	यांत्रिक	नहीं	काँटा सेट करके	लाइन सं० 11 एवं एच.यू.आर.एल. साइडिंग	चाभी एफ3 काँटा सं० 501बी के ताले में ताला बन्द रहती है

क्रमशः पृष्ठ 7 पर

501बी	दोहरे एचपीके ताला युक्त काँटा	नहीं	एच.यू.आर. एल. साइडिंग एवं लाइन सं० 11 के विरुद्ध सेट व लाकड	एफ4	यांत्रिक	नहीं	काँटा सेट करके	एच.यू.आर. एल. साइडिंग एवं लाइन सं० 11	साइडिंग चाभी एफ4 स्टेशन मास्टर के व्यक्तिगत अभिरक्षा में रहती है
-------	---	------	--	-----	----------	------	----------------------	---	---

टिप्पणी: चाभियों की लाकिंग फेल हो जाने पर आइसोलेशन बनाये रखने के लिए ऊपर वर्णित कांटो को उनकी नार्मल स्थिति में क्लैम्प व पैडलाक करके उनको 'ए' श्रेणी के स्थायी रूप तालाबन्द कांटें मानकर पैडलाक की चाभियां कार्यरत स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा। (परिशिष्ट "बी" देखें)

(vii) यांत्रिक रूप से संचालित स्टेशनों 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 इस 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 VDU (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 कार्रवाई की जाएगी। विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखें।

(ब) ट्रैप कांटा संकेत:-

—कोई नहीं—

(स) एक्सल काउन्टर के संकेत:-

नकहा जंगल-गोरखपुर जं० एवं नकहा जंगल-मानीराम खंड में लगे एक्सल काउन्टर हेतु एक्सल काउन्टर बाक्स का प्रावधान है। रनिंग लाइन सं० 5 व 7 के दोनो छोरों पर ड्यूल डिटेक्शन एक्सल काउन्टर का प्रावधान है तथा लाइन सं० 1 व 12 के गोरखपुर जं० छोर पर कांटा सं० 220 व 221 पर एक्सल काउन्टर का प्रावधान है। एक्सल काउन्टर के संकेत का विस्तृत विवरण हेतु स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट 'बी' व अनुलग्नक-VI देखें।

क्रमशः पृष्ठ 8 पर

(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 VDU (पी.सी.) पर डिमाक्रेट 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 VDU (पी.सी.) पर दिखाई गई है। ट्रैक सर्किटेड लाइनों को VDU (पी.सी.) पर ट्रैक सर्किटों को दर्शाते हुए विभिन्न रंगों द्वारा दर्शाया गया है। इनको पीली व लाल स्लिट बत्तियां लगे ट्रैक सर्किट इंडीकेशन के द्वारा दर्शाया गया है। सामान्यतः ये इन्डीकेशन बुझे रहते हैं, जब रूट सेट व लॉक हो जाता है तो ओवर लैप सहित उस विशेष रूट के सभी सेक्शनों की '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 कांटो 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 :
इस स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।

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

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

(xiii) कैंक हैंडिल 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 कांटो सेट न होने पर कांटो को कैंक हैंडिल द्वारा सेट किया जाएगा। इस कार्य के लिए ड्यूटी पर कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. स्क्रीन पर कांटो मीनू पर 'कैंक हैंडिल रिलीज' विकल्प सेलेक्ट करेगा। वी.डी.यू. पर कैंक हैंडिल लाक संकेतक फ्लैशिंग पीला जल जाएगा। स्टे.मा कार्यालय में लगे कैंक हैंडिल बाक्स में सम्बन्धित के.एल.सी.आर. लाक पर एक एल.ई. डी. संकेतक जल जायेगा। सम्बन्धित के.एल.सी.आर. के कैंक हैंडिल बाक्स से 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 कैंक हैंडिल रिलीज संकेतक जल जायेगा।

क्रमशः पृष्ठ 9 पर

स्टेशन स्टाफ द्वारा जिस कॉटे को परिचालित करना है उस पर पहुँचेगा। क्रैन्क हैंडिल चाभी के प्लैप ढक्कन तथा क्रैन्क हैंडिल छेद को कॉटा मशीन प्लैप कवर चाभी से खोलेगा। इसके बाद के.एल.सी.आर. चाभी को मशीन में डालेगा, क्रैन्क हैंडिल ढक्कन खोलने के लिए क्लाक वाइज घुमाएगा और कांटा को क्रैक हैंडिलिंग द्वारा अपेक्षित दशा में लाक होने तक परिचालित किया जाएगा। क्रैन्क हैंडिलिंग के बाद स्टेशन स्टाफ क्रैन्क हैंडिल, चाभी व सम्बन्धित के.एल.सी.आर. चाभी के साथ स्टे.मा. कक्ष में वापस आयेगा। क्रैन्क हैंडिल को क्रैन्क हैंडिल बाक्स में रख देगा और चाभी को स्टे मा कक्ष के क्रैन्क हैंडिल 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 फलैशिंग पीला क्रैन्क हैंडिल लाक संकेतक जल जायेगा।

उसके बाद कार्यरत स्टे.मा. वी.डी.यू. स्क्रीन पर प्वाइंट मीनू के सम्बन्धित कांटे के 'क्रैक हैंडिल लाक' विकल्प पर क्लिक करेगा। इससे क्रैन्क हैंडिल लाक हो जायेगा और क्रैन्क हैंडिल लाक संकेतक (स्थायी पीला) वी.डी.यू. पर प्रदर्शित होगा। कांटो की क्रैन्क हैंडिलिंग के बाद नीचे दिए अनुसार दो स्थितियां उत्पन्न होगी –

- (i) कांटा का अपेक्षित संकेत आपरेशन वी.डी.यू. पर दिखाई देगा तो ऐसे मामले में गाडी को प्रापर सिगनलों पर पास किया जाएगा।
- (ii) 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। संचलन पूर्ण हो जाने के बाद वी.डी.यू. आपरेशन द्वारा यदि कांटो नार्मलाइज न किया जा सकता हो तो क्रैक हैंडिल द्वारा नार्मल पोजीशन में सेट किया जाएगा।

टिप्पणी :

- (i) प्रत्येक बार जब विद्युत कांटा मशीन से संचालित कांटों के टेस्टिंग हेतु अथवा हाथ द्वारा संचालन के लिए के.एल.सी.आर. चाभी निकाला जाये तब इस आशय की प्रविष्टि कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा इस उद्देश्य से बनाये गये रजिस्टर में स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" अनुलग्नक-1 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 क्रैन्क हैंडिल 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।

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

- (v) स्टेशन मास्टर कक्ष में उपलब्ध दोनों वीडियो के फेल/नो-लाइट हो जाने की दशा में ईसीएच चाभी को काउण्टर बाक्स पर उपलब्ध स्लाट में लगाकर घुमाएगा तथा पुश बटन को दबाएगा। ऐसा करने के 120 सेकेंड के बाद सभी काउण्टर उपयोग हेतु मुक्त हो जाएंगे एवं सम्बन्धित काउन्टर पर एक नम्बर बढ़ेगा इसकी प्रविष्टि परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा काउण्टर रजिस्टर में की जायेगी।

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

1. सुपर इमरजेन्सी रुट रिलीज वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
2. नार्मल रुट कैंसिलेशन वीडर काउन्टर (ईयूवाईएन)।
3. कालिंग आन सिगनल वीडर काउन्टर (सीओजीजीएन)।
4. आपातकालीन सिगनल रिप्लेसमेन्ट वीडर काउन्टर(ईजीजीएन)।
5. कैंक हैण्डिल वीडर गणक (सीएच)।
6. आपातकाल में कांटा संचालन काउण्टर (ईडब्ल्यूएन)।
7. ओवरलैप रिलीज काउन्टर (ईओवीएन)
8. आपातकालीन कैंक हैण्डिल काउण्टर (ईसीएच)।
9. लाइन क्लीयर कैंसिलेशन वीडर काउन्टर (UFSBI ब्लाक यन्त्रों में)
10. ब्लाक यन्त्र वीडर काउन्टर (डायडो टाइप टोकनलेस ब्लाकयन्त्र में)
11. लाइन सं० 5 व 7 हेतु एक्सल काउण्टर रीसेट वीडर गणक।
12. एक्सल काउन्टरों का वीडर काउन्टर (रिसेट बाक्सों में)।

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

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

(xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति :-
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया 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।

कमशः पृष्ठ 11 पर

(xix) ब्लाक की क्लियरिंग :

कार्यरत स्टेशन मास्टर **मानीराम छोर** पर बी.पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल द्वारा तथा **गोरखपुर छोर** पर उपलब्ध **एक्सल काउन्टर** की लघु हरी प्रकाश बत्ती के द्वारा सम्बन्धित ब्लाक सेक्शन की क्लियरिंग सुनिश्चित करेगा व ब्लाक सेक्शन क्लियर इण्डिकेशन की विफलता की दशा में गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के उपरान्त ही सम्बन्धित ब्लाक की क्लियरिंग सुनिश्चित करेगा।

4.1.1 अप आगमन सिगनल :-

- (क) अप गेट डिस्टेंट (समपार सं० 3)/अप डिस्टेंट/अप गेट सिगनल (समपार सं० 2) सं० (3) का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जो समपार सं० 2 (**गोरखपुर जं०**) की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।
- (ख) अप गेट सिगनल सं० 1 **आर** का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जो समपार सं० 3 की बन्द व लाक स्थिति तथा अप होम सिगनल संख्या एस-38 द्वारा नियंत्रित है।
- (ग) अप होम सिगनल सं. एस-38 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये :-
लाइन सं० 1 हेतु बायीं ओर जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 3 हेतु प्रथम दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
अप राउटिंग होम सिगनल सं० एस-30 तक जाने हेतु अंतिम दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
- (घ) अप राउटिंग होम सिगनल सं० एस-30 का नार्मल आस्पेक्ट **लाल** है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय:-
लाइन सं० 5 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं० 6 हेतु प्रथम दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 7 हेतु द्वितीय दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं० 8 हेतु अन्तिम दायाँ जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।

4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :-

- (क) (i) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-12 लाइन सं० 2 से।
(ii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-14 लाइन सं० 1 से।
(iii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-16 लाइन सं० 3 से।
(iv) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-18 लाइन सं० 4 से।
(v) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-20 लाइन सं० 5 से।
(vi) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-22 लाइन सं० 6 से।
(vii) अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-24 लाइन सं० 7 से।
- (ख) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 **मानीराम छोर** के बी. पी.ए.सी के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लाक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) ब्लाक पैनल द्वारा नियंत्रित है।

कमशः पृष्ठ 12 पर

4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :

- (क) डाउन डिस्टेंट सिगनल सं. ए-1 का नार्मल आस्पेक्ट पीला है जो डाउन होम सिगनल सं0 एस-1 की स्थिति पर निर्भर है।
- (ख) डाउन होम सिगनल सं. एस-1 जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाये :-
लाइन सं0 1 हेतु दांयी ओर जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं0 2 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं0 3 हेतु प्रथम बांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
डाउन राउटिंग होम सिगनल सं0 एस-5 तक जाने हेतु द्वितीय बांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
डाउन राउटिंग होम सिगनल सं0 एस-9 तक जाने हेतु अन्तिम बांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
- (ग) डाउन राउटिंग होम सिगनल सं0 एस-5 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय:-
लाइन सं0 4 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।
लाइन सं0 5 हेतु बांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
- (घ) डाउन राउटिंग होम सिगनल सं0 एस-9 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जंक्शन रुट इंडीकेटर के साथ इस तरह पढ़ा जाय:-
लाइन सं0 6 हेतु दांयों जंक्शन रुट इंडीकेटर सहित।
लाइन सं0 7 हेतु जंक्शन रुट इंडीकेटर रहित।

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल :-

- (क) (i) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-13 लाइन सं0 2 से।
(ii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-15 लाइन सं0 1 से।
(iii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-17 लाइन सं0 3 से।
(iv) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-21 लाइन सं0 5 से।
(v) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-23 लाइन सं0 6 से।
(vi) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-25 लाइन सं0 7 से।
(vii) डाउन प्रस्थान सिगनल सं0 एस-27 लाइन सं0 8 से।
- (ख) डाउन अग्रिम प्रस्थान/डाउन गेट डिस्टेंट(समपार सं0 2) सिगनल सं0 एस-37 का नार्मल आस्पेक्ट लाल है। इसका आफ आस्पेक्ट, डायडो टाइप टोकेनलेस विद्युत ब्लाक यंत्र तथा गेट (समपार सं0 3) स्लाट स्विच सं0 1एल द्वारा नियंत्रित है।
- (ग) डाउन गेट (समपार सं0 2)/डाउन डिस्टेंट (गोरखपुर) सिगनल सं0 (2) का नार्मल आस्पेक्ट लाल है जो समपार सं0 2 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :**स्टाप सिगनल:**

अप स्टाप सिगनल सं0 एस-26 लाइन सं0 8 पर।

- नोट: (अ) अप होम सिगनल सं0 एस-38 समपार सं0 4 एवं अप गाड़ियो का लाइन सं0 1/2 पर आगमन करते समय व लाइन सं0 3 पर मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं0 5 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।

कमश: पृष्ठ 13 पर

- (ब) अप राउटिंग होम सिगनल सं० एस-30 लाइन सं० 5 पर ओवरलैप लगाकर लेने के अतिरिक्त समपार सं० 5 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (स) डाउन होम सिगनल सं० एस-1 लाइन सं० 1/3 पर ओवरलैप लगाकर आगमन करते समय समपार सं० 5 एवं 1/2/3 पर मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं० 5 एवं 4 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है। लाइन सं० 6/7 हेतु आगमन करते समय समपार सं० 5ए की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (द) डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-5 लाइन सं० 4 पर आगमन करते समय व लाइन सं० 5 पर ओवरलैप लगाकर आगमन करते समय समपार सं० 5 व लाइन सं० 5 पर मेन लाइन लगाकर आगमन करते समय समपार सं० 5 एवं 4 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (य) डाउन राउटिंग होम सिगनल सं० एस-9 लाइन सं० 6/7 पर आगमन करते समय समपार सं० 5 की बन्द व लाक स्थिति द्वारा नियन्त्रित है।
- (र) सभी डाउन प्रस्थान सिगनल समपार सं० 4 तथा लाइन सं० 1/2/3/4/5 पर सभी अप प्रस्थान सिगनल समपार सं० 5 एवं लाइन सं० 6/7 पर सभी अप प्रस्थान सिगनल समपार सं० 5 व समपार सं० 5ए की बंद व लाक स्थिति द्वारा नियंत्रित है।
- (ल) अग्रिम प्रस्थान सिगनलो का प्रस्थान सिगनलो के 'पीले' आस्पेक्ट पर नियंत्रण नहीं है। अग्रिम प्रस्थान सिगनलो का मेन लाइन प्रस्थान सिगनलो के 'हरे' आस्पेक्ट पर नियंत्रण 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-65	डाउन रूटिंग होम सिगनल सं० एस-5	लाइन सं० 4/5 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
एस.एच-69	डाउन रूटिंग होम सिगनल सं० एस-9	लाइन सं० 6/7 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
एस.एच-72	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-12	लाइन सं० 2 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-73	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-13	लाइन सं० 2 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक अथवा स्टेबलिंग लाइन सं० 14/15/16 में शंटिंग हेतु।
एस.एच-74	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-14	लाइन सं० 1 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-75	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-15	लाइन सं० 1 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक अथवा स्टेबलिंग लाइन सं० 14/15/16 में शंटिंग हेतु।

कमशः पृष्ठ 14 पर

एस.एच-76	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-16	लाइन सं० 3 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-77	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-17	लाइन सं० 3 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक अथवा स्टेबलिंग लाइन सं० 14/15/16 में शंटिंग हेतु।
एस.एच-78	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-18	लाइन सं० 4 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक शंटिंग हेतु।
एस.एच-80	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-20	लाइन सं० 5 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक अथवा लाइन सं० 18 में शंटिंग हेतु।
एस.एच-81	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-21	लाइन सं० 5 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक अथवा लाइन सं० 13/14/15/16 में शंटिंग हेतु।
एस.एच-82	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-22	गुड्स रनिंग लाइन सं० 6 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक अथवा लाइन सं० 9/10/11/एच.यू.आर.एल. साइडिंग में शंटिंग हेतु।
एस.एच-83	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-23	गुड्स रनिंग लाइन सं० 6 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक अथवा बी. वी. साइडिंग लाइन सं० 13 अथवा लाइन सं० 13/14/15/16 में शंटिंग हेतु।
एस.एच-84	अप प्रस्थान सिगनल सं० एस-24	गुड्स रनिंग लाइन सं० 7 से अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक अथवा लाइन सं० 9/10/11/एच.यू.आर.एल. साइडिंग में शंटिंग हेतु।
एस.एच-85	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-25	गुड्स रनिंग लाइन सं० 7 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक अथवा लाइन सं० 13/14/15/16 में शंटिंग हेतु।
एस.एच-86	अप स्टाप सिगनल सं० एस-26	गुड्स रनिंग लाइन सं० 8 से एच.यू.आर.एल. साइडिंग में शंटिंग हेतु।
एस.एच-87	डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-27	गुड्स रनिंग लाइन सं० 8 से डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक अथवा लाइन सं० 13/14/15/16 में शंटिंग हेतु।
एस.एच-90	अप रूटिंग होम सिगनल सं० एस-30	लाइन सं० 5/6/7/8 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
(ख) अनाश्रित शंट सिगनल		
शंट सिगनल सं.		विवरण
डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच-101 मेन लाइन पर कांटा सं० 201ए के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।		मानीराम छोर से लाइन सं० 1/2/3 में अथवा डाउन रूटिंग होम सिगनल सं० एस-5/एस-9 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।
अप शंट सिगनल सं० एस.एच-102 मेन लाइन पर कांटा सं० 219ए के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।		गोरखपुर जं० छोर से लाइन सं० 2/3/12 में अथवा अप शंट सिगनल सं० एस.एच-110 तक अथवा अप रूटिंग होम सिगनल सं० एस-30 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।
डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच-103 इंजिन रिवर्सल साइडिंग लाइन सं० 18 पर कांटा सं० 207एक्स के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।		इंजिन रिवर्सल साइडिंग लाइन सं० 18 से लाइन सं० 5 में शंटिंग के लिये आने हेतु।

कमश: पृष्ठ 15 पर

अप शंट सिगनल सं० एस.एच-104 स्टेबलिंग लाइन सं० 14 पर कांटा सं० 218बी के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।	गोरखपुर जं० छोर से अप शंट सिगनल सं० एसएच-110 तक अथवा अप रूटिंग होम सिगनल सं० एस-30 तक अथवा लाइन सं० 2/3/12 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच.-105 कांटा सं० 208एक्स के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।	डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच.-105 से डाउन रूटिंग होम सिगनल सं० एस-9 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।
अप शंट सिगनल सं० एस.एच.-106 बी.वी. साइडिंग लाइन सं. 13 कांटा सं० 217एक्स के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।	बी. वी. साइडिंग लाइन सं. 13 से अप रूटिंग होम सिगनल सं० एस-30 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।
डाउन शंट सिगनल सं० एस. एच-107 कांटा सं० 220डब्लू के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।	लाइन संख्या 1 से डाउन शंट सिगनल सं० एसएच-111 तक अथवा हॉट एक्सल साइडिंग लाइन सं० 12 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
अप शंट सिगनल सं० एस.एच-108 हॉट एक्सल साइडिंग लाइन सं० 12 में स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।	हॉट एक्सल साइडिंग लाइन सं० 12 से लाइन सं० 1 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच-109 हॉट एक्सल साइडिंग लाइन सं० 12 में स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।	हॉट एक्सल साइडिंग लाइन सं० 12 से डाउन प्रस्थान सिगनल एस-15 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।
अप शंट सिगनल सं० एस.एच-110 कांटा सं० 220डब्लू के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।	अप शंट सिगनल सं० एस.एच-110 से लाइन सं० 1 में शंटिंग के लिये आने हेतु।
डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच-111 कांटा सं० 221डब्लू के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।	डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच-111 से डाउन प्रस्थान सिगनल सं० एस-15 तक शंटिंग के लिये आने हेतु।
डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच-113 एचयूआरएल साइडिंग लाइन की तरफ कांटा सं० 222एक्स के पहले स्वतंत्र खम्भे पर प्रदत्त है।	डाउन शंट सिगनल सं० एस.एच-113 से गुड्स रनिंग लाइन संख्या 8 में शंटिंग के लिये आने हेतु।

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

(ii) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाड़ियों साधारण एवं सहायक नियम 3.68, 3.69, 3.70 एवं 3.71 के अनुसार चलेगी। 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) अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पी०एल०सी० जारी करेगा। डाउन अग्रिम प्रस्थान/डाउन गेट डिस्टेन्ट सिगनल (समपार सं० 2) सं० एस-37 के विफल होने पर स्टेशन मास्टर पी०एल०सी० के साथ गेट डिस्टेन्ट सिगनल की विफलता हेतु **सम्बन्धित गेट सिगनल के दिखाई देने तक** सतर्कता पूर्वक जाने हेतु **सतर्कता आदेश** भी जारी करेगा। इसके साथ पी०एल०सी० की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है। प्रस्थान सिगनल विफलता की दशा में 'आन' स्थिति में पार करने हेतु टी-369(3बी) जारी करेगा।

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर सहायक नियम 3.69(2)(3) के अनुसार मार्ग की सही सेटिंग सुनिश्चित करने के बाद ही टी-369(3बी) जारी करेगा।
- (viii) 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।
- (vi) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे सम्बन्धित रख-रखाव/मरम्मत हेतु सम्बन्धित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दी गयी है।

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

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

4.3 पावर सप्लाई:-

इस स्टेशन में पावर सप्लाई हेतु ए.टी. एवं कामर्शियल सप्लाई के अतिरिक्त डी0जी0 सेट का प्रावधान है। जिनके द्वारा इन्टीग्रेटेड पावर सप्लाई को चार्ज किया जाता है। ए.टी. एवं कामर्शियल सप्लाई की विफलता की स्थिति में सिगनल के लिए सप्लाई आई.पी.एस. (इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई) से स्वतः ही चालू हो जाएगी। आई0पी0एस0 सिस्टम की चार्जिंग के लिये स्टेशन मास्टर द्वारा डी0जी0 सेट चलवा दिया जायेगा।

(स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि0 "बी" के अनुलग्नक-II में देखें)

5. दूर संचार :

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

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

सेक्शन ट्रेन कंट्रोलर एवं कर्षण पावर कंट्रोलर से कंट्रोल टेलीफोन जुड़ा है।

5.2 आटो/डी0ओ0टी0 टेलीफोन :-

इस स्टेशन पर आटो एवं डी0ओ0टी0 टेलीफोन की व्यवस्था है।

5.3 केबिन/गेटो पर मैग्नेटो टेलीफोन :-

समपार सं0 3, 4 एवं 5 से टेलीफोन द्वारा जुड़ा है।

क्रमशः पृष्ठ 17 पर

- 5.4 आई0बी0एस0 का आई0बी0एस0 टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.5 एक्सल काउन्टर/रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.6 यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
- 5.7 वी एच एफ सेट :-
स्टेशन पर उपलब्ध है ।
- 5.8 सचल गाड़ी रेडियों संचार (एमटीआरसी):-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

नोट :- उक्त संचार व्यवस्था में खराबी आ जाने पर इस स्टेशन संचालन नियमावली 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./जे.ई.ए./वी.डी.यू./2023/3 दिनांक 21.03.23 मय संशोधन 'सी' दिनांक 18.04.23 संलग्न है।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

गाड़ी संचालन कर्मचारी जैसे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर, कांटावाला, फाटकवाला कें गाड़ी संचालन कें कर्तव्यों का विवरण परिशिष्ट "डी" में दिया। 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 – पर्यवेक्षक
- (ब) स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर
- (स) कांटावाला
- (द) फाटकवाला

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन की क्लीयरेंस जिससे कि गाड़ी का आगमन/प्रस्थान इस स्टेशन से होना है को सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है। यह कार्य V.D.U. (पी.सी.) 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 में संलग्न परिशिष्ट 'बी' देखें)

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

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 कर्मचारियों को प्रचलित स्टेशन संचालन नियमों को अवश्य पढ़ कर 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 हों।

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

डाउन गाड़ियों के लिए :

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

अप गाड़ियों के लिए :

इस स्टेशन के डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 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 के लिए :

समपार सं० 3

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

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

सहायक नियम 5.19 (2) देखें ।

6.2.1.2 अवरुद्ध लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.09 देखें ।

6.2.1.3 बिना सिगनल वाली लाइन पर गाड़ी का आगमन :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.10 देखें ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :

सामान्य एवं सहायक नियम 5.11 देखें ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

कमशः पृष्ठ 19 पर

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :-

- (i) डाक लाइन सं० 4 हेतु 202टी ट्रेक आकूपाइड होने के 60 सेकेण्ड के बाद डाउन होम/कालिंग-आन सिगनल सं० एस-5/सी-7 ऑफ होगा।
- (ii) कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइन सं० 6/7 से लाइन सं० 11 या लाइन सं० 11 से लाइन सं० 6/7 या लाइन सं० 8 से एचयूआरएल साइडिंग लाइन में अथवा एचयूआरएल साइडिंग लाइन से लाइन सं० 8 में मूवमेन्ट करते समय शान्तिंग चाभी 'एफ-4 का अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में होना सुनिश्चित करेंगे।

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :

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

- (क) सभी फेसिंग कॉटे 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 कॉटे 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 जिसपर गाड़ी को गुजरना है यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ निम्न पर्याप्त दूरी तक साफ न हो -

(अ) अप गाड़ियों के लिए :

- लाइन सं० 1 पर सैण्ड हम्प तक अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
- लाइन सं० 2 पर आगमन के लिये अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
- लाइन सं० 3 पर सैण्ड हम्प तक अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
- लाइन सं० 5 पर कांटा सं० 207एक्स नार्मल दशा में रखकर अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए अप अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-2 तक।
- लाइन सं० 6/7 पर कांटा सं० 208एक्स नार्मल दशा में रखकर।
- लाइन सं० 8 पर कांटा सं० 222एक्स नार्मल दशा में रखकर।

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए:

- लाइन सं० 1 पर सैण्ड हम्प तक अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक।
- लाइन सं० 2 पर आगमन के लिये डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक।
- लाइन सं० 3 पर डेड एण्ड तक अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक।
- लाइन सं० 4 पर डेड एण्ड तक।

कमश: पृष्ठ 20 पर

5. लाइन सं० 5 पर कांटा सं० 217एक्स नार्मल दशा में रखकर अथवा मेन लाइन बनाकर आगमन के लिए डाउन अग्रिम प्रस्थान सिगनल सं० एस-37 तक।
6. लाइन सं० 6 पर डेड एण्ड तक।
7. लाइन सं० 7 पर डेड एण्ड तक।

(घ) समपार फाटक बंद व लाक न कर दिया हो :-

(अ) अप गाड़ियों के लिए :

समपार सं० 4 तथा लाइन सं० 3 व 5 पर ओवरलैप लगाकर लेने के अतिरिक्त समपार सं० 5

(ब) डाउन गाड़ियों के लिए :

लाइन सं० 1/3/4/5 पर ओवरलैप लगाकर लेने पर समपार सं० 5 तथा लाइन सं० 1/2/3/5 पर मेन लाइन लगाकर लेने पर समपार सं० 5 व 4 एवं लाइन सं० 6/7 में लेने पर समपार सं० 5 व 5ए

नोट : गाड़ियों को आने/जाने हेतु कांटे एवं सिगनल पुश बटनों के परिचालन के लिये इस स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट 'बी' को देखें।

(विशेष रूप से 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-V अवश्य पढ़ा जाय। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिए स्टे०मा० को चाहिये कि:

- क. V.D.U.(पी.सी.) पर उपलब्ध ट्रैक सर्किट के इंडीकेशनों को देखकर वांछित लाइन का ओवर-लैप सहित साफ होना सुनिश्चित करेगा।
- ख. आने वाली गाड़ी के लिए वांछित रूट लगाने तथा सिगनल आफ करने के लिये 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।
- ग. सिगनल के आफ होते ही रूट में पड़ने वाले कांटे स्वतः सेट हो जायेंगे।
- घ. सिगनल के रूट में पड़ने वाले तथा ओवरलैप के ट्रैक सर्किटों पर सफेद बत्तियाँ प्रकाशित हो जायेंगी।
- ङ. प्वाइंट्स के निकट लघु सफेद बत्ती जल जायेंगी जो संबंधित कांटों के सेट की स्थिति में विद्युत द्वारा लाक होने की सूचक है। इनके साथ ही देख लें कि संबंधित आगमन सिगनलों का आस्पेक्ट भी वी.डी.यू. पर आया है जो गाड़ी के लिये आगमन सिगनलों का आफ होने का सूचक है।

कमशः पृष्ठ 21 पर

- च जब गाड़ी होम सिगनल पार कर जायेगी तो आगमन सिगनल "आन" स्थिति में हो जायेंगे।
- छ गाड़ी जैसे-जैसे ट्रैक सर्किटों पर आती-जाती है वैसे-वैसे ट्रैक सर्किटों की सफेद 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 नि0 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 सुनिश्चित करे।

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

6.4.1 गाड़ियों का साइमलटेनियस आना एवं जाना :

- (ए) अप ट्रेन का लाइन संख्या 1 पर सैन्ड हम्प बनाकर आगमन ।
और
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3/4/5/6/7 पर ओवरलैप बनाकर आगमन ।
या
अप ट्रेन का लाइन संख्या 2/3/4/5/6/7 से प्रस्थान ।
- (बी) अप ट्रेन का लाइन संख्या 3 पर सैन्ड हम्प बनाकर आगमन ।
और
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/4/5/6/7 पर ओवरलैप बनाकर आगमन ।
या
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/4/5/6/7 से प्रस्थान ।
- (सी) अप ट्रेन का लाइन संख्या 5 पर कौंटा सं0 207एक्स नार्मल रखकर आगमन
और
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/3/4/6/7 पर ओवरलैप बनाकर आगमन ।
या
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/3/4/6/7 से प्रस्थान ।
- (डी) अप ट्रेन का लाइन संख्या 6 पर कौंटा सं0 208एक्स नार्मल रखकर आगमन ।
और
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/3/4 पर ओवरलैप बनाकर आगमन ।
या
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/3/4/5 से प्रस्थान ।

कमशः पृष्ठ 22 पर

- (ई) अप ट्रेन का लाइन संख्या 7 पर कॉटा सं0 208एक्स नार्मल रखकर आगमन ।
और
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/3/4 पर ओवरलैप बनाकर आगमन ।
या
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/3/4/5 से प्रस्थान ।
- (एफ) अप ट्रेन का लाइन संख्या 8 पर कॉटा सं0 222एक्स नार्मल रखकर आगमन ।
और
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/3/4 पर ओवरलैप बनाकर आगमन ।
या
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/3/4/5/6/7 से प्रस्थान ।
- (जी) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1 पर सैन्ड हम्प बनाकर आगमन ।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 3/5/6/7/8 पर ओवरलैप बनाकर आगमन ।
या
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 2/3/5/6/7/8 से प्रस्थान ।
- (एच) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 3 पर डेण्ड एण्ड बनाकर आना ।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/5/6/7/8 पर ओवरलैप बनाकर आगमन ।
या
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/5/6/7/8 से प्रस्थान ।
- (आई) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 4 पर आगमन ।
और
अप ट्रेन का लाइन सं0 1/3/5/6/7/8 पर ओवरलैप बनाकर आगमन ।
या
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/3/5/6/7/8 से प्रस्थान ।
- (जे) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 5 पर कॉटा सं. 217एक्स नार्मल रखकर आगमन ।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/3 पर ओवरलेप बनाकर आगमन ।
या
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/3 से प्रस्थान ।
- (के) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 6 पर ओवरलेप बनाकर आगमन ।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/3/5 पर ओवरलेप बनाकर आगमन ।
या
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/3/5 से प्रस्थान ।
- (एल) डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 7 पर ओवरलेप बनाकर आगमन ।
और
अप ट्रेन का लाइन संख्या 1/3/5 पर ओवरलेप बनाकर आगमन ।
या
डाउन ट्रेन का लाइन संख्या 1/2/3/5 से प्रस्थान ।

कमशः पृष्ठ 23 पर

- 6.4.2 इस स्टेशन पर एक साथ गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुसार किया जायेगा ।
- 6.4.3 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 दोनो गाड़ियाँ 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. स्टेशन पर रुकने वाली **डाउन** गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टे.मा. बी.पी.ए.सी ब्लॉक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लॉक इन्टरफेस(यू.एफ.एस.बी.आई) पर ब्लॉक सेक्शन क्लीयर इण्डिकेशन देखकर व अप गाड़ियों का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टे.मा. 'एचएसएसडीएसी' पर क्लीयर इण्डिकेशन देखकर ब्लॉक सेक्शन का क्लीयर होना सुनिश्चित करेंगे ।

(देखें साधारण नियम 4.17 (2)(b))

इण्डिकेशन की विफलता की स्थिति में अप/डाउन गाड़ियों के आगमन की दशा में सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए समपार सं० 4/5 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 । सम्पूर्ण आगमन की पुष्टि स्वरूप प्राइवेट नम्बर मिल जाने के उपरान्त ही लाइन बंद करेगा तथा समपार सं० 4/5 पर कार्यरत फाटकवाले से प्राइवेट नम्बर न मिलने की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र पंजिका टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा ।

(देखें सा० एवं स०नियम 4.17(vii))

6.6 **गाड़ियों का प्रस्थान :**

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

- (क) स्टेशन मास्टर द्वारा सम्बन्धित स्टेशन से लाइन क्लीयर प्राप्त कर लिया गया हो ।
- (ख) **V.D.U.(पी.सी.)** 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 ।

क्रमशः पृष्ठ 24 पर

- (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 के अनुसार कार्य किया जायेगा।

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

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

(सा0 एवं सहा0 नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया गाड़ियां मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके जायेगी। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन सं० 1/3/5 से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है। लूप लाइन का "आफ" आस्पेक्ट तब तक नहीं आयेगा जबतक कि गाड़ी बर्थिंग ट्रैक पर नहीं आ जाती है। किसी भी स्थिति में गाड़ी, गुडस लाइन से बिना रुके नहीं जायेगी। सम्बन्धित कांटा व सिगनल पुश बटन को स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट बी' के अनुसार संचालित किया जायेगा।

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

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

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

क्रमशः पृष्ठ 25 पर

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 स्टेशन मास्टर 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। कार्यरत स्टे.मा. भौतिक सत्यापन के जरिए व्यक्तिगत रूप से सुनिश्चित करने के बाद कि प्वाइन्ट जोन किसी भी प्रकार के वाहनों/अवरोधों से मुक्त है, और चलाये जाने वाला कॉटा रूट में लाकड नहीं है। स्टेशन मास्टर V.D.U. काउन्टर बाक्स पर इमरजेन्सी 'की' लगायेगा, जिससे काउन्टर बाक्स व वी.डी.यू. पैनल पर इमरजेन्सी 'की' 'इन' का इन्डीकेशन प्राप्त हो जायेगा।

तत्पश्चात् सम्बन्धित प्वाइन्ट मीनू पर आवश्यकतानुसार 'इमर्जेन्सी नार्मल/रिवर्स' विकल्प को क्लिक करेगा। 'इमर्जेन्सी नार्मल/रिवर्स' विकल्प के क्लिक होने बाद सम्बन्धित कॉटा अपने अन्तिम संचालन स्थिति के अनुसार स्वतः नार्मल/रिवर्स हो जायेगा। इससे वीडर काउन्टर (EWN) पर एक उच्च रीडिंग दर्ज हो जाती है। उपरोक्त प्रक्रिया से कॉटो के सेट न होने पाने की दशा में कैंक हैण्डिल की सहायता से कॉटों को सेट किया जायेगा।

स्टे.मा. द्वारा इसकी प्रविष्टि स्टे.मा. डायरी एवं सिगनल विफलता रजिस्टर व वीडर गणक रजिस्टर में की जायेगी। स्टे.मा. को उपरोक्त कार्यवाही करने के लिये विशेष सावधानी बरतनी चाहिये।

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

6.8.1 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.8.2 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 के स्टे.सं.नि. में संलग्न परिशिष्ट 'बी' एवं अनुलग्नक VI देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 26 पर

- 6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :**
सामान्य नियम 3.77(1)(2) एवं सहायक नियम 3.77(i) देखें ।
- 6.8.7 अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.09(1)(2)(3) एवं सहायक नियम 5.09(i) देखें ।
- 6.8.8 बिना सिगनल वाली लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :**
सामान्य नियम 5.10(1)(2) एवं सहायक नियम 5.10(i)(ii)(iii) देखें ।
- 6.8.9 शन्ट सिगनल की विफलता पर कार्य करने की 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। ऐसे मामले में स्टेशन मास्टर सुनिश्चित करेगा कि कोई संदेहात्मक संचालन नहीं किया जा रहा है। जैसे ही सिगनल ठीक हो जाये या चालक कार्यमुक्त हो जाये—इन दोनों में जो पहले हो—तो चालक से मेमो वापस लेकर कार्यालय प्रति पर चिपका दिया जायेगा।

(देखे सहायक नियम 3.68(4)(i)(ii))

- 6.9 ट्रालियों/मोटर ट्रालियों/सामग्री लारियों की कार्य प्रणाली के सम्बन्ध में उपलब्ध:**
सामान्य एवं सहायक नियम 15.18 से 15.28 व स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक VI में देखें ।

- 7. लाइन अवरुद्ध होना :**
सामान्यतः परिचालित लाइन 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 कांटों व सिगनल ब्लाक करने हेतु स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परि० "बी" व अनुलग्नक—V में देखें।
- 8. शंटिंग :**
- 8.1 सामान्य सावधानियाँ :**
सहायक नियम 5.14(1)(2)(3) देखें।
- 8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :**
- (i) जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल आन रखे जाये ।
- (ii) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल "आफ" किये जा चुके हैं तो शंटिंग कार्य उन कांटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है ।

कमशः पृष्ठ 27 पर

- 8.3 (i) **शंटिंग पर प्रतिबन्ध :**
 (क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लॉक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जायेगी ।
 (ख) धुन्ध, कोहरा या किसी भी कारण यदि दृश्यता बाधित हो तो किसी भी गाड़ी का लाइन क्लीयर देने के बाद उसके सामने उन लाइनों पर शंटिंग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है ।
- (ii) **कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :** – कुछ नहीं –
- 8.4 **इकहरी लाइन पर शंटिंग :**
 साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12, 8.13 व 8.15 की ओर विशेष रूप से ध्यान आर्कषित किया जाता है ।
- 8.4.1 ब्लॉक खण्ड साफ होने पर शन्टिंग (आगमन अनुमति देने के पूर्व)**
 सामान्यतया इस स्टेशन पर प्रथम रोक सिगनल तक शन्टिंग आदेश देकर शन्टिंग किये जाने की अनुमति है परन्तु विशेष परिस्थिति में प्रथम रोक सिगनल के बाहर शन्टिंग हेतु, लाइन को ब्लॉक बैक कर शन्टिंग चाभी एवं शन्टिंग आदेश देकर शन्टिंग की जा सकती है ।
 (सा0 नियम 8.12, 8.13 व 8.15 देखें)
- 8.4.2 आती हुई गाड़ी की दिशा में शन्टिंग :-**
 इस स्टेशन पर आवश्यक सिगनल 'आन' रखकर सबसे बाहरी सम्मुख कांटों तक निर्बाध रूप से शन्टिंग की जा सकती है परन्तु सम्मुख कांटों के बाहर एडवांस्ड स्टार्टर तक शन्टिंग, सा0नि0 8.09 में दिये गये शर्तों का अनुपालन करते हुये, करने की अनुमति है। यदि गाड़ी के आने के लिये सिगनल 'आफ' कर दिये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नहीं है उस पर शन्टिंग करने की अनुमति नहीं है।
- 8.4.3 जाती हुई गाड़ी के पीछे शंटिंग**
 इस स्टेशन पर जाती हुई गाड़ी के पीछे प्रथम रोक सिगनल तक शंटिंग की अनुमति है बशर्ते जाने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल को पार कर गयी हो और इसकी यात्रा चालू है। होम सिगनल के बाहर लाइन अवरुद्ध नहीं की जायेगी जब तक कि सामान्य नि. 8.12 एवं 8.13 के अनुरूप लाइन 'ब्लॉक बैक' नहीं कर दी जाती है तथा चालक को शंटिंग आदेश नहीं दिया जाता है।
- 8.4.4 शंटिंग पर प्रतिबन्ध :**
 साधारण एवं सहायक नियम सं. 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करे । किसी भी आने वाली गाड़ी के लिए यदि सिगनल "आफ" कर दिया गया हो तो शंटिंग संचालन नहीं किया जायेगा। जब तक कि लाइन जिस पर शंटिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट नहीं है।
- 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 ब्लॉक उपकरण खराब होने के दौरान शंटिंग :**
 ब्लॉक उपकरण विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शन्टिंग की जायेगी।

कमश: पृष्ठ 28 पर

8.5 दोहरी लाइन पर शंटिंग :

इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

8.6 स्टेशन यार्ड/माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शंटिंग :**(i) स्टेशन यार्ड में शंटिंग:-**

कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा हाट एक्सिल साइडिंग कॉटा सं0 220डब्लू-220एक्स व 221डब्लू-221एक्स का संचालन वी.डी.यू. पैनल द्वारा किया जायेगा। शंटिंग समाप्त होने पर स्टेशन मास्टर वी.डी.यू. पैनल संचालित कांटों को पुनः सामान्य स्थिति में कर देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा हाट एक्सिल साइडिंग कॉटा सं0 220डब्लू-220एक्स व 221डब्लू-221एक्स की कार्यप्रणाली के लिए परिशिष्ट 'बी' देखें।

(ii) जब भी एच.यू.आर.एल साइडिंग में लाइन सं0 6/7 से शंटिंग करनी हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड तथा कांटावाले को शंटिंग के सम्बन्ध में विस्तृत अनुदेश देकर स्टेशन पैनल से संचालित रास्ते के कांटों को बनाकर साइडिंग की चाभी एफ-4 कांटेवाले को देगा। कांटावाला इस चाभी एफ-4 को एच.यू.आर.एल साइडिंग में स्थित साइडिंग कांटा सं0 501बी के दोहरे एच.पी.के. लाक में लगाकर तथा कांटा 501बी को रिवर्स में सेट कर एफ-3 चाभी निकाल लेगा। तत्पश्चात कांटावाला लाइन सं0 11 पर स्थित इकहरे तालायुक्त कांटा सं0 501ए पर जाकर एफ-3 चाभी लगाकर कांटे को रिवर्स स्थिति में एच.यू.आर.एल साइडिंग की ओर बनाकर कांटे को क्लैम्प व पैडलाक करेगा क्योंकि यह रिवर्स स्थिति में चाभी द्वारा लाक नहीं होते हैं। इसके उपरान्त लाइन सं0 6/7 से एच.यू.आर.एल साइडिंग में अथवा एच.यू.आर.एल साइडिंग से लाइन सं0 6/7 में ट्रेन का आवागमन किया जायेगा। शंटिंग समाप्त होने पर कांटावाला साइडिंग कांटों को उनकी नार्मल स्थिति में करके साइडिंग की चाभी एफ-4 स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा। तदुपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा साइडिंग चाभी एफ-4 को अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रख लिया जायेगा तथा पैनल संचालित कांटों को भी नार्मल स्थिति में कर दिया जायेगा।

एच.यू.आर.एल साइडिंग में लाइन सं0 8 से शंटिंग करते समय चाभी एफ-4 स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल के निजी संरक्षण में रहेगी।
(स्टे. संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखें।)

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

(i) किसी 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।

(विस्तृत विवरण के लिये साधारण एवं सहायक नियम का अध्याय-14 एवं परिशिष्ट 'डी' देखें)

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

क्रमशः 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 सा0 एवं सहायक नियम अध्याय 6 के अनुसार कार्य करें।
- (स) बिना सिगनल के किसी गाड़ी का आगमन विद्युत चालित कांटों पर हो तो स्टेशन मास्टर का दायित्व होता है कि वह कांटों को सामान्य और विपरीत दिशा में चलाकर सही सेटिंग सुनिश्चित करें। जब स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित कर लें कि स्टेशन पैनल पर सामान्य/विपरीत संकेत सही है तभी कांटो पर परिचालन की अनुमति दी जा सकती है। कार्यरत 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 गाड़ियाँ :
यदि कोई सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर नियत आगमन समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी नियत आगमन समय के 20 मिनट के अन्दर न पहुँच सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए।
(सा.नि. 6.04 देखें।)
- (iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (v) एक्सिल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :
स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" व अनुलग्नक VI देखें।
- (vi) एम.टी.आर.सी. में खराबी :
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (ख) क्रैक हैण्डिल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :
- (i) आपात स्थिति में मोटर संचालित कांटों को क्रैक हैण्डिल से संचालन का विस्तृत विवरण इस स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" के अनुलग्नक-1 में दिया गया है।
- (ii) ट्रैक सर्किट की विफलता की स्थिति में कांटों का आपात संचालन या रूट रिलीज कराने हेतु सामान्य नियम 3.39 एवं 3.77 देखें।
- (ग) कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्व रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन :
ट्रैक सर्किट के विफल होने पर कालिंग आन सिगनल को आफ करने के पूर्व कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा मार्ग की सही सेटिंग एवं बाधाहित होने की व्यक्तिगत रूप से जांच की जायेगी जिस पर से गाड़ी गुजरना है।

कमशः पृष्ठ 30 पर

(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 निम्न साधनों में से जो कि प्राथमिकता के क्रम में दिये गये हैं उदाहरणार्थ :-

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

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

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

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

क्रमशः पृष्ठ 31 पर

- (i) खाली इंजन/गाड़ी इंजन खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिए प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिए, **अथवा**
- (ii) टावर वैगन/डीजलकार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रैक के वापस आने के लिए, **अथवा**
- (iii) मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिए ।

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

9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :
इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।

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

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :

क. मानीराम छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में अप स्टार्टर सिगनल सं० एस-12 की बत्ती ।

ख. गोरखपुर जं० छोर : प्लेटफार्म पर निर्दिष्ट स्थान से दिन और रात्रि में डाउन स्टार्टर सिगनल सं० एस-13 की बत्ती ।

(विशेषकर सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :

इस स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न स्टेशन संचालन नियम परिशिष्ट 'ई' देखें ।

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

(i) कोहरे, आंधी या धुंध के मौसम में जब दृश्यता परीक्षण लक्ष्य दिखाई न पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर स्वयं तसल्ली कर लेगा कि सिगनल जल रहे हैं 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 हैं। स्टेशन पर फाग सिगनल मैनों का नाम, फाग सिगनल रजिस्टर में लिखा जायेगा तथा नामांकित फाग सिगनलमैनों 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 गैंगमैनों को फाग सिगनल मैन की जगह प्रतिनियुक्त करने का आग्रह करेगा। फाग सिगनलमैन रेलवे के स्थायी कर्मचारी होना चाहिए न कि एवजी कर्मचारी।

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

क्रमशः पृष्ठ 32 पर

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

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

परिशिष्ट की सूची

- | | | |
|---|----------------|---|
| 1 | परिशिष्ट 'ए' | समपार फाटको की कार्य प्रणाली। |
| 2 | परिशिष्ट 'बी' | सिगनलिंग एवं अन्तर्पाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था। |
| | अनुलग्नक-I | मोटर प्वाइंट मशीन का कैंक हैण्डिल द्वारा संचालन। |
| | अनुलग्नक-II | कलर लाइट सिगनलों को प्रकाशित करने की व्यवस्था। |
| | अनुलग्नक-III | इकहरी लाइन बी.पी.ए.सी ब्लॉक पैनल के साथ यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लॉक इन्टरफेस (यू.एफ.एस.बी.आई) का विवरण। |
| | अनुलग्नक-IV | इकहरी लाइन डायडो टाइप टोकनलेस विद्युत ब्लॉक उपकरण का विवरण। |
| | अनुलग्नक-V | विजुअल डिस्प्ले यूनिट (V.D.U.) का पी.सी. द्वारा संचालन की कार्य विधि। |
| | अनुलग्नक-VI | ब्लॉक प्रूविंग बाय एचएसएसडीएसी 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, हॉल्ट, 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

नकहाजंगल तथा गोरखपुर जं० स्टेशनों के मध्य स्थित विशेष श्रेणी का इंजीनियरिंग समपार सं० 3 के संचालन हेतु अनुदेश

टिप्पणी:- इन अनुदेशों को पढ़ते समय इस स्टेशन का आरेख सं० उपमुसिदूङ्ग/नि०/गोरखपुर/ 2023 (आर०डी०)/16 दि. 17.03.23 मय संशोधन 'ए' दिनांक 19.04.23 देखें।

1. विवरण:-

1.1 सामान्य :

1.	समपार फाटक की संख्या	3 विशेष श्रेणी
2.	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	इंजीनियरिंग फाटक
3.	किसके अधीन स्टेशन अधी०/रे०प० निरीक्षक	रेल पथ निरीक्षक/पूर्व/गोरखपुर
4.	किलोमीटर पर स्थित	3/5-6
5.	स्टेशन पर	नकहाजंगल
6.	स्टेशन मध्य ----- एवं	udgktaxy&xksj[kiqj ta0
7.	बी जी/एमजी/एन०जी०	बी.जी.
8.	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9.	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	इण्टरलाकड/नान इण्टरलाकड	इण्टरलाकड
11.	इण्टरलाकिंग का प्रकार	सिगनलो से अन्तर्पाशित
12.	गेट सिगनलों का प्रावधान किलोमीटर	है
	अप दिशा-गेट सिगनल	3/3-4
	डाउन दिशा-गेट सिगनल	-
13.	संकेतक व्यवस्था	बहुसंकेतीय कलर लाइट सिगनल
14.	संचार साधन टेलीफोन/घंटी इत्यादि	टेलीफोन
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	-
16.	सड़क का प्रकार (एन०एच०/एस०एच०/ अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	गोरखनाथ मार्ग
18.	पक्का/कच्चा	पक्का
19.	पहुंच मार्ग	उपलब्ध
20.	सड़क की चौड़ाई	7.50 मीटर
21.	सड़क की कासिंग कोण(इरक्यू गेट के लिये)	समकोण
	पूर्व/उत्तर की तरफ	-
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	-
22.	सड़क की ढाल यदि कोई हो	1 : 40
i.	उत्तर की तरफ	-
ii.	दक्षिण की तरफ	-
23.	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	सीधा
i.	उत्तर की तरफ	-
ii.	दक्षिण की तरफ	-

24.	'हाइट गेज' का प्रावधान	है
25.	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर
26.	चेक रेलो की लम्बाई	7.75 मीटर

27.	समपार के मध्य सड़क का सतह	समतल
28.	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	8.00 मीटर
29.	रोड साइन	उपलब्ध
30.	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31.	टी0 वी0 यू0	87939 अगस्त 2021
32.	अगली गणना की तिथि	अगस्त 2024
33.	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध है
34.	गेट मैनों की संख्या	दो
35.	निकटतम रेलवे सहायता केन्द्र	गोरखपुर रेलवे अस्पताल
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो	नकहा जंगल
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची हां/नहीं	उपलब्ध

1.2 उपकरण :-

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

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-

1. गेट का कार्यकारी अनुदेश हिन्दी में।

2. गेटमैन नियम
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. आश्वासन व निरीक्षण पुस्तिका।
10. जन परिवाद पुस्तिका।
11. संकेत एवं दूर संचार पंजिका।

1.4. (क) समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-

समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये लिफ्टिंग बैरियर व स्लाइडिंग बूम बैरियर की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियर की विफलता पर सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये स्लाइडिंग बूम बैरियर का प्रयोग किया जायेगा। जिनकी कार्य पद्धति निम्न प्रकार से है:-

(i) लिफ्टिंग बैरियर की संचालन पद्धति :-

समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये एक विंच की व्यवस्था है। समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये कार्यरत गेटमैन विन्च को तब तक संचालित करेगा जबतक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियरों के बीच में कोई सड़क वाहन फँस न जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिये चाभी 'एस-1' को घुमाकर निकाल लेगा तथा इसे बूम लाक लीवर पर लगे 'ई' प्रकार के ताले में चाभी 'एस-1' लगाकर घुमायेगा जो लीवर को मुक्त करेगी। बूम लाक लीवर को विपरीत दिशा में खींचने पर बूमों को फाटक बन्द दशा में लाक कर देगा। यह सुनिश्चित करने के बाद कि बूम लाक हो गये हैं बूम लाक लीवर से चाभी "एस" को निकाल लेगा। इस चाभी "एस" को गेट लाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमा देगा जिससे गेट पैनल पर प्रदत्त गेट सिगनल नियंत्रण स्विच मुक्त हो जायेंगे। तत्पश्चात जैसी आवश्यकता हो, अप गाड़ी हेतु गेट सिगनल सं0 1आर को "आफ" करने के लिये गेट सिगनल नियंत्रण स्विच 1आर को 'आर' पोजीशन में घुमा कर अप गेट सिगनल को 'आफ' करेगा अथवा डाउन गाड़ी हेतु गेट नियंत्रण स्विच सं0 1एल को 'आर' पोजीशन में घुमाकर स्टेशन मास्टर को स्लाट देगा। गेट की सुरक्षा के लिये कलर लाइट गेट सिगनल/स्लाट की व्यवस्था है। गेट सिगनल/स्लाट के परिचालन तथा बूम लाक हेतु एक लीवर ग्राउण्ड फ्रेम लगा है। गेट सिगनल/स्लाट का परिचालन करने हेतु गेट लाज में पैनल पर लगे गेट नियंत्रण स्विच को निम्न प्रकार से परिचालित करेगा:-

क्रम सं0	गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान	गेट नियंत्रण स्विच का संचालन
1	अप गाड़ी का आगमन हेतु गेट सिगनल	"1आर" को 'आर' दशा में
2	डाउन गाड़ी का प्रस्थान हेतु स्लाट	"1एल" को 'आर' दशा में

गाड़ी के पूरी गुजर जाने के बाद गेटमैन समपार फाटक को सड़क यातायात हेतु खोलने के लिये सिगनल स्विच को नार्मल करेगा तथा के0एल0सी0आर0 से चाभी "एस" को निकालकर बूम लीवर लाक में लगाकर घुमाएगा तथा लीवर को नार्मल करेगा एवं लीवर से चाभी "एस-1" को निकाल कर इस 'एस-1' चाभी को विन्च में लगे 'ई' प्रकार के लाक में लगाकर घुमायेगा तथा विन्च को तब तक संचालित करेगा जब तक कि लिफ्टिंग बैरियरों के बूम ऊपर उठकर लगभग ऊर्ध्वाधर न हो जाये।

(ii) स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-

(अ) समपार बन्द करने हेतु:-

1. जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।
2. स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले स्टेशन मास्टर/ गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
3. स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी बी1-बी2 वेल्ड है। 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी बी1-बी2 को लगाकर घुमाने से बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी एन1 एवं एन2 रिलीज हो जायेगी।
4. 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी एन1 एवं एन2 को 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी 'एन' रिलीज होगी तथा इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमाएगा जिससे गेट पैनल पर प्रदत्त गेट सिगनल नियंत्रण स्विच मुक्त हो जायेंगे। इसके पश्चात जैसी आवश्यकता हो, अप गाड़ी हेतु गेट सिगनल सं0 1आर को "आफ" करने के लिये गेट सिगनल नियंत्रण स्विच 1आर को 'आर' पोजीशन में घुमा कर अप गेट सिगनल को 'आफ' करेगा अथवा डाउन गाड़ी हेतु गेट नियंत्रण स्विच सं0 1एल को 'आर' पोजीशन में घुमाकर स्टेशन मास्टर को स्लाट देगा।

(ब) समपार खोलने हेतु :-

समपार से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन गेट कंट्रोल स्विच को 'नार्मल' पोजीशन में करेगा तथा चाभी 'एन' के0एल0सी0आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स में लगायेगा। चाभी 'एन' 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी एन1 एवं एन2 मुक्त होगी। जिसकी सहायता से 2वे लाक अप बाक्स में संगत बूमों को खोलने के पश्चात् क्रमशः चाभी बी1 एवं बी2 को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन समपार को सड़क यातायात के लिये खोलेगा।

(ख) 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 गेटमैन को समपार को बन्द व लॉक करने हेतु 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 का समय	गेट से गाड़ी पास होने का सम्भावित समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेट बंद कर सिगनल/स्लाट देने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं० का आदान प्रदान	गेटमैन का प्रा. नं.	स्टेमा का प्रा. नं.	समपार से सम्पूर्ण गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर	रिमार्क
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

गेट विफल होने की स्थिति में :-

इण्टरलाक गेट विफल होने की स्थिति में गेट को नान-इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की कार्यप्रणाली 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 समय से समपार फाटक बन्द करें जिससे गाड़ियों का विलम्बन न हो तथा सड़क यातायात अधिक समय तक विलम्बित न हो।

(ग) टेलीफोन संचार की विफलता :-

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

- समपार का टेलीफोन जो गाड़ी भेजने वाले स्टेशन से सम्बद्ध है, के खराब हो जाने पर स्टेशन मास्टर समपार की ओर 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।

- (iv) गाड़ी आगमन के मामले में स्टेशन मास्टर भेजने वाली गाड़ी के स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।
- (v) तब गाड़ी भेजने वाले स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त ही गाड़ी भेजेगा।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर कार्यरत गेटमैन को भी गैंगमैन/पेट्रोलमैन/प्रथम गाड़ी के ड्राइवर द्वारा टेलीफोन खराब होने के सूचना देगा।
- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो अनुरक्षण के लिये उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिये सूचना देगा।
- (viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा।

(घ) लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता :-

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

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

- (i) यदि गेट की चाभी विन्च, गेट सिगनल लीवर, बूम लाकिंग लीवर 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 का आगमन/प्रस्थान 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) 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 स्टे.मा. उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो विन्च, गेट सिगनल लीवर, बूम लाकिंग लीवर 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।

(च) 'गेट चाभी' का गेट की खुली दशा में विफल हो जाना :-

- (i) गेट की खुली दशा में यदि विन्च, गेट सिगनल लीवर या लीवर से गेट चाभी निकाली जा सके तो गेटमैन तुरन्त कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सूचित करेगा।
- (ii) इस परिस्थिति में गेट को नान-इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन व 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 हेतु सूचित करेगा।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो विन्च, लीवर, 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।

(छ) 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

या

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

जा सके।

- (ii) यदि गेट सिगनल/गेट डिस्टेन्ट 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 समपार की ओर 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।

(ज) 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 दोनो छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर पलैंग 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 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 समपार की ओर तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा जब तक 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 ब्लॉक खण्ड में किसी गाड़ी को भेजने के पूर्व प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लॉक खण्ड में तब तक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।
- (ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद इसकी सूचना गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान द्वारा सूचित करेगा।
- (x) 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 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।

(झ)

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 जब तक 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 निम्नलिखित स्थिति में खड़ा रहेगा।

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

- (ii) दिन में गेटमैन दौड़े 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 सीटी को धागे से बाँधकर लटकाये रहेगा।

(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-

- (i) गेटमैन रोड यूजर सिगनल को लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।
- (ii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर लें, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नहीं जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अपरिहार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बन्द करके ताला लगायेगा।
- (iii) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुई ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिये तत्पर रहेगा।
- (iv) गेटमैन गुजरती हुई सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गर्म धुरा), लटकती हुई चेन, लटकता हुआ बैटरी बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन/बैटरी बाक्स में आग लगी हो तथा ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेपटी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलेण्डर आदि का लटकना, गिरना जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।
- (v) गेटमैन गार्ड द्वारा ड्राइवर को वाकी-टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दोहराने के लिये तैयार रहेगा।
- (vi) समपार फाटक का बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेटमैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।
- (vii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीप वाले स्टेशन मास्टर, गैंगमेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।
- (viii) गेट सिगनल लीवर चाभी खराब हो जाने की दशा में गेटमैन गेट सिगनल को 'आन' 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 चेक 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 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 सिग्नल" (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 दोनों तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फलैंग 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) इकहरी लाइन पर :-

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

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

- (i) यदि समपार गेट किसी वाहन द्वारा तोड़ दिया जाता है और वाहन ट्रैक को बाधित कर रहा है, या बैरियर

या गेट का अन्य कोई भाग ट्रैक को बाधित कर रहा है या गेट पर अन्य कोई अवरोध है तो गेटमैन तुरन्त कार्यवाही करेगा।

- (ii) गेटमैन सड़क यातायात का विवरण लिखेगा जैसे—वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम और स्टेशन मास्टर अथवा रेलपथ निरीक्षक को किसी संदेशवाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।
- (iii) संरक्षा बढ़ाने हेतु इस गेट पर 60 सेकेण्ड का डेड एप्रोच लाकिंग का प्रावधान किया गया है। अतः गाड़ी पास होने के बाद या किसी आपात स्थिति में बन्द गेट को खोलने हेतु सिगनल स्विच नार्मल करने के 60 सेकेण्ड के उपरान्त ही गेट को खोला जा सकेगा। इसके खराब होने पर कार्यरत गेटमैन स्टे.मा. अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

(7). 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 छुएँ 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 चिन्मारियों का निकलना।
 - (ग) इंजन के पेटो में खराबी।
 - (घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
 - (ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
 - (च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।
 3. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत में टूटी तारों एवं बांड को न छुयें।
 4. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर—फ्लैग एवं पटाखें लगायें।
 5. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई. के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर

अप एवं डाउन लाइन
मे पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त
के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।

- (viii) हाइट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ 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 छुये तथा उससे 2 मीटर दूर रहें।

.....

परिशिष्ट "ए"

भाग-2

नकहाजंगल स्टेशन पर स्थित "सी" श्रेणी का ट्राफिक समपार संख्या 4 के संचालन हेतु अनुदेश ।

1. विवरण:-

1.4 सामान्य :

1.	समपार फाटक की संख्या	4 "सी" श्रेणी
2.	इंजीनियरिंग/यातायात फाटक	यातायात फाटक
3.	किसके अधीन स्टेशन अधीन/रे0प0 निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक/नकहाजंगल
4.	किलोमीटर पर स्थित	4/8-9
5.	स्टेशन पर	नकहाजंगल
6.	स्टेशन मध्य ----- एवं	नकहाजंगल यार्ड
7.	बी जी/एमजी/एन0जी0	बी.जी.
8.	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9.	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	इण्टरलाकड/नान इण्टरलाकड	इण्टरलाकड
11.	इण्टरलाकिंग का प्रकार	पैनल इण्टरलाकड
12.	गेट सिगनलों का प्राविधान किलोमीटर	-

13.	संकेतक व्यवस्था	बहुसंकेतीय रंगीन सिगनल
14.	संचार साधन टेलीफोन/घंटी इत्यादि	उपलब्ध है
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16.	सड़क का प्रकार (एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	—
18.	पक्का/कच्चा	पक्का
19.	पहुंच मार्ग	है
20.	सड़क की चौड़ाई	6.30 मीटर
21.	सड़क की क्रॉसिंग कोण 3(इरक्कू गेट के लिये)	समकोण
	पूर्व/उत्तर की तरफ	—
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	—
22.	सड़क की ढाल यदि कोई हो	1 : 40
i.	उत्तर की तरफ	—
ii.	दक्षिण की तरफ	—
23.	सड़क की सीधाई (सीधा/गोलाई)	सीधा
i.	उत्तर की तरफ	—
ii.	दक्षिण की तरफ	—
24.	'हाइट गेज' का प्रावधान	है
25.	बैरियर का प्रकार	इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर
26.	चेक रेलो की लम्बाई	7.45 मीटर

27.	समपार के मध्य सड़क का सतह	समतल
28.	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	7.00 मीटर
29.	रोड साइन	उपलब्ध
30.	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31.	टी0 बी0 यू0	71786 अगस्त 2021
32.	अगली गणना की तिथि	अगस्त 2024
33.	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध है
34.	गेट मैनों की संख्या	दो
35.	निकटतम रेलवे सहायता केन्द्र	गोरखपुर रेलवे अस्पताल
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो	नकहा जंगल
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची हां/नहीं	उपलब्ध

1.2 उपकरण :-

क्र०सं०	विवरण	मात्रा
1.	ट्राई कलर टार्च/पलैशिंग टेल लैम्प	03
2.	हरी हाथ झण्डी	01 (डण्डे में लगा हुआ)
3.	लाल हाथ झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
4.	बैनर पलैग लाल	03
5.	लाल बैनर पलैग लगाने हेतु पोस्ट	02
6.	तालों के साथ अतिरिक्त चेन(जंजीर)	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
7.	पटाखा सिगनल	10

8.	टामी बार	01
9.	मोर्टार पैन (तसला)	01
10.	फावड़ा/बेलचा	01
11.	दुरमुट	1 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
12.	पिक एक्स :	1 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
13.	टिन केस झण्डी के लिये	01
14.	कैन मिटटी के तेल हेतु	01
15.	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन :	01
16.	टिन केस मस्टर शीट के लिये :	01
17.	चश्मों का अतिरिक्त सेट जो चश्मा लग है (दृष्टि वाला)	01
18.	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की संरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम :	01
19.	टोकरी	01
20.	सीटी	01
21.	दीवार घड़ी	01
22.	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-

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

1.4 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-

(क) संचालन पद्धति :-

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं० बी-1 एवं बी-2 } है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए 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 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 व बैरियर-2 के स्विच को 'आन' स्थिति में रखे।
- (iii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को आटो स्थिति में रखें।
- (iv) आपरेटिंग पैनल द्वारा क्लोज बटन दबाकर बूम को {बैरियर सं0 बी-1 एवं बी-2} बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हूटर बजने लगेगा और इन सम्बन्धित बूम आपरेट होगा। बूम के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।
- (v) आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियंत्रण बटन दबायेगा। इसके उपरान्त स्टेशन के **V.D.U.(पी.सी.)** पर भी गेट "बन्द" इन्डीकेशन मिल जायेगा।
- (vi) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे 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 बूम को खोलने के लिए आपरेटिंग पैनल पर उपलब्ध ओपेन बटन को तब तक दबाए जब तक कि पैनल पर बूम का ओपेन इन्डीकेशन न मिल जाए।

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

(क) बन्द करने हेतु :-

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को "आन" स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के आटो/मैनुअल को मैनुअल स्थिति में रखें।
- (iii) सर्व प्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रेन्क को क्लॉक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम {बी1 व बी2} आपरेट

होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा आपरेटिंग पैनल पर दोनो बूम लाक प्रूविंग का लाल इण्डिकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा। समपार फाटक का बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **V.D.U.(पी.सी)** द्वारा समपार फाटक को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा

(ख) खोलने हेतु

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

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

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

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

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

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

(i) चाभी "आर" को गेट लाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सीएचजी-2" मुक्त होगी।

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नॉच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रेन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी "सीएचजी-2" को वापस लाक अप बाक्स में

लगा देगा और चाभी "आर" को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा। बैरियर को क्रेन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में "नॉच" दिखाई पड़ता है। "नॉच" में बूम लाक क्रेन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनों बूम लाक पर की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

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

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

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

- (i) चाभी "आर" को गेट लाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सीएचजी-2" मुक्त होगी।
- (ii) सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात् क्रेन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा। गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नॉच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रेन्क हैण्डिल को लगाकर एंटी क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी सीएचजी-2 को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी "आर" को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

- (i) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।
- (ii) स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग ई.के.टी. में लगी **आरई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।
- (iii) **आरई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **आरई** को गेट लाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **सीएचजी-2** मुक्त होगी।
- (iv) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए "**नॉच**" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी '**सीएचजी-2**' को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी '**आरई**' को वापस एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग ई.के.टी. में लगा देगा।
- (v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **गेट कन्ट्रोल** को लॉक स्थिति में कर देगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डिकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "**आफ**" करेगा। सिगनल "**आफ**" करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डिकेशन बुझ जायेगा।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

- (i) **आर** चाभी के न निकलने की दशा में गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग ई.के.टी. में लगी **आरई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।

(ii) आरई चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी आरई को गेट ला

कार्यरत गेटमैन सीएचजी-2 चाभी द्वारा गेट को खोल कर वापस 2वें लाक अप बाक्स में लगाकर आरई चाभी को मुक्त कर हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा कार्यरत स्टेशन मास्टर आरई चाभी को पुनः पार्किंग ई.के.टी. में लगाना सुनिश्चित करेगा ।

(य) स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-

(क) समपार बन्द करने हेतु:-

- (i) जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार पर लगाए गए स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।
- (ii) स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा ।
- (iii) स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी सी1-सी2 वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2 वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी सी1-सी2 को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी एल1 एवं एल2 रिलीज हो जायेगी।
- (iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी एल1 एवं एल2 को 3वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी 'आर' रिलीज होगी। गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर घुमायेगा जिससे समपार बन्द होने का इन्डीकेशन स्टेशन मास्टर को पैनल पर प्राप्त होगा।
- (v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का सफेद इन्डीकेशन बुझ जायेगा। सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी 'आर' को नहीं निकाला जा सकेगा ।

(ख) समपार खोलने हेतु :-

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण को रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेट रिलीज का इन्डीकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी 'आर' के0एल0सी0आर0 से निकालकर 3वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी 'आर' 3वें लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी एल1 एवं एल2 मुक्त होगी। 3वें लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी एल1 एवं एल2 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।

(र) समपार नियंत्रण:

स्टेशन मास्टर के वी.डी.यू. पैनल पर "553" समपार नियन्त्रण की व्यवस्था है। वी.डी.यू. के स्क्रीन पर आवश्यकतानुसार समपार को 'लाक' अथवा 'रिलीज' करने के लिए कार्यरत स्टे.मा. द्वारा सम्बन्धित 553 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:

समपार पर पुशबटन व हैंड जनरेटर की विफलता होने पर स्टे.मा. द्वारा गेटमैन को क्रेन्क हैंडिल से गेट का परिचालन करने हेतु वी.डी.यू. के स्क्रीन पर सम्बन्धित समपार के सी0एच0जी0-2 के पॉप अप मीनू के 'रिलीज कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा। जिससे सम्बन्धित गेटमैन का क्रेन्क हैंडिल मुक्त हो जायेगा तथा वह क्रेन्क हैंडिल द्वारा गेट का परिचालन कर सकेगा। परिचालन पूर्ण होने पर गेटमैन क्रेन्क हैंडिल को पुनः उसके स्थान पर लगा देगा तत्पश्चात स्टे.मा. सम्बन्धित सी0एच0जी0-2 के पॉप अप मीनू पर 'लाक कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा, जिससे समपार के क्रेन्क हैंडिल पर स्टे.मा. का पुनः नियन्त्रण हो जायेगा।

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

II. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर सी0एच0जी0-2 या स्लाइडिंग बूम बैरियर की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपात कालीन चाभी 'आरई' का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) में लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी ई0के0टी0 में लाकड रहती है। सी0एच0जी0-2 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 'आरई' 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 ई0के0टी0 में लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(ख) गेटमैन को सूचना :-

- (i) अप गाड़ियों के आगमन एवं डाउन गाड़ियों का लाइन सं0 1/2/3/5 पर मेन लाइन बनाकर आगमन तथा डाउन गाड़ियों के प्रस्थान के लिए इस समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये 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 गेटबंद करके इंडीकेशन देने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा.नं0 का आदान प्रदान		समपार से गाड़ी पास होने का समय	आवश्यकता—नुसार गेटमैन द्वारा गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
				गेटमैन का प्रा. नं.	स्टेमा का प्रा. नं.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

गेट विफल होने की स्थिति में :-

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

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

- (ii) इण्डीकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी. यू. पैनल से समपार नियंत्रण '553' द्वारा गेट को लॉक कर लेगा। ऐसा करने पर समपार नियंत्रण लाक 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 ।

(घ) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता :

- (i) जब इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के खराब हो जाने के कारण गेट को बंद न किया जा सके तो गेटमैन तुरन्त प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि बैरियर रेल पथ को बाधित न करता हो ।
- (ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की संभावना 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 लिए समपार की सुरक्षा चेन व तालों द्वारा बंद 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) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित

करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करे कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े।

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

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

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

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

- (i) गेट की खुली दशा में यदि विन्च, बूम लाक लीवर, या लीवर लाक से गेट की चाभी निकाली जा सके तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान के साथ सूचित करेगा।
- (ii) इस परिस्थिति में गेट को नान इण्टरलाक मानकर गाड़ियों का आगमन तथा प्रस्थान नान-इण्टरलाक गेट की प्रक्रिया में निहित निर्देशों के अनुसार किया जायेगा।

- (iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा तथा गाड़ी को हाथ संकेत द्वारा पास करेगा ।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा ।
- (v) 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, बूम लाकिंग लीवर, लीवर लाक की मरम्मत करते हैं को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा ।
- (vii) सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे ।
- (viii) मरम्मत के बाद आपातकालीन चाभी दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा आपात कालीन बाक्स में रखकर पुनः सील कर दिया जायेगा ।

(छ) समपार फाटक पर अवरोध :

- (i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेल पथ बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेल पथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनों छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर पलैंग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा ।
- (ii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए अवरोध के बारे में सूचित करेगा ।
- (iii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को आगमन/प्रस्थान सिगनल यदि किसी ट्रेन के लिए **“आफ”** किया गया हो तो उसको **“आन”** करने के लिए सूचित करेगा ।
- (iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नहीं प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा ।
- (v) गेटमैन, पटाखा व दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती लेकर तेजी से पहले उस तरफ जायेगा जिस तरफ से गाड़ी आने की संभावना है तथा गेटमैन आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही के अनुसार गेट को संरक्षित करेगा ।
- (vi) इसके पश्चात गेटमैन दूसरी ओर गेट को संरक्षित करेगा ।
- (vii) गेटमैन सड़क वाहन का विवरण, चालक का नाम, वाहन मालिक का नाम नोट कर कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा । कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार की ओर तब तक गाड़ी नहीं चलायेगा जब तक कि गेटमैन सुनिश्चित नहीं कर लेता है कि सड़क वाहन, लिफ्टिंग बैरियर या अन्य कोई अवरोध रेल पथ को बाधित नहीं कर रहा है ।

- (viii) कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से कोई भी गाड़ी ब्लाक खण्ड में तब तक न भेजे जबतक कि रेलपथ पर से सभी अवरोध हटा न दिये जाये।
- (ix) रेलपथ से बाधा हटा दिये जाने के बाद इसकी सूचना गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर के आदान-प्रदान से सूचित करेगा।
- (x) कार्यरत स्टेशन मास्टर यदि गेट टूटा हो परन्तु गेट पर कोई अवरोध न हो सभी ट्रेन के चालकों को सतर्कता आदेश जारी करेगा कि सतर्कतापूर्वक आगे बढ़ते हुए समपार को गेटमैन द्वारा हरा संकेत देने पर सावधानी पूर्वक पास करें।
- (xi) यदि समपार फाटक बाधित नहीं है तब गेटमैन समपार को संरक्षा चेनो तथा तालों द्वारा सड़क यातायात के लिये संरक्षित करेगा तथा उसके बाद गेटमैन दिन के समय हरी झण्डी तथा रात्रि में हरी बत्ती गुजरती हुई गाड़ियों को दिखायेगा।
- (xii) स्टेशन मास्टर अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी कर्मचारी को लिफ्टिंग बैरियर को अविलम्ब ठीक कराने हेतु सूचित करेगा।
- (xiii) समपार फाटक पर सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब लिफ्टिंग बैरियर को मरम्मत के उपरान्त संयोजन/फिट मेमो प्राप्त हो जाये।

(ज) समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध :

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

1.5 गेटमैन के कर्तव्य :

(1) सावधानी :

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

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

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

- (i) गेटमैन सतर्कतापूर्वक गेटलाज के सामने आती हुई ट्रेन की तरफ मुँह करके खड़ा रहेगा।
- (ii) दिन में गेटमैन दाये हाथ में लाल झण्डी तथा बाये हाथ में हरी झण्डी डण्डे में लगी हुई मोड़कर लिये रहेगा।
- (iii) रात्रि समय में गेटमैन जलती हुई सफेद हाथ बत्ती लाइन की तरफ दिखाता हुआ खड़ा रहेगा।
- (iv) गेटमैन गले में सीटी धागे से बाधकर 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 ले, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नहीं जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अनिवार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बंद करके ताला लगायेगा।
- (iii) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेटमैन गुजरती हुयी ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिए तत्पर रहेगा।
- (iv) गेटमैन गुजरती हुयी सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा, जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गरम धुरा), लटकती हुयी चेन, लटकता हुआ बैट्री बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन, बैट्री बाक्स में आग लगी हो, ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेपटी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलिण्डर आदि का लटकना, गिरना, जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।
- (v) गेटमैन गार्ड द्वारा ड्राइवर को वाकी-टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दुहराने के लिए तैयार रहेगा।
- (vi) समपार फाटक का बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेट मैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।
- (vii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीपस्थ स्टेशन मास्टर, गैगमेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।
- (viii) जब गेटमैन कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी एवं बैज धारण करेगा।
- (ix) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण पत्र उपलब्ध है।
- (x) गेटमैन 'गेट संचालन नियमों' के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।
- (xi) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये उपकरण अच्छी दशा में है तथा तत्काल उपयोग के लिये तैयार है।
- (xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।
- (xiii) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़क कर एवं दुरमुट से कुटकर ठीक रखेगा।
- (xiv) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं के लिये गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा की समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो
- (xv) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनों तरफ लगाये गये "हाइट लोडिंग गेज" के नीचे से गुजरे।

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

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

यदि गेटमैन गुजरने वाली ट्रेन में कोई असामान्य स्थिति देखता है तो वह निम्नलिखित कार्य करेगा :-

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

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

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

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

(अ) इकहरी लाइन पर :-

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

- (ii) इसके पश्चात् उसी तरह दिन में दूसरा लाल बैनर पलैंग तथा रात्रि में लाल बत्ती लाइन की दूसरी ओर अवरोध से 5 मीटर की दूरी पर लगायेगा।
- (iii) गेटमैन तब पटाखा एवं दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल हाथ बत्ती के साथ गेट को संरक्षित करने के लिये आगे बढ़ेगा।
- (iv) गेटमैन दिन में लाल झण्डी तथा रात्रि में लाल बत्ती दिखाते हुये पहले लाइन पर उस दिशा में बढ़ेगा जिधर से ट्रेन के आने की सम्भावना है 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) 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) गेट मैन सड़क वाहन का विवरण लिखेगा जैसे— वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम और स्टेशन मास्टर अथवा रेल पथ निरीक्षक को किसी संदेश वाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।
- (iii) स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित करने पर 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 कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
- (iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।
- (v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न 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 पेटो में खराबी।
 - (घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
 - (ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
 - (च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।
6. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत में टूटी तारों एवं बांड को न छुयें।
7. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर-फ्लैग एवं पटाखें लगायें।
8. दोहरी लाइन खण्ड में यदि 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 "ए"

भाग-4

नकहा जंगल स्टेशन पर स्थित "सी" श्रेणी का ट्राफिक समपार संख्या 5ए के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण:-

1.5 सामान्य :

1.	समपार फाटक की संख्या	5ए "सी" श्रेणी
2.	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	यातायात फाटक
3.	किसके अधीन स्टेशन अधीन/रेलवे निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक/नकहा जंगल
4.	किलोमीटर पर स्थित	6/2-3
5.	स्टेशन पर	नकहा जंगल
6.	स्टेशन मध्य ----- एवं	नकहा जंगल यार्ड
7.	बी0जी0/एम0जी0/एन0जी0	बी.जी.
8.	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9.	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	इण्टरलाकड/नान इण्टरलाकड	इण्टरलाकड
11.	इण्टरलाकिंग का प्रकार	पैनल इण्टरलाकड
12.	गेट सिगनलों का प्राविधान किलोमीटर	—
13.	संकेतक व्यवस्था	बहुसंकेतीय रंगीन सिगनल
14.	संचार साधन टेलीफोन/घंटी इत्यादि	—
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	10.00 मीटर
16.	सड़क का प्रकार (एन0एच0/एस0एच0/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	एफ.सी.आई. रोड
18.	पक्का/कच्चा	पक्का
19.	पहुंच मार्ग	उपलब्ध है
20.	सड़क की चौड़ाई	50.00 मीटर
21.	सड़क की क्रासिंग कोण(इरक्कू गेट के लिये)	63°
	पूर्व/उत्तर की तरफ	—
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	—
22.	सड़क की ढाल यदि कोई हो	1 : 20
i.	उत्तर की तरफ	—
ii.	दक्षिण की तरफ	—
23.	सड़क की सीधआई (सीधा/गोलाई)	सीधा
i.	उत्तर की तरफ	—

ii.	दक्षिण की तरफ	—
24.	'हाइट गेज' का प्रावधान	है
25.	बैरियर का प्रकार	लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर
26.	चेक रेलो की लम्बाई	14.00 मीटर
27.	समपार के मध्य सड़क का सतह	समतल
28.	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	—
29.	रोड साइन	उपलब्ध
30.	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31.	टी0वी0यू0	—
32.	अगली गणना की तिथि	—
33.	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	—
34.	गेट मैनों की संख्या	कार्यरत फाटकवाला समपार सं0 5 विशेष
35.	निकटतम रेलवे सहायता केन्द्र	गोरखपुर रेलवे अस्पताल
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो	नकहा जंगल
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची हां/नहीं	—

1.2 उपकरण :-

क्र0सं0	विवरण	03
1.	ट्राई कलर टार्च/पलैशिंग टेल लैम्प	01 (डण्डे में लगा हुआ)
2.	हाथ हरी झण्डी	03 (डण्डे में लगा हुआ)
3.	हाथ लाल झण्डी	03
4.	बैनर पलैग लाल	02
5.	लाल बैनर पलैग लगाने हेतु पोस्ट	02 अदद 'स्टाप चिन्ह' के साथ
6.	तालों के साथ अतिरिक्त चेन (जंजीर)	10
7.	पटाखा सिगनल	02
8.	टामी बार	01
9.	मोर्टार पैन	01
10.	फावड़ा/बेल्चा	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
11.	दुरमुट	01 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
12.	पिक एक्स	01
13.	टिन केस झण्डी के लिये	01
14.	कैन मिट्टी तेल के लिए	01
15.	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	01
16.	मस्टर शीट के लिए बाक्स	01
17.	चश्मा लगाने वाले गेट मैनों के लिये अतिरिक्त चश्मा	01
18.	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की सुरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम	01
19.	टोकरी	01
20.	सीटी	01
21.	दीवार घड़ी	02
22.	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	02

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-

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

1.4 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-

(क) समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये लिफ्टिंग बैरियर व स्लाइडिंग बूम बैरियर की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियर की विफलता पर सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये स्लाइडिंग बूम बैरियर का प्रयोग किया जायेगा। जिनकी कार्य पद्धति निम्न प्रकार से है:-

(1) लाइन सं० 6/7 पर आवागमन हेतु लिफ्टिंग बैरियर की संचालन पद्धति :-

समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिए एक जोड़ा लिफ्टिंग बैरियर की व्यवस्था है। लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिए एक विन्च की व्यवस्था है। कार्यरत गेटमैन विन्च को तब तक संचालित करेगा जब तक कि बैरियर नीचे आकर समतल स्थिति में बूम पोस्ट पर स्थिर न हो जाये। वह यह भी सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग बैरियरों के बीच में कोई सड़क वाहन फँस न जाये। विन्च को इस स्थिति में लाक करने के लिए चाभी पी-1 को घुमाकर निकाल लेगा तथा इसे बूम लाक लीवर पर लगे इसके “ई” प्रकार के ताले में चाभी पी-1 लगाकर घुमायेगा जो लीवर को मुक्त करेगी। लीवर को विपरीत दिशा में खींचने पर बूमों को बन्द दशा में लाक कर देगा। लीवर से चाभी पी निकालकर समपार सं० 5 पर आकर गेट लाज में लगे सम्बन्धित लीवर लाक में लगाकर घड़ी की दिशा में घुमायेगा जिससे इस गेट के बन्द होने की पुष्टि स्वरूप स्टेशन मास्टर पैनल पर इण्डिकेशन मिल जायेगा। इण्डिकेशन मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को लाक कर गाड़ी के लिए आवश्यक सिग्नल आफ करेगा। सिग्नल आफ करने पर गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इंडिकेशन चला जायेगा। गाड़ी के गुजरने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार को रिलीज करेगा। जिससे समपार सं० 5 पर गेट लाज में प्रदत्त सम्बन्धित लीवर लाक पर लाक फ्री इण्डिकेशन मिलने के बाद गेटमैन चाभी पी को लीवर लाक से घड़ी की विपरीत दिशा में घुमाकर निकाल देगा। इस चाभी पी को समपार सं० 5ए पर वापस लाकर बूम लाक लीवर पर लगे ताले में लगाकर घुमाकर लीवर को सामान्य दशा में करके इसके ताले से चाभी पी-1 निकाल लेगा तथा विन्च पर लगे इसके ताले में डालकर घुमा देगा तथा विन्च को तब तक घुमायेगा जबतक कि लिफ्टिंग बैरियरों के बूम उपर उठकर लगभग उर्ध्वाधर न हो जाये।

(2) लिफ्टिंग बैरियर की विफलता पर लाइन सं० 6/7 पर आवागमन हेतु स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-

(अ) समपार बन्द करने हेतु:-

1. जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार को स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।
2. स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
3. स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी डी1-डी2 वेल्ड है। 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी डी1-डी2 को लगाकर घुमाने से बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी एम1 एवं एम2 रिलीज हो जायेगी।
4. 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी एम1 एवं एम2 को 3वे 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 एवं स्टे.मा. को सूचित करेगा।
5. समपार के बन्द होने की सूचना प्राप्त होने पर स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण 551 को लाक कर देगा, जिससे समपार के बन्द होने की पुष्टि पैनल पर सफेद इंडीकेशन मिल जायेगा। इसके पश्चात स्टे.मा. गाड़ी के लिये आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा। सिगनल 'आफ' हो जाने के पश्चात गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी "पी" को नहीं निकाला जा सकेगा।

(ब) समपार खोलने हेतु :-

समपार से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट कंट्रोल स्विच को 'नार्मल' पोजीशन में करेगा तथा चाभी "पी" के.एल.सी.आर. से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी "पी" 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी एम1 एवं एम2 मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी एम1 एवं एम2 को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी डी1 एवं डी2 को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समपार को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

नोट: I. कास ओवर कॉटा सं0 201ए-201बी से (लाइन सं0 6/7) आवागमन करने से पूर्व कार्यरत फाटकवाला समपार सं0 5 इस समपार पर आकर समपार सं0 5ए को बन्द व लाक करने के उपरान्त स्टेशन संचालन नियम मे संलग्न इस परिशिष्ट "ए" भाग-4 के विधि के अनुसार कार्यवाही करेगा। गाड़ी के गुजरने के बाद कार्यरत फाटकवाला समपार सं0 5 को खोल कर समपार सं0 5ए पर आकर इस परिशिष्ट "ए" भाग-4 के अनुसार समपार को खोल कर समपार सं0 5 पर वापस चला जायेगा।

II. आपात कालीन स्विच :

आपातकाल के समय गेट रक्षित सिगनलों को आन स्थिति में करने के लिये गेटलाज में एक स्विच का प्रावधान है। यह स्विच एक ग्लास लगे केस में लगा है। केस ताला बंद व सील रहता है। आपात स्थिति में गेट रक्षित सिगनलों को "आन" करने के लिए गेटमैन ग्लास केस के सामने लगे शीशे को तोड़कर स्विच को घुमायेगा, ऐसा करने पर सिगनल "आन" दशा में हो जायेंगे। गेटमैन इसकी सूचना कार्यरत स्टेशन मास्टर को देगा

तथा विस्तृत विवरण डायरी में लिखेगा। आपात स्थिति समाप्त हो जाने पर स्विच को नार्मल कर देगा व केस में नया शीशा लगा दिया जायेगा।

III. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट को खोलें जाने हेतु :

विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय स्टेशन मास्टर द्वारा भेजी गयी आपात कालीन चाभी पीई को बूम लाक लीवर पर लगे ताले में लगाकर घुमाने पर बूम लाक लीवर रिलीज हो जाता है तथा लिफ्टिंग बैरियर को खोला जा सकता है।

(ख) गेटमैन को सूचना :-

- (i) डाउन गाड़ियों के लाइन सं० 6/7 पर आगमन एवं अप गाड़ियों के लाइन सं० 6/7 से प्रस्थान के लिए इस समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर, कार्यरत गेटमैन को टेलीफोन पर निम्न सूचनाएं देगा एवं स्टेशन मास्टर/गेटमैन निम्न प्रारूप में आवश्यकता- नुसार रजिस्टर भरेंगे :-

सामान्य स्थिति में :-

तिथि	गाड़ी संख्या व विवरण	सूचना का समय	कार्यरत गेटमैन द्वारा गेटबंद करके इंडीकेशन देने का समय	स्लाइडिंग बूम से कार्य करते समय प्रा. नं० का आदान प्रदान	गेटमैन का प्रा.नं.	स्टेमा का प्रा.नं.	समपार से गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

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 बन्द व लाक कर दिया गया प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर द्वारा समपार के बन्द व लाक पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

- (ii) इण्डीकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी. यू. पैनल से समपार नियंत्रण 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।

(ग) टेलीफोन संचार की विफलता :

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

- (i) कार्यरत स्टेशन मास्टर, कांटावाला द्वारा गेटमैन को लिखित रूप से पूर्ण विवरण, संख्या एवं गाड़ी की दिशा में बारे में सूचित करेगा ।
- (ii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने के उपरान्त गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद व लाक करेगा तथा इण्डिकेशन कार्यरत स्टेशन मास्टर को ट्रान्समिट करेगा। तत्पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा ।
- (iii) ट्रेनों की अधिकता के कारण कार्यरत स्टेशन मास्टर गेटमैन को सूचित करना संभव न हो सके तो कार्यरत स्टेशन मास्टर 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) गाड़ी के आगमन के मामले में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।
- (vi) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त ही गाड़ी भेजेगा।
- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो टेलीफोन अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने हेतु सूचना देगा ।
- (viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा ।

(घ) लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता :

- (i) जब सम्बन्धित लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के खराब हो जाने के कारण गेट को बंद न किया जा सके तो गेटमैन तुरन्त प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर रेलपथ को बाधित न करता हो।
- (ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की संभावना हो, दिन में लाल बैनर फलैग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा ।

- (iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिए समपार की सुरक्षा चेन व तालों द्वारा बंद 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) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लॉक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करे कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े ।
- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को लिफ्टिंग/ स्लाइडिंग बूम बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा ।
- viii) सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे ।

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

- (i) यदि गेट की चाभी विन्च, बूम लाक लीवर, लीवर लाक से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए टेलीफोन से सूचित करेगा ।
- (ii) आपातकालीन चाभी 'पीई' जोकि स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे सील्ड एवं ताला बंद केस में लगी एच0के0टी0 में लाक रहती है, स्टेशन मास्टर उसकी सील को तोड़कर उसे कार्यरत कर्मचारी के द्वारा गेट पर भिजवायेगा तथा इसकी प्रविष्टि स्टेशन मास्टर अभिलेख में कारण सहित उल्लेख करते हुए हस्ताक्षर करेगा ।
- (iii) इस परिस्थिति में गेट को नान इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान नान-इण्टरलाक गेट की कार्य प्रणाली के अनुसार किया जायेगा ।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा ।
- (अ) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लॉक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करे कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े ।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो विन्च, बूम लाकिंग लीवर, लीवर लाक की मरम्मत करते है को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा ।
- (vii) सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे ।

- (viii) मरम्मत के बाद सम्बन्धित आपात कालीन चाभी दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा सम्बन्धित आपात कालीन बाक्स में रखकर पुनः सील कर दिया जायेगा।

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

- (i) गेट की खुली दशा में यदि विन्च, बूम लाक लीवर, या लीवर लाक से गेट की चाभी निकाली जा सके तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान के साथ सूचित करेगा।
- (ii) इस परिस्थिति में गेट को नान इण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान नान-इण्टरलाक गेट की प्रक्रिया में निहित निर्देशों के अनुसार किया जायेगा।
- (iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चैन एवं ताले से संरक्षित करेगा तथा गाड़ी को हाथ संकेत द्वारा पास करेगा।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा।
- (v) 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, बूम लाकिंग लीवर, लीवर लाक की मरम्मत करते हैं को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा।
- (vii) सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे।
- (viii) मरम्मत के बाद आपात कालीन चाभी दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा आपात कालीन बाक्स में रखकर पुनः सील कर दिया जायेगा।

(छ) समपार फाटक पर अवरोध :

- (i) यदि कोई सड़क वाहन गेट को तोड़कर रेल पथ बाधित कर रहा है या लिफ्टिंग बैरियर या गेट का अन्य भाग रेल पथ को बाधित कर रहा है या अन्य कोई बाधा गेट पर है, तो गेटमैन तुरन्त समपार के दोनों छोरों के ट्रैक पर आवश्यकता हेतु लगाये गये निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर पलैंग तथा रात्रि में लाल बत्ती लगायेगा।
- (ii) इसके तुरन्त बाद ही गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए अवरोध के बारे में सूचित करेगा।
- (iii) कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर को आगमन/प्रस्थान सिगनल यदि किसी ट्रेन के लिए **“आफ”** किया गया हो तो उसको **“आन”** करने के लिए सूचित करेगा।
- (iv) यदि दो या तीन प्रयासों के पश्चात भी कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा प्रत्युत्तर नहीं प्राप्त होता है तो गेटमैन सर्वप्रथम गेट को संरक्षित करने के उपरान्त टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

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

(ज) समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध :

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

1.6 गेटमैन के कर्तव्य :

कार्यरत फाटकवाला समपार सं0 5 इस समपार को भी परिचालित करेगा । अतः गेटमैन के कर्तव्य के लिए संचालन नियम मे संलग्न परिशिष्ट "ए" भाग-3 के अनुसार कार्यरत फाटकवाला समपार सं0 5 के कर्तव्य देखें।

नोट

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 कंधें पर रख कर रेलवे ट्रैक या फाटक पार न करे।
- (iv) ओ.एच.ई. के तारों के समानान्तर 200 मीटर या इससे अधिक दूरी तक धातु की तारों को न खींचें अथवा दौड़ायें।
- (v) ओ.एच.ई. की तारों से चिपके किसी भी व्यक्ति को न 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:-
 5. गेट को तुरन्त बंद करें।
 6. 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 पेटो में खराबी।
 - (घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
 - (ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
 - (च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।
 9. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत में टूटी तारों एवं बांड को न छुयें।
 10. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर-फ्लैग एवं पटाखें लगायें।
11. दोहरी लाइन खण्ड में यदि दोनो लाइनों पर ओ.एच.ई. के तारों के साथ कोई घटना घटित होती है जैसे कि दोनो तारों पर अप एवं डाउन लाइन में पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।
- (viii) हाइट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
- (ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।
- (x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तो तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ में आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
- (xiii) मास्ट(खम्भों) के ऊपर न चढ़ें।

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

.....

परिशिष्ट "ए"

भाग-3

नकहा जंगल स्टेशन पर स्थित "विशेष" श्रेणी का ट्राफिक समपार संख्या 5 के संचालन हेतु अनुदेश

1. विवरण:-

1.6 सामान्य :

1.	समपार फाटक की संख्या	5 विशेष श्रेणी
2.	इंजीनियरिंग / यातायात फाटक	यातायात फाटक
3.	किसके अधीन स्टेशन अधीन/रेलवे निरीक्षक	स्टेशन अधीक्षक/नकहा जंगल
4.	किलोमीटर पर स्थित	6/1-2
5.	स्टेशन पर	नकहा जंगल
6.	स्टेशन मध्य ----- एवं	udgk taxy ;kMZ
7.	बी जी/एमजी/एनजी	बी.जी.
8.	इकहरी लाइन/दोहरी/मिश्रित लाइन	इकहरी लाइन
9.	सामान्य स्थिति	सड़क यातायात के लिए खुला
10.	इण्टरलाकड/नान इण्टरलाकड	इण्टरलाकड
11.	इण्टरलाकिंग का प्रकार	पैनल इण्टरलाकड
12.	गेट सिगनलों का प्राविधान किलोमीटर	—
13.	संकेतक व्यवस्था	Ckgqladsrh; jaxhu flxuy
14.	संचार साधन टेलीफोन/घंटी इत्यादि	उपलब्ध है
15.	समपार फाटक की चौड़ाई	7.50 मीटर
16.	सड़ककाप्रकार(एनएच/एसएच/अन्य)	अन्य
17.	सड़क का नाम	एफ.सी.आई. रोड
18.	पक्का/कच्चा	पक्का
19.	पहुंच मार्ग	उपलब्ध है
20.	सड़क की चौड़ाई	7.35 मीटर
21.	सड़क की कासिंग कोण(इस्क्यू गेट के लिये)	समकोण
	पूर्व/उत्तर की तरफ	—
	पश्चिम/दक्षिण की तरफ	—
22.	सड़क की ढाल यदि कोई हो	1 : 50
i.	उत्तर की तरफ	—
ii.	दक्षिण की तरफ	—
23.	सड़क की सीधआई (सीधा/गोलाई)	सीधा
i.	उत्तर की तरफ	—

ii.	दक्षिण की तरफ	—
24.	'हाइट गेज' का प्रावधान	है
25.	बैरियर का प्रकार	डबल इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/डबल स्लाइडिंग बूम बैरियर
26.	चेक रेलो की लम्बाई	9.05 मीटर

27.	समपार के मध्य सड़क का सतह	समतल
28.	रम्बल स्ट्रिप/गति अवरोध की लम्बाई	8.50 मीटर
29.	रोड साइन	उपलब्ध
30.	गति अवरोधक बोर्ड	उपलब्ध
31.	टी0 वी0 यू0	570061 अगस्त 2021
32.	अगली गणना की तिथि	अगस्त 2024
33.	पटाखा सिगनल लगाने का निर्दिष्ट स्थान	उपलब्ध है
34.	गेट मैनों की संख्या	तीन
35.	निकटतम रेलवे सहायता केन्द्र	गोरखपुर रेलवे अस्पताल
36.	निकटतम निजी चिकित्सा सहायता की उपलब्धता यदि कोई हो	नकहा जंगल
37.	उपलब्ध उपकरणों की सूची हां/नहीं	उपलब्ध

1.2 उपकरण :-

क्र० सं०	विवरण	मात्रा
1.	ट्राई कलर टार्च/फ्लैशिंग टेल लैम्प	3
2.	हाथ हरी झण्डी	1 डण्डे में लगा हुआ
3.	हाथ लाल झण्डी	3 डण्डे में लगा हुआ
4.	बैनर फ्लैग लाल	3
5.	लाल बैनर फ्लैग लगाने हेतु पोस्ट	2
6.	तालों के साथ अतिरिक्त चेन (जंजीर)	2 स्टाप चिन्ह के साथ
7.	पटाखा सिगनल	10
8.	टामी बार	1
9.	मोरटार पैन	1
10.	फावड़ा/बेल्टा	1
11.	दुरमुट	1 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
12.	पिक एक्स	1 (पक्की रोड सतह के लिये आवश्यक नहीं)
13.	टिन केस झण्डी के लिये	1
14.	कैन मिट्टी तेल के लिए	1
15.	बाल्टी/पानी पीने का बर्तन	1
16.	मस्टर शीट के लिए बाक्स	1
17.	चश्मा लगाने वाले गेटमैनों के लिये अतिरिक्त चश्मा	1
18.	गेट पर अवरोध की दशा में समपार की सुरक्षा हेतु प्रदर्शित डायग्राम	1
19.	टोकरी	1
20.	सीटी	1
21.	दीवार घड़ी	1
22.	छोटी चेन ताला चाभीयुक्त	04

1.3 गेट लाज पर रखे जाने वाले अभिलेख :-

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

1.4 समपार फाटक के संचालन हेतु विशेष अनुदेश :-

(क) समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर व स्लाइडिंग बूम बैरियर की व्यवस्था है। इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर की विफलता पर सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करने के लिये स्लाइडिंग बूम बैरियर का प्रयोग किया जायेगा। जिनकी कार्य पद्धति निम्न प्रकार से है:-

(1) लाइन सं० 1/2/3 पर आवागमन हेतु इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर व स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-**(क) संचालन पद्धति :-**

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर { बैरियर सं० बी1 एवं बी2 } है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में एक आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज 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 बी1 एवं बी2} 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 क्रैन्क 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 रखें।
- (ii) पैनल के बैरियर-1, बैरियर-2 के स्विच को 'आन' स्थिति में रखें।
- (ii) पैनल के आटो/मैन्युअल स्विच को आटो स्थिति में रखें।

- (iv) आपरेटिंग पैनल द्वारा क्लोज बटन दबाकर बूम को {बैरियर सं० बी-1 एवं बी-2} बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हूटर बजने लगेगा और इन सम्बन्धित बूम आपरेट होगा। बूम के

बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।

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

(ख) खोलने हेतु :

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

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

(क) बन्द करने हेतु :-

- (i) पैनल के आन/आफ स्विच को “आन” स्थिति में रखे।
- (ii) पैनल के आटो/मैनुअल को मैनुअल स्थिति में रखें।
- (iii) सर्वप्रथम आपरेटिंग पैनल पर लगे हैण्ड जनरेटर के क्रैन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जबतक कि बूम {बी1 व बी2} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। 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। 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, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा

(ख) खोलने हेतु

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

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

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

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

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

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 'क्यू' को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगा:-

(i) चाभी 'क्यू' को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सीएचजी-1" मुक्त होगी।

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नॉच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर क्लॉक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी "सीएचजी-1" को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी 'क्यू' को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा। बैरियर को क्रैन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में "नॉच" दिखाई पड़ता है। "नॉच" में बूम लाक क्रैन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रक्रिया दोनों

बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनों बूम लाक पर की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

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

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

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

- (i) चाभी ‘क्यू’ को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी “सीएचजी-1” मुक्त होगी।
- (ii) सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा। तत्पश्चात् क्रैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा। गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए “नॉच” दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर एंटी क्लक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी सीएचजी-1 को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी ‘क्यू’ को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

- (i) पुश बटन एवं हैण्ड जनरेटर दोनों की विफलता की स्थिति में यदि गेट की चाभी लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. से निकाली न जा सके तो कार्यरत गेटमैन कार्यरत स्टेशन

मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये टेलीफोन द्वारा सूचित करेगा।

- (ii) स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग ई.के.टी. में लगी **क्यूई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।
- (iii) **क्यूई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **क्यूई** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **सीएचजी-1** मुक्त होगी।
- (iv) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए **“नॉच”** दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रेन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी **‘सीएचजी-1’** को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी **क्यूई** को वापस एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग ई.के.टी. में लगा देगा।
- (v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **गेट कन्ट्रोल** को लॉक स्थिति में कर देगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डिकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल **“आफ”** करेगा। सिगनल **“आफ”** करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री **सफेद** इण्डिकेशन बुझ जायेगा।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

- (i) **क्यू** चाभी के न निकलने की दशा में गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग ई.के.टी. में लगी **क्यूई** चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।
- (ii) **क्यूई** चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी **क्यूई** को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी **सीएचजी-1** मुक्त होगी। कार्यरत गेटमैन **सीएचजी-1** चाभी द्वारा गेट को खोल कर वापस 2वे लाक अप बाक्स में लगाकर **क्यूई** चाभी को मुक्त कर हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर **क्यूई** चाभी को पुनः पार्किंग ई.के.टी. में लगाना सुनिश्चित करेगा।

(य) स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-(क) समपार बन्द करने हेतु:-

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

(ख) समपार खोलने हेतु :-

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण को रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिल जायेगा।

गेट रिलीज का इण्डीकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी क्यू के0एल0सी0आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी क्यू 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी के1 एवं के2 मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी के1 एवं के2 को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी बी1 एवं बी2 को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत गेटमैन इस चाभी की सहायता से स्लाइडिंग बूम बैरियर को खोलकर समपार को सड़क यातायात के लिये खोल देगा।

(र)

समपार नियंत्रण:

स्टेशन मास्टर के वी.डी.यू. पैनल पर "552" 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 552 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:

समपार पर पुशबटन व हैंड जनरेटर की विफलता होने पर स्टे.मा. द्वारा गेटमैन को क्रेन्क हैंडिल से गेट का परिचालन करने हेतु वी.डी.यू. के स्क्रीन पर सम्बन्धित समपार के सी0एच0जी0-1 के पॉप अप मीनू के 'रिलीज कन्ट्रोल' के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा। जिससे सम्बन्धित गेटमैन का क्रेन्क हैंडिल मुक्त हो जायेगा तथा वह क्रेन्क हैंडिल द्वारा गेट का परिचालन कर सकेगा। परिचालन पूर्ण होने पर गेटमैन क्रेन्क हैंडिल 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 क्रेन्क हैंडिल पर स्टे.मा. का पुनः नियंत्रण हो जायेगा।

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

II. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर सी0एच0जी0-1 या स्लाइडिंग बूम बैरियर की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपातकालीन चाभी 'क्यूई' का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) में लगे सील्ड एवं ताला बन्द केस में लगी ई0के0टी0 में लाकड रहती है। सी0एच0जी0-1 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 'क्यूई' 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 ई0के0टी0 में लगा दी जाती है तथा ग्लास केस सील्ड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(2) लाइन सं० 4/5/6/7/8 पर आवागमन हेतु इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर/स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-**(क) संचालन पद्धति :-**

समपार फाटक को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द व लाक करने के लिये एक-एक जोड़ा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर, की व्यवस्था है। समपार फाटक पर प्रवेश रोकने वाला तथा निकासी रोकने वाला बैरियर

{ बैरियर सं० बी-3, बी-4 एवं बी-5, बी-6 } है। पुश बटन या हैण्ड जनरेटर से इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियरों को संचालित करने के लिये गेट लाज में दो आपरेटिंग पैनल की व्यवस्था है। पैनल पर गेट से सम्बन्धित बूम को बन्द करने के लिए क्लोज बटन एवं खोलने के लिए ओपेन बटन का प्रावधान है। पैनल से सम्बन्धित बूम के बन्द एवं लाक सुनिश्चित करने के लिये आपरेटिंग पैनल पर { एक आपरेटिंग पैनल पर बैरियर सं० बी-3 एवं बी-4 व दूसरे आपरेटिंग पैनल पर बैरियर सं० बी-5 एवं बी-6 } 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 क्रैन्क 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 सं० बी-5/बी-6 एवं बैरियर सं० बी-3/बी-4 के स्विच को 'आन' स्थिति में रखे।
- (iii) पैनल के आटो/मैनुअल स्विच को आटो स्थिति में रखें।
- (iv) आपरेटिंग पैनल द्वारा क्लोज बटन दबाकर बूम को [सर्वप्रथम बैरियर सं० बी-5, बी-6 एवं उसके पश्चात बी-3, बी-4] बन्द करें। क्लोज बटन दबाते ही एक हूटर बजने लगेगा और इन सम्बन्धित बूम आपरेट होगा। बूम के बन्द होने एवं स्वतः लाक होने के पश्चात, बूम लाक प्रूविंग का लाल इन्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर मिलने पर बटन छोड़े।
- (v) दोनों आपरेटिंग पैनल पर 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 कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का सफेद इन्डीकेशन बुझ जायेगा।

नोट:- सर्वप्रथम आपरेटिंग पैनल पर बैरियर सं० बी-5 तथा बी-6 को बन्द किय जायेगा उसके पश्चात दूसरे आपरेटिंग पैनल पर बैरियर संख्या बी-3 तथा बी-4 बन्द होगा।

(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 इण्डीकेशन मिल जायेगा।

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

नोट:-सर्वप्रथम बैरियर सं० बी-3 तथा बी-4 खुलेगा उसके पश्चात बैरियर संख्या बी-5 तथा बी-6 खुलेगा।

(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 कैंन्क को क्लाक वाइज दिशा में तब तक घुमायें जब तक कि बूम {बी5 व बी6 तथा बी3 व बी4} आपरेट होकर बन्द एवं स्वतः लाक न हो जायें तथा आपरेटिंग पैनल पर दोनों बूम लाक पूर्विंग का लाल इण्डीकेशन आपरेटिंग पैनल पर न मिल जाये। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कंट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा। समपार फाटक का बंद होने का संकेत मिलने पर कार्यरत स्टेशन मास्टर **V.D.U.(पी.सी)** द्वारा समपार फाटक को लाक स्थिति में कर देगा, तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल 'आफ' करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डीकेशन बुझ जायेगा।

(ख) 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 इण्डीकेशन मिल जायेगा।

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

(स) 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 आपातकालीन नियंत्रण का संचालन करेगा जिससे गेट लाज में लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेटमैन चाभी 'एस' को लीवर लाक से निकाल लेगा। गेट बन्द करने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगा:-

(i) चाभी 'एस' को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सीएचजी-3" मुक्त होगी।

(ii) गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रेन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नॉच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रेन्क हैण्डिल को लगाकर क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी "सीएचजी-3" को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी 'एस' को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा। बैरियर को क्रेन्क हैण्डिल से बन्द करने के पश्चात् बूम लाक कवर के साइड में बने लाक को पैनल चाभी द्वारा खोलेगा जिससे बूम लाक कवर के साइड में "नॉच" दिखाई पड़ता है। "नॉच" में बूम लाक क्रेन्क हैण्डिल लगाकर बैरियर को लाक करेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों को बन्द करने के पश्चात् दोनों बूम लाक पर की जायेगी। गेटमैन गेट के बन्द एवं लाक होना सुनिश्चित होने के बाद गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच रिवर्स स्थिति में करेगा एवं नियन्त्रण बटन दबायेगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

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

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर समपार आपात कालीन नियंत्रण का संचालन करेगा। जिससे गेट लाज में लाक फ्री प्रतीक जल जायेगा। तब गेट मैन चाभी 'एस' को लीवर लाक से

निकाल लेगा। गेट खोलने की प्रक्रिया निम्न विधि से करेगा:-

- (i) चाभी 'एस' को गेट लाज में लगे 2वे लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी "सीएचजी-3" मुक्त होगी।
- (ii) सर्वप्रथम बूम लाक को रिलीज किया जायेगा तत्पश्चात् क्रैन्क हैण्डिल द्वारा बैरियर को खोला जायेगा। गेटमैन लोकेशन के पास आयेगा और क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए ढक्कन को खोलेगा जिससे क्रैन्क हैण्डिल लगाने के लिए "नॉच" दिखाई पड़ेगी। जिससे क्रैन्क हैण्डिल को लगाकर एंटी क्लाक वाइज दिशा में आवश्यकतानुसार चलायेगा। यही प्रक्रिया दोनों बैरियरों के लिए की जायेगी। संचालन पूर्ण हो जाने के बाद चाभी सीएचजी-3 को वापस लाक अप बाक्स में लगा देगा और चाभी 'एस' को लीवर लाक सह सर्किट कंट्रोलर/के.एल.सी.आर. में लगाकर घुमा देगा और सूचना स्टेशन मास्टर को देगा।

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

(क) समपार का बन्द करने हेतु परिचालन:

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

लगा देगा और चाभी एसई 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 कन्ट्रोल को लॉक स्थिति में कर देगा। जिससे गेट लाज में लगे लीवर लाक असेम्बली पर से लाक फ्री इण्डिकेशन चला जायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा। सिगनल "आफ" करने पर गेट लाज में लगे दोनों आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री सफेद इण्डिकेशन बुझ जायेगा।

(ख) समपार को खोलने हेतु परिचालन:

- (i) 'एस' चाभी के न निकलने की दशा में गेटमैन गेट लाज में प्रदत्त गेट कन्ट्रोल स्विच को नार्मल स्थिति में करेगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर एस.एम. पैनल कक्ष में लगे पार्किंग ई.के.टी. में लगी 'एसई' चाभी को निकाल कर किसी परिचालन विभाग के कर्मचारी द्वारा कार्यरत गेटमैन के पास गेट लाज पर भेजेगा।
- (ii) 'एसई' चाभी के प्राप्त होने पर कार्यरत गेटमैन चाभी 'एसई' को गेट लाज में लगे 2वें लाक अप बाक्स में लगायेगा, जिससे चाभी सीएचजी-3 मुक्त होगी।

कार्यरत गेटमैन सीएचजी-3 चाभी द्वारा गेट को खोल कर वापस 2वें लाक अप बाक्स में लगाकर 'एसई' चाभी को मुक्त कर हस्त नियंत्रित रूप से स्टेशन को वापस करेगा कार्यरत स्टेशन मास्टर 'एसई' चाभी को पुनः पार्किंग ई.के.टी. में लगाना सुनिश्चित करेगा।

(य) स्लाइडिंग बूम बैरियर की संचालन पद्धति :-

(क) समपार बन्द करने हेतु:-

- (i) जब समपार फाटक को लिफ्टिंग बैरियर की विफलता या किसी अन्य कारण से लिफ्टिंग बैरियर द्वारा न बन्द किया जा सके तब समपार पर लगाए गए स्लाइडिंग बूम बैरियर को खींचकर बन्द किया जायेगा।
- (ii) स्लाइडिंग बूम बैरियर द्वारा समपार को बन्द करने से पहले कार्यरत स्टेशन मास्टर/गेटमैन के बीच अलग से प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान किया जायेगा।
- (iii) स्लाइडिंग बूम बैरियरों के लाकिंग पार्ट की तरफ संगत चाभी बी3-बी4 वेल्ड है। स्लाइडिंग बूम बैरियर के 2 वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में संगत चाभी बी3-बी4 को लगाकर घुमाने से सम्बन्धित बूम लाक हो जायेंगे तथा क्रमशः चाभी के3 एवं के4 रिलीज हो जायेगी।
- (iv) 2वें लाकअप बाक्स से रिलीज चाभी के3 एवं के4 को 3वें लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाने पर चाभी 'एस' रिलीज होगी। गेटमैन इस चाभी को गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 में लगाकर

घुमायेगा जिससे समपार बन्द होने का इन्डीकेशन स्टेशन मास्टर को पैनल पर प्राप्त होगा।

- (v) समपार फाटक को बंद होने का संकेत मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार को लाक स्थिति में कर देगा। तत्पश्चात् गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल “आफ” करेगा। सिगनल “आफ” करने पर गेट लाज में लगे आपरेटिंग पैनल पर से लाक फ्री का सफेद इन्डीकेशन बुझ जायेगा। सिगनल ‘आफ’ हो जाने के पश्चात् गेटलाज में लगे के0एल0सी0आर0 से चाभी ‘एस’ को नहीं निकाला जा सकेगा।

(ख) समपार खोलने हेतु :-

समपार फाटक से गाड़ी पूर्णतया गुजर जाने के उपरान्त कार्यरत स्टेशन मास्टर, समपार नियंत्रण को रिलीज करेगा। जिससे गेट लाज में गेट रिलीज का इन्डीकेशन मिल जायेगा। गेट रिलीज का इन्डीकेशन मिलने के उपरान्त कार्यरत गेटमैन चाभी ‘एस’ के0एल0 सी0आर0 से निकालकर 3वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगायेगा। चाभी ‘एस’ 3वे लाक अप बाक्स में लगाने पर चाभी के3 एवं के4 मुक्त होगी। 3वे लाक अप बाक्स से रिलीज चाभी के3 एवं के4 को 2वे लाक अप बाक्स के सम्बन्धित लाक में लगाकर घुमाकर संगत बूमों की चाभी बी3 एवं बी4 को रिलीज करेगा इसके उपरान्त कार्यरत 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 “554” 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 554 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:

समपार पर पुशबटन व हैन्ड जनरेटर की विफलता होने पर स्टे.मा. द्वारा गेटमैन को क्रैन्क हैंडिल से गेट का परिचालन करने हेतु वी.डी.यू. के स्क्रीन पर सम्बन्धित समपार के सी0एच0जी0—3 के पॉप अप मीनू के ‘रिलीज कन्ट्रोल’ के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा। जिससे सम्बन्धित गेटमैन का क्रैन्क हैंडिल मुक्त हो जायेगा तथा वह क्रैन्क हैंडिल द्वारा गेट का परिचालन कर सकेगा। परिचालन पूर्ण होने पर गेटमैन क्रैन्क हैंडिल को पुनः उसके स्थान पर लगा देगा तत्पश्चात् स्टे.मा. सम्बन्धित सी0एच0जी0—3 के पॉप अप मीनू पर ‘लाक कन्ट्रोल’ के विकल्प पर जाकर क्लिक करेगा, जिससे समपार के क्रैन्क हैंडिल पर स्टे.मा. का पुनः नियन्त्रण हो जायेगा।

नोट: I. कास ओवर कॉटा सं0 201ए—201बी से (लाइन सं0 6/7) आवागमन करने से पूर्व कार्यरत फाटकवाला इस स्टेशन संचालन नियम मे संलग्न

परिशिष्ट "ए" भाग-4 के विधि के अनुसार समपार सं० 5ए पर जाकर समपार सं० 5ए को बन्द व लाक करने के उपरान्त ही इस समपार पर वापस आकर कार्यरत फाटकवाला इस समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद व लाक करने की कार्यवाही करेगा। गाड़ी के गुजरने के बाद कार्यरत फाटकवाला इस समपार को खोल कर समपार सं० 5ए पर जाकर परिशिष्ट "ए" भाग-4 के अनुसार समपार को खोल कर वापस आ जायेगा।

II. 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 जायेंगे। आपात स्थिति समाप्त हो जाने पर स्विच को नार्मल कर देगा। केस में नया शीशा लगा दिया जायेगा।

III. विद्युतीय नियंत्रण विफलता पर गेट का संचालन :

समपार फाटक पर सी०एच०जी०-3 या स्लाइडिंग बूम बैरियर की विद्युत नियंत्रण की विफलता के समय आपात कालीन चाभी 'एसई' का प्रावधान है। यह चाभी स्टेशन मास्टर कार्यालय (पैनल रूम) में लगे सीलड एवं ताला बन्द केस में लगी ई०के०टी० में लाकड रहती है। सी०एच०जी०-3 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 'एसई' 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 सीलड एवं ताला बंद कर दिया जाता है।

(ख) गेटमैन को सूचना :-

- डाउन गाड़ियों के आगमन एवं अप गाड़ियों का लाइन सं० 3/5 पर ओवरलैप लगाकर आगमन के अतिरिक्त तथा अप गाड़ियों के प्रस्थान के लिए इस समपार को सड़क यातायात के विरुद्ध बन्द करके लाक करने के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर, 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	गेटमैन का प्रा. नं.	स्टेमा का प्रा. नं.	समपार से गाड़ी पास होने का समय	आवश्यकता -नुसार गेटमैन द्वारा गाड़ी के पूर्ण आगमन हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	स्टेशन मास्टर / गेटमैन का हस्ताक्षर	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

गेट विफल होने की स्थिति में :-

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 लाक होने की पुष्टि हेतु दिया गया प्राइवेट नम्बर	गाड़ी पास होने का समय	स्टेशन मास्टर/गेटमैन का हस्ताक्षर
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

- (ii) इण्डिकेशन मिल जाने के पश्चात कार्यरत स्टेशन मास्टर वी.डी. यू. पैनल से समपार नियंत्रण द्वारा गेट को लॉक कर लेगा। ऐसा करने पर समपार नियंत्रण लाकड के ऊपर इण्डिकेशन 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।

(ग) टेलीफोन संचार की विफलता :

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

- (i) कार्यरत स्टेशन मास्टर, कांटावाला द्वारा गेटमैन को लिखित रूप से पूर्ण विवरण, संख्या एवं गाड़ी की दिशा में बारे में सूचित करेगा।
- (ii) गेटमैन कार्यरत स्टेशन मास्टर से लिखित सूचना प्राप्त होने के उपरान्त गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध बंद व लाक करेगा तथा इण्डिकेशन कार्यरत स्टेशन मास्टर को ट्रान्समिट करेगा। इण्डिकेशन मिलने पर स्टेशन मास्टर समपार नियंत्रण पुश बटन जीबीएन एवं एलएन को एक साथ दबायेगा। तत्पश्चात गाड़ी के लिए आवश्यक सिगनल "आफ" करेगा।
- (iii) ट्रेनों की अधिकता के कारण कार्यरत स्टेशन मास्टर गेटमैन को सूचित करना संभव न हो सके तो कार्यरत स्टेशन मास्टर 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) गाड़ी आगमन के मामले में कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि गेट का टेलीफोन खराब है।
- (vi) तब गाड़ी प्रस्थान कराने वाला स्टेशन मास्टर ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करने के उपरान्त ही गाड़ी भेजेगा।

- (vii) स्टेशन मास्टर संकेत एवं दूरसंचार विभाग का कर्मचारी जो टेलीफोन अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी है अतिशीघ्र टेलीफोन ठीक करने के लिए सूचना देगा ।
- (viii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब संकेत व दूरसंचार विभाग का कर्मचारी टेलीफोन ठीक करके संयोजन/फिट मेमो देगा ।

(घ) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर की विफलता :

- (i) जब सम्बन्धित इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के खराब हो जाने के कारण गेट बंद न किया जा सके तो गेटमैन तुरन्त प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित करेगा और सुनिश्चित करेगा कि बैरियर रेल पथ को बाधित न करता हो ।
- (ii) गेटमैन को निर्धारित पोस्ट पर सर्वप्रथम जिस तरफ से ट्रेन की आने की संभावना हो, दिन में लाल बैनर पलैंग तथा रात में लाल बत्ती लगायेगा तदुपरान्त समपार के दूसरी तरफ लगायेगा ।
- (iii) गेटमैन समपार पर सड़क यातायात को रोकने के लिए समपार की सुरक्षा चेन व तालों द्वारा बंद 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) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करे कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े ।
- (vii) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग/स्लाइडिंग बूम बैरियर के शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा ।
- (viii) सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे ।

क्रमशः : पृष्ठ 17 पर

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

- (i) यदि गेट की चाभी विन्च, बूम लाक लीवर, सम्बन्धित लीवर लाक से निकाली न जा सके तो गेटमैन, स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुए टेलीफोन से सूचित करेगा ।
- (ii) सम्बन्धित आपातकालीन चाभी **क्यूई/एसई** जोकि स्टेशन मास्टर कार्यालय में लगे सील्ड एवं ताला बंद केस में लगी एच0के0टी0 में लाक रहती है, उसकी सील को तोड़कर स्टेशन मास्टर, कार्यरत कर्मचारी के द्वारा गेट पर भिजवायेगा तथा इसकी प्रविष्टि स्टेशन मास्टर अभिलेख में कारण सहित उल्लेख करते हुए हस्ताक्षर करेगा ।
- (iii) इस परिस्थिति में गेट को नान इण्टरलाक गेट माना जायेगा तथा गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान नान-इण्टरलाक गेट की 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) स्टेशन पर कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी भेजने वाले स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान करते हुये सूचित करेगा कि वह अपनी तरफ से ब्लाक खण्ड में ट्रेन भेजने के पूर्व ड्राइवर को सतर्कता आदेश जारी करे कि वह लगातार सीटी बजाते हुये सतर्कतापूर्वक गेट की तरफ आगे बढ़े ।
- (vi) कार्यरत स्टेशन मास्टर उत्तरदायी अनुरक्षण कर्मचारी को जो विन्च, बूम लाकिंग लीवर, लीवर लाक की मरम्मत करते है को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा ।
- (vii) सामान्य कार्यप्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे ।
- (viii) मरम्मत के बाद सम्बन्धित आपातकालीन चाभी दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा सम्बन्धित आपातकालीन बाक्स में रखकर पुनः सील कर दिया जायेगा ।

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

- (i) गेट की खुली दशा में यदि विन्च, बूम लाक लीवर, या लीवर लाक से गेट की सम्बन्धित चाभी निकाली जा सके तो गेटमैन तुरन्त टेलीफोन द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नम्बर का आदान-प्रदान के साथ सूचित करेगा ।
- (ii) इस परिस्थिति में गेट को नानइण्टरलाक मानकर गाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान नान-इण्टरलाक गेट की प्रक्रिया में निहित निर्देशों के अनुसार किया जायेगा ।
- (iii) गेटमैन गेट को सड़क यातायात के विरुद्ध संरक्षा चेन एवं ताले से संरक्षित करेगा तथा गाड़ी को हाथ संकेत द्वारा पास करेगा ।
- (iv) कार्यरत स्टेशन मास्टर इस गेट की तरफ प्रस्थान करने वाली गाड़ियों के ड्राइवरों को सतर्कता आदेश जारी करेगा ।
- (v) स्टे.मा. 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, बूम लाकिंग लीवर, लीवर लाक की मरम्मत करते है को शीघ्र मरम्मत हेतु सूचित करेगा ।
- (vii) सामान्य कार्य प्रणाली उसी समय प्रारम्भ की जायेगी जब अनुरक्षण कर्मचारी मरम्मत के बाद संयोजन/फिट मेमो दे दे ।
- (viii) मरम्मत के बाद आपात कालीन चाभी दूरसंचार कर्मचारियों द्वारा आपात कालीन बाक्स में रखकर पुनः सील कर दिया जायेगा ।

(छ) समपार फाटक पर अवरोध :

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

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

(ज) समपार फाटक के समीप रेलपथ पर अवरोध :

यदि किसी रेल का टूटना, रेलपथ किसी पेड़ इत्यादि के गिरने के कारण अवरुद्ध होना, सड़क वाहन द्वारा अवरुद्ध अथवा गाड़ी का अवपथन होना जो गेटमैन को दिखाई दे रहा है ,तो गेटमैन और स्टेशन मास्टर "समपार फाटक पर अवरोध" में ऊपर वर्णित प्रक्रिया के अनुसार कार्यवाही करेंगे। यदि अवरोध, समपार गेट को बाधित कर

रहा है तो गेटमैन सड़क यातायात के लिए गेट को उस समय तक बंद रखेगा जब तक रेलपथ से अवरोध हटा न लिया जाये।

1.7 गेटमैन के कर्तव्य :

(1) सावधानी :

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

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

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

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

(3) गेटमैन की नियमित ड्यूटी :-

- (i) गेटमैन रोड यूजर सिग्नल को लगातार जलती हुयी स्थिति में रखना सुनिश्चित करेगा।
- (ii) गेटमैन अपनी ड्यूटी निश्चित रूप से ड्यूटी रोस्टर के अनुसार करेगा और जब तक कार्यमुक्त करने हेतु साथी आ न जाये और वह गेट का कार्यभार ग्रहण न कर ले, तब तक गेटमैन गेट छोड़कर नहीं जायेगा। गेटमैन को यदि आपातकालीन स्थिति में समपार फाटक से हटना अनिवार्य हो तो वह गेट छोड़ने से पूर्व गेट को सड़क यातायात के लिये बंद करके ताला लगायेगा।
- (iii) इन निर्देशों के अतिरिक्त गेट मैन गुजरती हुयी ट्रेन को देखता रहेगा और ट्रेन की संरक्षा हेतु कार्य करने के लिए तत्पर रहेगा।
- (iv) गेटमैन गुजरती हुयी सभी ट्रेनों पर पैनी नजर रखेगा, जिससे किसी अप्रत्याशित घटना जैसे हाट एक्सिल (गरम धुरा), लटकती हुयी चेन, लटकता हुआ बैट्री बाक्स, किसी वाहन/वैगन/ट्रेन, बैट्री बाक्स में आग लगी हो, ब्रेक ब्लाक, ब्रेक बीम, सेपटी ब्रेकेट, वैक्यूम सिलिण्डर आदि का लटकना, गिरना, जिसके कारण ट्रेन की संरक्षा बाधित हो का पता लगाकर आवश्यक कार्यवाही करेगा।
- (v) गेटमैन गार्ड द्वारा झाड़वर को वाकी-टाकी अथवा किसी अन्य माध्यम से दिये गये संकेतों को दुहराने के लिए तैयार रहेगा।
- (vi) समपार फाटक का बैरियर क्षतिग्रस्त अथवा खराब होने की दशा में गेट मैन अतिरिक्त चेन डिस्क एवं तालों का प्रयोग कर सड़क यातायात बन्द करेगा।
- (vii) गेटमैन अपने गेट की किसी भी खराबी के लिये यथाशीघ्र समीपस्थ स्टेशन मास्टर, गैगमेट अथवा रेलपथ निरीक्षक को सूचित करेगा।

- (viii) जब गेटमैन कार्य पर रहेगा तो वह निर्धारित वर्दी व बैज धारण करेगा।
- (ix) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि ड्यूटी के समय उसके पास दक्षता प्रमाण पत्र उपलब्ध है।
- (x) गेटमैन 'गेट संचालन नियमों' के अनुरूप कार्य करेगा तथा नियमों के बारे में पूर्णरूपेण जानकारी रखेगा।
- (xi) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि उसके गेट पर आपूर्ति किये गये उपकरण अच्छी दशा में है तथा तत्काल उपयोग के लिये तैयार है।
- (xii) गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि समपार पर चेक रेल गैप साफ है।
- (xiii) गेटमैन समपार फाटक की सड़क को (कच्ची सड़क) पानी छिड़क कर एवं दुरमुट से कुटकर ठीक रखेगा।
- (xiv) गेटमैन सड़क प्रयोगकर्ताओं की, गेट को बन्द रखने की स्थिति से उत्पन्न असुविधाओं के प्रति सतर्क रहेगा तथा ध्यान देगा की समपार फाटक कम से कम समय के लिये बन्द हो
- (xv) विद्युतीय रेल प्रखण्ड पर गेटमैन यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क वाहन/पशु जो उस सड़क से गुजरते हैं, समपार के दोनों तरफ लगाये गये "हाइट लोडिंग गेज" के नीचे से गुजरे।
- (xvi) जहाँ तक सम्भव हो गेटमैन मनुष्यों अथवा जानवरों के अवैध आवागमन पर रोक लगायेगा।

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

यदि गेटमैन गुजरने वाली ट्रेन में कोई असामान्य स्थिति देखता है तो वह निम्नलिखित कार्य करेगा :-

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

(5). आपात कालीन स्थिति में समपार फाटक पर की जाने वाली कार्यवाही

:-

- (i) समपार फाटक पर कोई अवरोध आ जाने पर वह लाइन पर दोनों तरफ निर्धारित पोस्ट पर दिन में लाल बैनर फलैंग तथा रात्रि में लालबत्ती लगायेगा ।
- (ii) इसके उपरान्त यदि गेटमैन अवरोध हटाने में सक्षम नहीं है तो वह स्टेशन मास्टर टेलीफोन 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 है तो गेटमैन सर्वप्रथम समपार फाटक को संरक्षित करने के बाद पुनः टेलीफोन से सूचित करेगा।

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

(अ) इकहरी लाइन पर :-

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

(ब) 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 वाहन का विवरण लिखेगा जैसे—वाहन संख्या, ड्राइवर का नाम, मालिक का नाम और स्टेशन मास्टर अथवा रेल पथ निरीक्षक को किसी संदेश वाहक या अन्य उपलब्ध संसाधनों के द्वारा सूचित करेगा।
- (iii) स्टेशन मास्टर द्वारा सूचित करने पर 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:—
 7. गेट को तुरन्त बंद करें।
 8. 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 पेंटों में खराबी।
 - (घ) किसी व्यक्ति के तारों से चिपकने पर।
 - (ङ) तारों पर पेड़ का गिरना।
 - (च) टूटे या खुले बांड इत्यादि।
 12. उपर्युक्त किसी भी घटना में से किसी भी हालत में टूटी तारों एवं बांड को न छुयें।
 13. ओ.एच.ई. के तार टूटने की स्थिति में यातायात की दिशा में सावधानीपूर्वक जाते हुए, तारों से 2 मी. की उचित दूरी बनाते हुए, सुरक्षा के नियमानुसार बैनर—फ्लैग एवं पटाखें लगायें।
 14. 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
मे पेड़ के गिर जाने पर तो दूसरे ट्रैक पर भी जाकर उपरोक्त के अनुसार ट्रैक को सुरक्षित करें।
- (viii) हाइट गेज के टूटने पर तुरन्त गेट को बंद कर दें एवं इसकी सूचना स्टेशन मास्टर को दें, साथ मे आगे के आदेश के लिए टेलीफोन लाइन पर उपलब्ध रहें।
- (ix) विद्युत आघात लगे व्यक्ति को तुरन्त कृत्रिम श्वास दें एवं स्टेशन मास्टर को तुरन्त सूचित करें।
- (x) मालगाड़ी, यात्री गाड़ी या इंजन के ऊपर न चढ़ें। यदि यात्री चढ़े हैं तो उसे तुरन्त उतारने की कोशिश करें अथवा स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xi) यदि किसी मालगाड़ी के दरवाजे अथवा टैंकर के ढक्कन खुले हों तों तुरन्त स्टेशन मास्टर को सूचित करें।
- (xii) किसी पशु को झटका लगने एवं मरने पर इसकी सूचना तुरन्त स्टेशन मास्टर को दें साथ मे 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 और सहायक नियमों और प्रशासन द्वारा समय-समय पर अनुदेशों में वर्णित कर्तव्यों के अतिरिक्त नित्यप्रति के परिचालन कार्यों के सम्बन्ध में स्टेशन कर्मचारियों का निम्नलिखित कर्तव्य शामिल होंगे :-

1. स्टेशन अधीक्षक (पर्यवेक्षक):

स्टेशन अधीक्षक स्टेशन का सर्वोपरि पर्यवेक्षकीय प्रभारी है और सामान्यतः सही कुशल एवं सुरक्षित कार्य संचालन के प्रति उत्तरदायी है। ऊँचे दर्जे की कार्य दक्षता प्राप्त करने और इसे बनाये रखने के लिये उसका कर्तव्य है कि उसके आधीन सभी श्रेणी के कर्मचारी उसकी उपस्थिति का अनुभव करें। उसके कर्तव्यों में अन्य बातों के साथ-साथ यह भी शामिल है :

स्टेशन पर कार्यरत सभी कर्मचारियों का सामान्य पर्यवेक्षण।

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।

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।

दुर्घटना निवारण एवं संचालन को सही एवं संरक्षित विधि के प्रयोग सम्बन्धी कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना।

यार्ड एवं यार्ड के साधनों का आवधिक निरीक्षण।

आशवासन पुस्तिका, दुर्घटना पुस्तिका एवं स्टेशन संचालन नियमावली का रख-रखाव करना।

रात्रि व दिन में सिगनलों का, स्टेशन मास्टर कार्यालय और स्टेशन भवन का 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 प्रपत्रों का आवधिक निरीक्षण करना।

मार्शलिंग यार्ड, रिपैकिंग शेड, मालगोदाम, पार्सल आफिस और बुकिंग आफिस का आवधिक निरीक्षण।

सभी अनियमितताओं एवं नियम भंग के मामले का पता लगाना और रिपोर्ट करना।

सामान्य संचालन में सुधार लाने अथवा संरक्षित संचालन सुनिश्चित करने के लिए यार्ड में किसी आवश्यक संशोधन सम्बन्धित सुझाव सहित युक्ति भी सुझाना।

कोचिंग/गुड्स स्टॉक और कोचिंग/गुड्स यार्ड के संचालन का विशेष रूप से पर्यवेक्षण करना।

2. स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर :

स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर, स्टेशन और गाड़ियों के संचालन आगमन एवं प्रस्थान से सीधे सम्बन्धित एवं उसके संचालन के प्रभारी होंगे। गाड़ी संचालन से सम्बन्धित सभी कर्मचारियों को उनके आदेशों एवं अनुदेशों के अनुरूप कार्य करना चाहिये। उनके कर्तव्यों में निम्नलिखित सम्मिलित हैं :-

- 2.1 कार्यमुक्त हो रहे स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर से सामान्य एवं असामान्य गाड़ी संचालन के लिए अपेक्षित यार्ड, कांटों, सिगनलों, कैंक हैण्डिल निजी संख्या पुस्तकों की स्थिति से आश्वस्त होना एवं यह सुनिश्चित करना कि अपूर्ण या खराब मदों का स्टेशन डायरी में विशेष उल्लेख किया गया है।
- 2.2 अपनी ड्यूटी के दौरान गुजरने वाली सभी गाड़ियों के लिये लाइन क्लियर देना व प्राप्त करना और आगे जाने का प्राधिकार देना है।
- 2.3 ब्लाक यंत्रों का संचालन एवं नियंत्रक कन्ट्रोल टेलीफोन पर स्वयं उपस्थित होकर बातचीत करना।
- 2.4 साधारण एवं सहायक नियमों के अनुरूप सभी गाड़ियों का आगमन एवं प्रस्थान करना।
- 2.5 सिगनलों को 'आफ' स्थिति में करने से पहले लाइन का साफ होना सुनिश्चित करना।
- 2.6 शंटिंग संचालन का सामान्य पर्यवेक्षण।
- 2.7 आवश्यकता पड़ने पर ड्राइवरो को यथापेक्षित सतर्कता आदेश (टी-409) एवं खराब सिगनलों को पार करने हेतु (टी-369) (1) या 3-बी जारी करना।
- 2.8 स्टेशन मास्टर डायरी तथा विभिन्न परिचालन अभिलेखों का रख रखाव।

- 2.9 निजी संख्या पुस्तिका ब्लाक यंत्रों के कुजियों, स्टेशन पैनल एवं कैंक हैण्डिल एसेम्बली के ताले की कुन्जियो को निजी अभिरक्षा में रखना।
- 2.10 अपने अधीन कार्यरत कर्मचारियों के कार्यों का पर्यवेक्षण।
- 2.11 स्टेशन अधीक्षक के कार्य पर नहीं रहने 'आफ आवर्स' के दौरान स्टेशन का सामान्य पर्यवेक्षण।
- 2.12 किसी सामान्य या विशेष आदेश द्वारा आवंटित अन्य कर्तव्यों का पालन करना।
- 2.13 गाड़ियों के पूर्ण आगमन को सुनिश्चित करना।
- 2.14 मोटर चालित कांटों को संचालित करना।
- 2.15 स्टेशन मास्टर की ड्यूटी के बाद स्टेशन का सामान्य पर्यवेक्षण।
- 2.16 ट्रॉफिक/पावर ब्लॉक के दौरान पैनल पर नार्मल बटन कॉलर/पावर बटन कॉलर का प्रयोग करेगा।

टिप्पणी : उपर्युक्त कर्तव्यों के अतिरिक्त स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर समय-समय पर प्रशासन द्वारा विनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेंगे।

कांटावाला :-

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

- 3.1 पैनल से जो कांटे संचालित नहीं होते उनकी तथा आवश्यकता पड़ने पर पैनल संचालित कांटों की नान सिगनल मूवमेंट में सही सेटिंग सुनिश्चित कर क्लैम्पिंग व पैडलाकिंग करना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर के निर्देशानुसार गार्ड की देख-रेख में स्टेशन पर गाड़ियों की शंटिंग करना।
- 3.2 आवश्यकतानुसार गाड़ियों 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 वुडेन स्प्रेग लगाना तथा सेफ्टी चेन बांधकर ताला लगाना।
- 3.5 अगर कोई सतर्कता आदेश हो तो सभी अप एवं डाउन गाड़ियों को सतर्कता आदेश देना।
- 3.6 पैसेन्जर गाड़ियों के लाइन क्लियर एवं पैसेन्जर गाड़ियों को जाने हेतु स्टेशन की घंटी बजाना।
- 3.7 आवश्यकता पड़ने पर रुकने वाली गाड़ियों के गार्ड से पूर्ण आगमन रिपोर्ट लेना।
- 3.8 आवश्यकता पड़ने पर पार्सलों को लादना तथा उतारना।
- 3.9 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये आदेशों का शीघ्रता एवं ईमानदारी से पालन करना।

फाटकवाला :

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

सड़क यातायात डिटेंशन की घटना न घटे। इसके अतिरिक्त उसके निम्नलिखित कर्तव्य हैं :-

- 4.1 गाड़ी को गुजरने के लिए समपार फाटक को बंद करके ताला लगाना तथा कार्यरत स्टेशन मास्टर को समपार फाटक के बंद होने की सूचना सम्बन्धित परिशिष्ट 'ए' के अनुसार देना।
 - 4.2 दिन में गेटलाज 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 बत्तियां निरंतर 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 फ्लेन्ज के पैनल हमेशा साफ रहते हैं।
 - 4.8 फाटक या उससे सम्बन्धित यंत्रों में यदि कोई खराबी दिखायी देती है तो शीघ्र से शीघ्र कार्यरत स्टेशन मास्टर को सूचित कर देना चाहिये।
 - 4.9 यदि वह देखता है कि गाड़ी पार्ट हो गयी हो तो शोर मचाकर या हाव-भाव से ड्राइवर एवं गार्ड का ध्यान अपनी ओर आकृष्ट करने का प्रयत्न करना चाहिये।
(उसे खतरे का सिगनल कतई नहीं दिखाना चाहिये)
 - 4.10 उसे अपने कार्यभार के घंटों में फाटक पर प्रत्येक दशा में उपस्थित रहना चाहिये। उसे समपार फाटक को तब तक नहीं छोड़ना चाहिये जब तक कि वह कार्यमुक्त न हो गया हो।
 - 4.11 कार्यरत स्टेशन मास्टर द्वारा दिये गये सभी वैध निर्देशों का पालन करना चाहिये।
- क. गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान के लिए फाटक को बंद करने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर को फाटक बंद इंडीकेशन देगा।
- ख. फाटक होकर गाड़ियों के संरक्षित रूप के पास करने का ध्यान रखना और गाड़ियों के चालन (रन) के दौरान पायी गयी किसी खराबी के 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	16
7	क्लैम्प	16
8	पैड लाक चाभी सहित	40
9	वूडेन स्प्रेग	32
10	वी.एच.एफ. सेट	1
11	हैण्ड सिगनल फ्लैग	
	लाल	4
	हरा	4
12	स्ट्रेचर	2
13	व्हील चेयर	1

परिशिष्ट "एफ"

हिन्दुस्तान उर्वरक एवं रसायन लिमिटेड, (एच.यू.आर.एल.), गोरखपुर की प्राइवेट साइडिंग हेतु कार्यप्रणाली अनुदेश

- (A) यह अनुदेश सामान्य एवं सहायक नियम तथा नकहा जंगल स्टेशन की कार्यप्रणाली के साथ ही पढ़ा एवं समझा जायेगा तथा रेलवे द्वारा समय-समय पर जारी होने वाले सम्बन्धित अनुदेश इस पर भी लागू होंगे। यह अनुदेश किसी भी स्थिति में उपरोक्त नियम पुस्तकों के किसी भी नियम का उल्लंघन नहीं करेगा। यह निर्देश तत्काल प्रभाव से लागू समझे जायेंगे।
- (B) (i) **परिचय:**—गोरखपुर से 5.55 किमी० दूर गोरखपुर-आनन्दनगर रूट पर स्थित नकहा जंगल स्टेशन के मानीराम स्टेशन छोर पर नॉन रनिंग लाइन संख्या 11 में चैनेज 672.368 मीटर (सेन्टर लाइन ऑफ नकहाजंगल स्टेशन से) पर स्थित कौंटा संख्या 501ए एच.यू.आर.एल. प्राइवेट साइडिंग का टेक ऑफ प्वाइंट है। इस कौंटा संख्या 501ए का नियन्त्रण नकहा जंगल स्टेशन द्वारा होगा। नकहा जंगल स्टेशन पर लाइन संख्या 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 एवं 8 तक कुल 08 रनिंग लाइनें हैं तथा लाइन संख्या 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 व 18 तक दस नॉन रनिंग लाइनें हैं। लाइन संख्या 12 हॉट एक्सिल नान-रनिंग लाइन है।
- (ii) **साइडिंग का ले आउट:**— हिन्दुस्तान उर्वरक एवं रसायन लिमिटेड की प्राइवेट साइडिंग नकहा जंगल स्टेशन के मानीराम छोर पर लाइन संख्या-11 के चैनेज 672.368 मीटर पर कास ओवर कौंटा संख्या 501ए व 501बी डाल कर निकाली गयी है तथा लाइन सं० 8 का एक्सटेन्शन भी एच.यू.आर.एल. साइडिंग को जाता है। लाइन सं० 8 से एच.यू.आर.एल. साइडिंग में शंट सिगनल सं० एसएच 86 द्वारा गाड़ी को भेजा सकता है तथा एच.यू.आर.एल. साइडिंग से शंट सिगनल सं० एसएच 113 द्वारा लाइन सं० 8 में गाड़ी ली जा सकती है। प्राइवेट साइडिंग के अन्दर 05 लाइनें हैं जिनके टर्मिनल इन्ड लाइन संख्या 5 (इन्जन स्पर लाइन) 60 मी० है। इस प्रकार प्राइवेट साइडिंग का अन्तिम छोर (डेड एण्ड) चैनेज 1482.621 है। इस प्राइवेट साइडिंग की सभी कौंटा मोटर से संचालित हैं एवं यह पैनल इण्टरलॉकड (पीआई) है पीआई केबिन प्राइवेट साइडिंग के अन्दर निर्मित है। एच.यू.आर.एल. प्राइवेट साइडिंग के premises से नकहा जंगल की ओर लाइन सं० 6 व 7 हेतु या लाइन सं० 6 व 7 से एच. यू.आर.एल. प्राइवेट साइडिंग में नान इन्टरलाकड कास ओवर कौंटा संख्या 501ए व 501बी को रिवर्स स्थिति में सेट व लाक कर शटिंग किया जा सकता है। प्राइवेट साइडिंग के अन्दर सभी संचलन उनके पीआई केबिन से होगा, जबकि इस साइडिंग में नकहा जंगल से सभी गाड़ियों का प्लेसमेंट एवं विद्‌ड्रॉल नॉन इन्टरलॉक संचलन की तरह होगा।

एच.यू.आर.एल. प्राइवेट साइडिंग की लाइनों का विवरण निम्नवत है :-

लाइन संख्या	लाइन का विवरण	सी.एस.एल.	प्लेटफार्म का प्रावधान	ओ.एच.ई.
1	इंजन स्केप लाइन	809.248 मी०	—	है
2	लोडिंग लाइन	818.369 मी०	660 X 31 मी० रेल लेवल आइलैण्ड प्लेटफार्म	है
3	लोडिंग लाइन	987.916 मी०	660 X 31 मी० रेल लेवल आइलैण्ड प्लेटफार्म	है
4	ब्रेकवान साइडिंग	75 मी०	नहीं	है
5	ईजन स्पर लाइन	60मी	नहीं	है

(iii) ग्रेडियन्ट का विवरण: -

क्रम सं०	ग्रेडियन्ट	चढ़ाई/ढलान	चैनेज से	चैनेज तक
1.	690 में 1	ढलान	640.00	894.449
2.	समतल	—	894.449	1482.621

(iv) गति:- इस प्राइवेट साइडिंग के कांटों पर गाड़ी की अधिकतम गति 15 किमी०/घण्टा है।

(v) गाड़ियों का संचलन:- साइडिंग में रैकों का प्लेसमेन्ट/विदड़ॉल रेलवे इन्जन के द्वारा पुलिंग/पुशिंग सिस्टम के द्वारा किया जायेगा। गाड़ी को साइडिंग में कौंटा संख्या 506 के पश्चात् गाड़ी को प्राइवेट साइडिंग में पायलट करने का तथा डिस्पैच के समय कौंटा संख्या 506 तक गाड़ी को पायलट करने का उत्तरदायित्व एच.यू.आर.एल. के प्रशिक्षित कर्मचारियों पर होगा।

(vi) कार्य अवधि: - यह साइडिंग राउन्ड दि क्लॉक खुली रहेगी।

(C) संचार सुविधा:- एच.यू.आर.एल. प्राइवेट साइडिंग के पी.आई. केबिन में टेलीफोन की व्यवस्था रहेगी जिससे पी.आई. केबिन/एच.यू.आर.एल. पर कार्यरत कर्मचारी द्वारा स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल से सम्पर्क स्थापित किया जायेगा।

(D) सिगनलिंग व्यवस्था:- एच.यू.आर.एल. प्राइवेट साइडिंग में पैनल इन्टरलॉकिंग (पी.आई) सिगनलिंग व्यवस्था है। प्राइवेट साइडिंग में प्रवेश करने या बाहर निकलने के लिए की जाने वाली कोई भी गतिविधि शंटिंग मानी जायेगी तथा इसके लिए सामान्य एवं सहायक नियम 5.13 का अनुपालन किया जायेगा। नकहा जंगल स्टेशन के लाइन संख्या 6, 7 व 8 के सभी कांटे एवं कासिंग पैनल से इन्टरलॉक हैं। परन्तु लाइन संख्या 11 हेतु कास ओवर कौंटा संख्या 501ए व 501बी नान इन्टरलॉक है तथा इस लाइन संख्या 11 में स्थित प्राइवेट साइडिंग का टेक आफ प्वाइंट कौंटा संख्या 501ए पर इकहरे एच.पी.के.एल. तथा प्राइवेट साइडिंग के premises के बाहर स्थित कौंटा संख्या 501बी पर दोहरे एच.पी.के.एल. की सुविधा दी गयी है। कौंटा संख्या 501बी हेतु एफ-4 चाभी स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल के निजी संरक्षण में रहेगा। नॉन इन्टरलॉक कांटों पर से कोई भी संचलन कांटों के क्लैम्प पैडलाक के पश्चात् ही गार्ड/सक्षम रेल सेवक के पर्यवेक्षण में होगा। लाइन संख्या 6 व 7 से प्राइवेट साइडिंग में संचलन के समय चाभी एफ-4 को एच.यू.आर.एल. साइडिंग में स्थित साइडिंग कांटा सं० 501बी के दोहरे एच.पी.के. लाक में लगाकर कांटा को रिवर्स स्थिति में बनाकर एफ-3 चाभी निकाल कर लाइन सं० 11 पर स्थित इकहरे तालायुक्त कांटा सं० 501ए पर लगायी जायेगी तथा कांटे को एच.यू.आर.एल. साइडिंग की ओर बनाकर कांटे को क्लैम्प व पैडलाक किया जायेगा, क्योंकि यह रिवर्स स्थिति में चाभी द्वारा लाक नहीं होते हैं। लाइन सं० 8 से एच.यू.आर.एल. साइडिंग में शंट सिगनल सं० एसएच 86 द्वारा तथा एच.यू.आर.एल. साइडिंग से लाइन सं० 8 में शंट सिगनल सं० एसएच 113 द्वारा गाड़ी की शंटिंग करते समय चाभी एफ-4 स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल के निजी संरक्षण में रहेगा।

(E) मैनपावर की व्यवस्था:- रैक प्लेसमेन्ट/विदड़ॉल के लिए लोको पायलट/गार्ड की सहायता के लिए एच.यू.आर.एल. के कम से कम दो प्रशिक्षित कर्मचारी (एच.यू.आर.एल. द्वारा नामित एवं प्रशिक्षित) उपलब्ध रहेंगे, जो कांटों की सेटिंग एवं लॉकिंग, लोड/इंजन को जोड़ने/काटने तथा गाड़ी की पायलेटिंग सहित समस्त शंटिंग कार्य चालक/गार्ड के पर्यवेक्षण में करेंगे।

(F) वाणिज्यिक गतिविधि:- रैक के एच.यू.आर.एल. साइडिंग में प्लेसमेन्ट के पश्चात् गार्ड, प्लेसमेन्ट का समय वाणिज्य अधीक्षक/नकहा जंगल को सूचित करेगा। यह समय वाणिज्य अधीक्षक/नकहा जंगल द्वारा अनुरक्षित पंजिका में दर्ज किया जायेगा तथा इसकी सूचना पीआई केबिन/एच.यू.आर.एल. तथा स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल को टेलीफोन के माध्यम से दी जायेगी। रैक में लदान पूर्ण होने का समय पीआई केबिन एच.यू.आर.एल. पर कार्यरत कर्मचारी द्वारा लिखित में वाणिज्य अधीक्षक/नकहा जंगल

को दिया जायेगा, तत्पश्चात् वाणिज्य अधीक्षक/नकहा जंगल द्वारा इसका सत्यापन कर, पंजिका में प्रविष्टि की जायेगी तथा वह स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल को सूचित करेगा।

(G) **कार्यपद्धति**:- इस साइडिंग में "इन्जन ऑन लोड" पद्धति पर कार्य होगा। कवर्ड वैगन में Bagged consignment यूरिया के लदान हेतु 6 घंटे फ्री टाइम निर्धारित है।

(H) **प्लेसमेन्ट की प्रक्रिया**:- एच.यू.आर.एल हेतु नामित रेक के नकहा जंगल स्टेशन पर आगमन हेतु निकटवर्ती स्टेशन को लाइन क्लियर देने के पश्चात् स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल द्वारा पीआई केबिन/एच.यू.आर.एल. को, वाणिज्य अधीक्षक/नकहा जंगल को तथा कांटावाला/नकहा जंगल को सूचित किया जायेगा। रेक आगमन की सूचना मिलने के पश्चात् पीआई केबिन/एच.यू.आर.एल. द्वारा प्राइवेट साइडिंग की जिस लाइन में रेक को प्लेस करना है उससे सम्बंधित सभी कांटे/रूट सेट एवं लॉक करेंगे तथा दो प्रशिक्षित एच.यू.आर.एल. कर्मचारियों को लाइन संख्या 6/7 हेतु साइडिंग के टेक आफ प्वाइंट कॉटा संख्या 501ए पर भेजेंगे।

(1) गोरखपुर छोर से आने वाली गाड़ियों को सामान्यतः नकहा जंगल स्टेशन की लाइन संख्या 6, 7 अथवा 8 में या मानीराम से आने वाली गाड़ियों को सामान्यतः नकहा जंगल स्टेशन की लाइन सं0 6 अथवा 7 में लिया जायेगा।

(2) लाइन सं0 8 से एच.यू.आर.एल. साइडिंग में रेक प्लेसमेन्ट करते समय शंट सिगनल सं0 एसएच 86 द्वारा तथा एच.यू.आर.एल. साइडिंग से लाइन सं0 8 में रेक विदड्राल करते समय शंट सिगनल सं0 एसएच 113 द्वारा गाड़ी की शटिंग की जायेगी। लाइन सं0 8 से एच.यू.आर.एल. साइडिंग या एच.यू.आर.एल. साइडिंग से लाइन सं0 8 में शटिंग करते समय चाभी एफ-4 स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल के निजी संरक्षण में रहेगा।

(3) एच.यू.आर.एल. प्राइवेट साइडिंग में लाइन सं0 6 अथवा 7 से रेक प्लेसमेन्ट हेतु निम्न कार्रवाई की जायेगी :-

(i) स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन सं0 6 अथवा 7 से रेक प्लेसमेन्ट हेतु कॉटावाला को एफ-4 चाभी दी जायेगी एवं उसे कार्य के विषय में समझाया जायेगा।

(ii) कॉटावाला द्वारा प्राइवेट साइडिंग की लाइन में स्थित कॉटा संख्या 501बी में एफ-4 चाभी लगा कर प्वाइंट को रिवर्स दशा में सेट कर एफ-3 चाभी निकाली जायेगी। तत्पश्चात् इस एफ-3 चाभी को कांटा सं0 501ए में लगा कर कॉटा को रिवर्स दशा में सेट व क्लैम्प एवं पैडलॉक कर एच.यू.आर.एल. साइडिंग के लिए रास्ता बना दिया जायेगा।

(iii) इसके बाद लाइन संख्या 11 में स्थित कॉटा संख्या टी2 को रिवर्स दशा में व कॉटा संख्या टी1 को नार्मल दशा में सेट कर क्लैम्प व पैडलॉक किया जायेगा।

(iv) तत्पश्चात् स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल द्वारा लेबिल कासिंग संख्या 5/स्पेशल को बन्द कराकर लाइन संख्या 6/7 से रेक को एच.यू.आर.एल. प्राइवेट साइडिंग में भेजने हेतु सम्बंधित लाइन के शंट सिगनल एसएच 82/84 को ऑफ किया जायेगा। स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल द्वारा चालक/गार्ड को शटिंग आर्डर कांटावाला के माध्यम से दिया जायेगा।

(v) कांटा संख्या 501ए पर से कांटावाला द्वारा हाथ सिगनल देकर गाड़ी को एच.यू.आर.एल. साइडिंग में आगे बढ़ाया जायेगा।

(vi) कांटा संख्या 501ए के आगे एच.यू.आर.एल. साइडिंग के प्रशिक्षित कर्मचारियों द्वारा गाड़ी को पायलट कर प्राइवेट साइडिंग में ले जाया जायेगा।

(vii) गाड़ी को प्राइवेट साइडिंग के प्लेटफार्म लाइन संख्या 2 अथवा 3 में स्थित फाउलिंग मार्क के अन्दर खड़ा किया जायेगा। गाड़ी को जंजीर एवं गुटका से एच.यू.आर.एल. के प्रशिक्षित कर्मचारियों द्वारा संरक्षित किया जायेगा। तत्पश्चात् गाड़ी से इंजन को काटा जायेगा। यही इंजन काटने के बाद का समय रेक प्लेसमेन्ट समय होगा। रेक प्लेसमेन्ट समय की सूचना वाणिज्य अधीक्षक द्वारा

पी.आई. केबिन/एच.यू.आर. एल. पर कार्यरत कर्मचारी को तथा स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल को दी जायेगी। इंजन को लोको पायलट द्वारा नियमानुसार संरक्षित किया जायेगा।

(viii) एच.यू.आर.एल. प्राइवेट साइडिंग में गाड़ी के आगमन के पश्चात कौटावाला द्वारा कौटा संख्या 501ए व 501बी को नार्मल दशा में सेट कर एफ-4 चाभी स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल को सौंप दी जायेगी।

(ix) अगर ब्रेक रिवर्सल कराने की आवश्यकता होगी तो स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल द्वारा पीआई केबिन/एच.यू.आर.एल. पर कार्यरत कर्मचारी को सूचित किया जायेगा। लदान पूर्ण होने के बाद एच.यू.आर.एल. के कर्मचारियों द्वारा गार्ड के पर्यवेक्षण में ब्रेकवान मार्शलिंग कर लिया जायेगा।

(I) **रेकों का निकालना:** —लोडिंग में निर्धारित समय से अधिक समय लगने की सम्भावना होने पर पीआई केबिन/एच.यू.आर.एल. पर कार्यरत कर्मचारी द्वारा स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल को कम से कम 03 घंटे पहले इसकी सूचना दी जायेगी जिससे कू/गार्ड के ओवर ड्यूटी होने की स्थिति में दूसरे कू/गार्ड की समय से व्यवस्था की जा सके। रेकों अथवा ईन्जन को साइडिंग से निकालने हेतु प्लेसमेन्ट की तरह ही प्रक्रिया अपनाई जायेगी। इसके लिए निम्नलिखित कार्रवाई की जायेगी।

1. रोक लदान होने के सम्भावित समय से लगभग 45 मिनट पहले विश्रामगृह में विश्राम कर रहे लोको पायलट एवं गार्ड को एच.यू.आर.एल. प्रतिनिधि द्वारा सूचित किया जायेगा, जिससे वे समय से रोक पर पहुंच सकें।
2. अनलोडिंग के पश्चात ट्रैक का साफ होना तथा वैगनों के दरवाजों, ढालों का बन्द होना एच.यू.आर.एल. के कर्मचारियों द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा, यह कार्य फ्री टाइम के अन्दर किया जायेगा।
3. रोक को निकालने से पहले गार्ड बीपीसी की वैधता की जांच करेंगे तथा वैगनों के दरवाजों/ढालों का बन्द होना व ट्रैक का साफ होना स्वयं सुनिश्चित करेंगे। यदि दरवाजे/ढाले ठीक से बन्द नहीं हों तो एचयूआरएल के कर्मचारियों से बन्द करवायेंगे। परन्तु दरवाजे/ढाले ठीक से बन्द नहीं होने की स्थिति में लदान के पूर्ण होने का समय वही समय माना जायेगा जब ढाले एवं दरवाजे पूर्ण रूप से बन्द हो गये हों।
4. स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल के निर्देशानुसार मार्शलिंग कर लोड एवं प्रेशर तैयार होने पर चालक एवं गार्ड द्वारा रोक की निरन्तरता की जांच की जायेगी तथा वे लोड तैयार होने की सूचना, समय के साथ स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल को देंगे। स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल इसे रिकार्ड करेंगे।
5. प्राइवेट साइडिंग के सम्बन्धित लाइन के कांटे/रूट पीआई केबिन/एच.यू.आर.एल. के प्रशिक्षित कर्मचारियों द्वारा सेट एवं लॉक किये जायेंगे।
6. साइडिंग से लोड चलने हेतु तैयार होने पर गार्ड द्वारा स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल को सूचित किया जायेगा।
7. गार्ड से सूचना मिलने पर तथा कन्ट्रोल की अनुमति लेकर स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल द्वारा गाड़ी को लाइन संख्या 8 में रिसीव करते समय चाभी एफ-4 को निजी अभिरक्षा में होना सुनिश्चित कर समपार संख्या 5 स्पेशल को बन्द कराकर शंट सिगनल संख्या एसएच 113 को ऑफ किया जायेगा। तत्पश्चात स्टेशन मास्टर/नकहाजंगल द्वारा टेलीफोन के माध्यम से पीआई केबिन, एचयूआरएल के कर्मचारी को स्टार्टर/शंट सिगनल ऑफ करने हेतु सूचित किया जायेगा।
स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल द्वारा गाड़ी को लाइन संख्या 6/7 में रिसीव करते समय कौटावाला को एफ-4 चाभी देकर कार्य समझाकर भेजा जायेगा। कौटावाला द्वारा प्राइवेट साइडिंग के premises के बाहर स्थित कौटा संख्या 501बी में एफ-4 चाभी लगाकर कौटा को रिवर्स दशा में सेट कर एफ-3 चाभी निकाली जायेगी। तत्पश्चात इस एफ-3 चाभी को कांटा सं0 501ए में लगा कर कौटा को

रिवर्स दशा में सेट किया जायेगा। उसके द्वारा कॉटा संख्या टी2 को रिवर्स दशा में सेटकर क्लैम्प एवं पैडलॉक किया जायेगा तथा कॉटा संख्या टी1 को नार्मल दशा में सेट किया जायेगा। स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल द्वारा लेबिल क्रसिंग संख्या 5 स्पेशल को बन्द कराया जायेगा एवं लाइन संख्या 6/7 में प्राइवेट साइडिंग से रोक रिसीव करने हेतु लाइन का सेट एवं लॉक होना सुनिश्चित करने के पश्चात गाड़ी को नकहा जंगल की लाइन संख्या 6/7 में रिसीव करने हेतु शंट सिगनल संख्या एसएच 105 को ऑफ किया जायेगा। तत्पश्चात स्टेशन मास्टर/नकहाजंगल द्वारा टेलीफोन के माध्यम से पीआई केबिन, एचयूआरएल के कर्मचारी को स्टार्टर/शंट सिगनल ऑफ करने हेतु सूचित किया जायेगा।

8. लोको पायलट द्वारा प्राइवेट साइडिंग से गाड़ी प्रस्थान कर कॉटा संख्या 501बी से पहले लगे स्टाप बोर्ड पर खड़ी की जायेगी।
9. स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल द्वारा कांटावाला के माध्यम से गाड़ी के लोको पायलट को शंटिंग आर्डर देकर कॉटा संख्या 501बी से रिसीव कराया जायेगा। इसके बाद कॉटा संख्या 501बी से गाड़ी को हाथ सिगनल देकर आगे बढ़ने का संकेत दिया जायेगा।
10. गाड़ी के नकहा जंगल स्टेशन की लाइन संख्या 6/7 में फॉउलिंग मार्क के अन्दर आने के पश्चात् कांटावाला द्वारा कांटा संख्या 501ए को नार्मल दशा में तथा कॉटा संख्या 501बी को रिवर्स दशा में सेट किया जायेगा तथा एफ-4 चाभी को स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल को सौंप दिया जायेगा।

(J) सामान्य निर्देश एवं उत्तरदायित्व: -

1. नकहा जंगल स्टेशन की इन्टरलॉक कांटों की सेटिंग एवं लॉकिंग का उत्तरदायित्व स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल तथा कांटा संख्या 509, 506, 505 एवं 504 की सेटिंग एवं लॉकिंग का उत्तरदायित्व कांटावाला का रहेगा।
2. कांटा संख्या 509, 506, 505 तथा 504 सही दिशा में सेट होने तथा समपार संख्या 5/स्पेशल के बन्द होने के पश्चात ही स्टेशन मास्टर द्वारा लाइन संख्या 5/6/7 के शंट सिगनल संख्या एसएच 32/34/36 को ऑफ किया जायेगा। शंट सिगनल ऑफ होने के पश्चात कांटावाला द्वारा स्टेशन से मिला शंटिंग आर्डर लोको पायलट को दिया जायेगा एवं उक्त कांटों पर से हाथ सिगनल देकर गाड़ी को साइडिंग के लिये बढ़ाया जायेगा।
3. प्राइवेट साइडिंग के अन्दर गाड़ी की मार्शलिंग (इंजन, ब्रेकवान एवं वैगन/कोच को काटने/जोड़ने की जिम्मेवारी) एच.यू.आर.एल. के प्रशिक्षित कर्मचारियों की है तथा लोड तैयार करने का उत्तरदायित्व एच.यू.आर.एल. के प्रशिक्षित कर्मचारियों पर होगा, जो गार्ड के पर्यवेक्षण में किया जायेगा।
4. गाड़ी तथा शंटिंग कार्य के पर्यवेक्षण का उत्तरदायित्व गार्ड पर होगा।
5. यदि प्लेसमेन्ट करते समय इंजन फेल हो जाता है तो इसकी सूचना चालक एवं गार्ड द्वारा वॉकी-टॉकी/टेलीफोन/सीयूजी के माध्यम से लखनऊ कन्ट्रोल तथा स्टेशन मास्टर/ नकहा जंगल को दी जायेगी एवं रिलीफ इंजन आने के पश्चात रोक का प्लेसमेन्ट किया जायेगा।
6. रोक प्लेसमेन्ट का समय गाड़ी के गार्ड द्वारा अंकित कर वाणिज्य कर्मचारी एवं स्टेशन मास्टर/नकहा जंगल को बताया जायेगा।
7. रोक के प्लेसमेन्ट/रिलीज का समय एवं विलम्ब शुल्क की गणना एवं परिदान का उत्तरदायित्व वाणिज्य अधीक्षक/नकहाजंगल पर होगा।
8. रेलवे रसीद (आर.आर.) तथा प्रभारित भाड़े की जांच एवं उसे टीएमएस में फीड करने का उत्तरदायित्व वाणिज्य अधीक्षक/नकहा जंगल पर होगा।

9. उचित प्राधिकार तथा संकेत मिलने पर कांटों की स्थिति देखते हुये गाडी को सही लाइन पर ले जाने रोकने, काटने-जोड़ने आदि शंटिंग कार्य गाडी के लोको पायलट द्वारा किया जायेगा।
10. गाडी के रिसेशन एवं डिस्पैच हेतु प्राइवेट साइडिंग के अन्दर रूट एवं कांटे की सेटिंग एवं लॉकिंग का उत्तरदायित्व एच.यू.आर.एल. के प्रशिक्षित कर्मचारियों पर होगा।
11. रोक रिलीज होने के पश्चात वैगनों के दरवाजे एवं ढाले को ठीक प्रकार से बन्द करने तथा ट्रैक को साफ करने का उत्तरदायित्व एचयूआरएल के प्रशिक्षित कर्मचारियों का होगा तथा गार्ड भी स्वयं इसकी जांच करेंगे।
12. रोक के प्लेसमेन्ट/विड्रॉल हेतु प्राइवेट साइडिंग के क्षेत्र में प्रकाश की व्यवस्था मेसर्स एच.यू.आर.एल. द्वारा किया जायेगा।
13. चालक/गार्ड को एच.यू.आर.एल. कैम्पस में रिथत कू विश्राम गृह तक ले जाने अथवा लाने तथा आवश्यकता पड़ने पर नकहा जंगल स्टेशन से प्राइवेट साइडिंग तक चालक/गार्ड को ले जाने अथवा लाने हेतु सड़क वाहन एच.यू.आर.एल. द्वारा उपलब्ध कराया जायेगा।
14. एच.यू.आर.एल. के प्रतिनिधियों/कर्मचारियों की लापरवाही/गलती के कारण यदि कोई असामान्य घटना घटती है तो इसक लिए एच.यू.आर.एल. उत्तरदायी होगा तथा होने वाली क्षति के लिए नियमानुसार प्रभार/जुर्माना देय होगा।
15. कांटा संख्या 501ए/एसएच-86 के बाद साइडिंग के अन्दर की किसी भी समस्या के कारण रोक प्राइवेट साइडिंग में प्लेस नहीं हो पाता है अथवा रोक के प्लेसमेन्ट में विलम्बन होता है तो खलीया रोक के नकहा जंगल स्टेशन पर आगमन समय को ही प्लेसमेन्ट समय मान लिया जायेगा एवं तदनुसार ही विलम्ब शुल्क की गणना की जायेगी।

अथवा

- कांटा संख्या 501ए/एसएच-86 के बाद साइडिंग के अन्दर की किसी भी समस्या के कारण रोक साइडिंग में प्लेस नहीं हो पाता है अथवा रोक के प्लेसमेन्ट में विलम्बन होता है तो नकहाजंगल स्टेशन पर यदि खलीया रोक में कोई मार्शलिंग/शंटिंग/इन्जन रिवर्सल आवश्यक हो तो वह कार्य पूर्ण होने के पश्चात् प्लेसमेन्ट हेतु रोक के तैयार होने पर रोक का प्लेसमेन्ट मान लिया जायेगा एवं तदनुसार ही विलम्ब शुल्क की गणना की जायेगी।
16. एच.यू.आर.एल. साइडिंग हेतु रोक के आगमन की सूचना मिलने पर उसके प्लेसमेन्ट हेतु एच.यू.आर.एल. के शंटिंग कर्मचारियों के उपलब्ध होने में विलम्बन से यदि रोक के प्लेसमेन्ट में विलम्बन होता तो वह अतिरिक्त समय पार्टी के फ्री टाइम में से कम कर दिया जायेगा।
 17. साइडिंग के अन्दर होने वाली किसी भी दुर्घटना में एचयूआरएल को तत्काल रि-रेलिंग उपकरण (रेल द्वारा दी गई सूची के अनुसार) साइट पर उपलब्ध कराकर उसे रि-रेल कराना होगा। यदि यह कार्य रेलवे द्वारा अथवा रेलवे की एआरटी द्वारा किया जाता है तो उसका पूरा व्यय मेसर्स एचयूआरएल को वहन करना होगा।
 18. साइडिंग के अन्दर दुर्घटना होने पर इन्जन/वैगन के रि-रेलिंग के लिये आवश्यकता पड़ने पर कैरेज एवं वैगन स्टाफ को साइट पर पहुंचना होगा।
 19. साइडिंग के अन्दर दुर्घटना होने पर ट्रैक फिट देने के लिये इन्जीनियरिंग स्टाफ (सेक्शन इन्जीनियर रेलपथ) को तत्काल साइट पर पहुंचना होगा।
 20. प्रत्येक रोक की Damage/Deficiency report संयुक्त रूप से गार्ड, एच.यू.आर.एल. के प्रतिनिधि एवं वाणिज्य अधीक्षक/नकहा जंगल द्वारा बनायी जायेगी तथा नियमानुसार एच.यू.आर.एल. के विरुद्ध यथोचित Debit लगाया जायेगा।

