

पूर्वोत्तर रेलवेलखनऊ मंडल

स्टेशन संचालन नियमावली सं०-एल०जे०एन०/290

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

नानपारा जं० स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम
(एम०जी०)

- टिप्पणी : (i) दिनांक **18.06.16** से लागू स्टेशन संचालन नियम सं०/290 को निरस्त कर निम्नलिखित संशोधित स्टेशन संचालन नियम द्वारा प्रस्थापित किया जाता है ।
- (ii) इस स्टेशन संचालन नियम की एक प्रति कार्यरत स्टेशन मास्टर के कार्यालय में संदर्भ के लिए सदैव उपलब्ध रहेगी तथा इनका अध्ययन पूर्वोत्तर रेलवे पर लागू साधारण एवं सहायक नियमों के साथ किया जायेगा यह स्टेशन संचालन नियम किसी भी रूप में साधारण एवं सहायक नियमों का किसी भी स्थिति में अतिक्रमण नहीं करते हैं।

1. स्टेशन संचालन नियमारेख :

मुसिदूँ/गोरखपुर/पू.उ.रेलवे के सिगनल अन्तर्पाशन योजना सं० प्रमंसिदूँ/92(वाईडी)/3 संशोधन 'जी' पर आधारित नियमारेख सं०: **वमंसिदूँ/ल०जं०/2010 (आर०डी०)/53 दिनांक 29.11.10** संलग्न है, जिसमें इस स्टेशन के कांटों, सिगनलों और लाइनों की सामान्य स्थिति दर्शायी गयी है, दुर्घटना आदि का रिपोर्ट करते समय व संदर्भ के सभी मामलों में इसका उल्लेख करे तथा इसमें दिये कांटों, सिगनलों व लाइनों के नम्बर अवश्य अंकित करें ।

2. स्टेशन का विवरण :

2.1 सामान्य स्थिति :

नानपारा जं० स्टेशन पू०उ०रेलवे के बहराइच-मैलानी जं० प्रखण्ड पर इकहरी लाइन का 'बी' श्रेणी का अविद्युतीकृत माडीफाइड नान-इण्टरलाकड स्टेशन है। यह गोण्डा जं० स्टेशन से **94.95** कि०मी० की दूरी पर स्थित है। यह स्टेशन नानपारा जं० - नेपालगंज रोड स्टेशनों के मध्य लागू "केवल एक गाड़ी पद्धति" का आधार स्टेशन 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 :-

नानपारा जं० स्टेशन (मेन लाइन पर) रायबोझा स्टेशन के पूरब में **12.87** कि०मी० की दूरी पर तथा मटेरा स्टेशन के पश्चिम में **9.66** कि०मी० की दूरी पर स्थित है। (ब्रान्च लाइन पर) नेपालगंज रोड स्टेशन के पूरब में **19.71** कि०मी० की दूरी पर स्थित हैं।

2.2.2 नान-ब्लाक स्टेशन :-

(क) अप दिशा में:

(i) मेन लाइन पर :- कोई नहीं

(ii) ब्रान्च लाइन पर :- बाबागंज (हाल्ट) स्टेशन इस स्टेशन से **12.87** कि०मी० की दूरी पर स्थित है।

(ख) डाउन दिशा में :

-कोई नहीं-

कमशः पृष्ठ 2 पर

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

स्टेशनों के बीच	वह स्थान जहां से "ब्लाक खंड" शुरू होता है	वह स्थान जहां "ब्लाक खंड" समाप्त होता है
नानपारा जं० – रायबोझा (मेन लाइन)	इस स्टेशन के अप शान्टिंग लिमिट बोर्ड से।	रायबोझा स्टेशन के अप होम सिगनल तक।
नानपारा जं० – नेपालगंज रोड (ब्रान्च लाइन)	इस स्टेशन के डाउन होम सिगनल सं० (1) से।	नेपालगंज रोड स्टेशन के डेड स्टाप बोर्ड तक।
नानपारा जं० – मटेरा	इस स्टेशन के डाउन शान्टिंग लिमिट बोर्ड से।	मटेरा स्टेशन के अप शान्टिंग लिमिट बोर्ड तक।

2.4 ढलान, यदि कोई हो :

स्टेशन भवन की मध्य रेखा से जंक्शन छोर पर समतल एवं 1000 में 1 की चढ़ाई व समतल तथा मटेरा की ओर समतल तथा 1000 में एक की ढाल व समतल है।

2.5 ले आउट :

इस स्टेशन का ले आउट पॉच लाइनों का है, जिसमें लाइनों की सं० 1, 2, 3, 4 व 5 हैं जिसमें लाइन सं० 1, 2, 3 व 4 रनिंग लाइने तथा लाइन सं० 5 नान-रनिंग गुड्स प्लेटफार्म लाइन है।

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

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में) (सी.एस.आर.)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
1	625.00 मीटर	30	लूप लाइन एवं रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	अविद्युतीकृत
2	625.00 मीटर	30	मेन लाइन है।	
3	682.00 मीटर	33	लूप लाइन एवं रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	
4	682.00 मीटर	33	लूप लाइन एवं रेलतल यात्री प्लेटफार्म सुविधा युक्त है।	

(क) रनिंग लाइन संख्या 2 मेन लाइन है।

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

2.5.2 गैर चालू लाइनें और सी०एस०आर० में उनकी क्षमता :-

लाइन संख्या	क्लियर स्टैंडिंग रूम (मीटर में)(सी.एस.आर.)	वाहन क्षमता (कोच)	अभ्युक्तियाँ	विद्युतीकृत अथवा अविद्युतीकृत
5	37.00 + 110.25 + 59.75 मीटर	-	मटेरा छोर पर रनिंग लाइन सं० 1 से निकली गुड्स प्लेटफार्म लाइन है।	अविद्युतीकृत

2.5.3 ले आउट की कोई मुख्य विशेषता : -

यहाँ रायबोझा एवं मटेरा स्टेशनों से साधारण एवं सहायक नियमों 8.01, 8.03(2), 8.09, 8.10, 8.11, 8.13, 8.14 व 8.15 तथा साधारण एवं सहायक नियम पुस्तिका की परिशिष्ट "ग" भाग-3 के अनुसार "पूर्ण ब्लाक पद्धति" पर काम किया जाता है तथा नेपालगंज रोड स्टेशन से साधारण एवं सहायक नियम पुस्तिका के अध्याय 13 के अनुसार "केवल एक गाड़ी पद्धति" पर काम किया जाता है जिसका आधार स्टेशन नानपारा जं० है।

क्रमशः पृष्ठ 3 पर

2.6

समपार :

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

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली उपलब्ध है (टी.ए.डब्लू.डी)
64 ट्राफिक	"ए"	अप होम सिगनल सं० (3) व कॉटा सं० 1 के मध्य कि०मी० 94/4-5 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला ।	कार्यरत फाटकवाला	है	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है ।	नहीं
65 ट्राफिक	"सी"	कॉटा सं० 8 व कॉटा सं० 10ए के मध्य कि०मी० 95/4-5 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला ।	जंक्शन छोर पर कार्यरत कॉटावाला	नहीं	परिशिष्ट "बी" देखें ।	नहीं

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

फाटक सं०	श्रेणी	स्थिति	सामान्य स्थिति	परिचालन के लिए उत्तरदायी कर्मचारी	अन्त-र्पाशित है या नहीं	संचार साधन	क्या गाड़ी चालित चेतावनी प्रणाली उपलब्ध है (टी.ए.डब्लू.डी)
62 इन्जी०	"सी"	नानपारा तथा मटेरा स्टेशनो के मध्य कि०मी० 91/5-6 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला ।	कार्यरत फाटकवाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है ।	नहीं
63 इन्जी०	"सी"	नानपारा तथा मटेरा स्टेशनो के मध्य कि०मी० 92/7-8 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला ।	कार्यरत फाटकवाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है ।	नहीं
66 इन्जी०	"विशेष"	नानपारा तथा रायबोज़ा स्टेशनो के मध्य कि०मी० 97/2-3 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला ।	कार्यरत फाटकवाला	हैं	कार्यरत स्टेशन मास्टर से मैगनेटो टेलीफोन द्वारा जुड़ा है ।	नहीं
1बी इन्जी०	"सी"	नानपारा तथा नेपालगंजरोड स्टेशनो के मध्य कि०मी० 3/3-4 पर स्थित है ।	सड़क यातायात के लिए खुला ।	कार्यरत फाटकवाला	नहीं	स्टेशन मास्टर कार्यालय से टेलीफोन द्वारा सम्बद्ध है ।	नहीं

टिप्पणी: समपार फाटक के संचालन की पद्धति हेतु परिशिष्ट "ए" भाग-1, 2, 3, 4, 5 व 6 देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 4 पर

3. संचालन की प्रणाली और साधन :

रायबोझा एवं मटेरा स्टेशनों से इकहरी लाइन पर "पूर्ण ब्लाक पद्धति" लागू है। तथा महाप्रबन्धक/परिचालन/गोरखपुर के पत्र सं० टी/555/197 दिनांक 09.04.90 के अनुसार नानपारा – नेपालगंजरोड स्टेशनों के मध्य "केवल एक गाड़ी पद्धति" लागू है। इस स्टेशन पर लगाये गये ब्लाक उपकरणों/साधनों की व्यवस्था निम्नवत् है :-

लगे ब्लाक उपकरणों के प्रकार	सहकारी / असहकारी	परिचालन के लिये उत्तरदायी कर्मचारी	चाभी जिसके पास रखी जाती है	टिप्पणी
टेलीफोनयुक्त विद्युत ब्लाक यन्त्र (नील्स बाल टोकेन) मटेरा स्टेशन में स्थापित इसी प्रकार के समान ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—
टेलीफोनयुक्त विद्युत ब्लाक यन्त्र (नील्स बाल टोकेन) रायबोझा स्टेशन में स्थापित इसी प्रकार के समान ब्लाक यंत्र से सम्बद्ध है।	सहकारी	कार्यरत स्टेशन मास्टर	कार्यरत स्टेशन मास्टर	—
पीतल की पत्ती लगा "लकड़ी का डण्डा" जिस पर सम्बन्धित स्टेशनों नानपारा जं० तथा नेपालगंजरोड स्टेशनों का नाम प्रदर्शित है, आधार स्टेशन नानपारा जं० स्टेशन पर रखा गया है। यह "लकड़ी का डण्डा" ही गाड़ी के नानपारा जं०-नेपालगंजरोड ब्लाक खण्ड में प्रवेश का एकमात्र प्राधिकार है। यह "लकड़ी का डण्डा" जब प्रयोग में नहीं हो तो इसको रखने के उद्देश्य के लिये बने बक्से में, जिसके ऊपर शीशा लगा है, रखकर तालाबन्द रखा जायेगा तथा चाभी कार्यरत स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा। यह स्टेशन एक टेलीफोन द्वारा नेपालगंज रोड स्टेशन से जुड़ा है।				

टिप्पणी : (i) 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 देखें।

(ii) "लकड़ी का डण्डा" के प्रयोग हेतु साधारण एवं सहायक नियम पुस्तिका का अध्याय 13 देखें।

4. सिगनलिंग और अन्तर्पाशन प्रणाली :

4.1 यह स्टेशन माडीफाइड नान-इण्टरलाकड स्टेशन है। यहाँ दो आस्पेक्ट लोवर क्वाड्रेंट स्थावर (फिक्सड) सिगनलो की व्यवस्था है। इस स्टेशन के सिगनलो को निम्न तालिका के अनुसार जलाया/बुझाया जायेगा:-

विवरण	फरवरी/मार्च/अप्रैल	मई/जून/जुलाई	अगस्त/सितम्बर/अक्टूबर	नवम्बर/दिसम्बर/जनवरी
जलाने का समय	17.45	18.35	17.25	17.10
बुझाने का समय	6.55	5.30	6.15	7.00

नोट :- आँधी, कोहरा इत्यादि के कारण मौसम साफ न रहने की दशा में आवश्यकतानुसार बलितियों के जलाने/बुझाने का प्रबन्ध किया जाना चाहिये।

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

स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" को देखें।

(ii) एक्सल काउन्टर/ट्रैक सर्किट का रनिंग लाइनों में प्रावधान: इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

(iii) कालिंग आन सिगनल/आई.बी.एस. : इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

कमशः पृष्ठ 5 पर

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

काँटा सं०	विवरण	इण्डीकेटर लगा है या नहीं	सेटिंग की सामान्य स्थिति	चाभी द्वारा नियन्त्रित	मोटर अथवा यान्त्रिक संचालित	ट्रैक – सर्किटेड या नहीं	आइसोलेशन के साधन	
							साधन	लाइन सं० के मध्य
4	इकहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	नहीं	लाइन सं० 1 के लिये व लाइन सं० 5 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	एस-1	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	1 व 5
4ए	दोहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	नहीं	लाइन सं० 5 के लिये व लाइन सं० 1 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	पी	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	5 व 1
5	इकहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	नहीं	लाइन सं० 1 के लिये व लाइन सं० 5 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	एस-2	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	1 व 5
5ए	दोहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	नहीं	लाइन सं० 5 के लिये व लाइन सं० 1 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	पी	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	5 व 1
6	इकहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	नहीं	लाइन सं० 1 के लिये व लाइन सं० 5 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	एस-3	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	1 व 5
6ए	दोहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	नहीं	लाइन सं० 5 के लिये व लाइन सं० 1 के क्रासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	पी	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	5 व 1

क्रमशः पृष्ठ 6 पर

9	तिहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	है	लाइन सं० 2 के लिये व लाइन सं० 1 के कासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	यू	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	2 व 1
9ए	दोहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	है	मेन लाइन के लिये व ब्रान्च लाइन के कासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	एक्स	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	मेन लाइन व ब्रान्च लाइन
10	तिहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	है	लाइन सं० 1 के लिये व लाइन सं० 2 के कासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	एम	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	1 व 2
10ए	दोहरे एच.पी.के. तालायुक्त काँटे	है	ब्रान्च लाइन के लिये व मेन लाइन के कासओवर के विरुद्ध सेट व लाकड।	एक्स	यान्त्रिकी	नहीं	काँटे सेट करके	ब्रान्च लाइन व मेन लाइन

टिप्पणी: चाभियों की लाकिंग फेल हो जाने पर कांटा संख्या 4, 4ए, 5, 5ए, 6, 6ए, 9, 9ए 10 व 10ए को नार्मल स्थिति में क्लैम्प व पैडलाक करके उनको स्थाई रूप से तालाबन्द कांटे मानकर पैडलाक की चाभियां कार्यरत स्टेशन मास्टर अपनी व्यक्तिगत अभिरक्षा में रखेगा।

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

(viii) आपात/कैंक हैण्डिल चाभियाँ और उनकी अभिरक्षा :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।

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

(क) काँटे :-

यार्ड के समस्त काँटे उनके पास स्थित लीवर द्वारा संचालित होते हैं। स्टेशन मास्टर को काँटो की दशा सुनिश्चित करने के लिये काँटो पर इण्डिकेटर की व्यवस्था है। काँटो के नार्मल दशा में सफेद तथा रिवर्स दशा में हरा इण्डिकेशन प्रकाशित होता है।

(काँटो के संचालन हेतु स्टे.सं.नियम में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखें।)

(ख) ट्रैप काँटे :-

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(ग) सिगनल :-

स्टेशन प्लेटफार्म पर स्थापित तीन लीवर ग्राउन्ड फ्रेम से अप और डाउन होम सिगनल संचालित होते हैं। तीनों ही छोरों पर सम्मुख काँटो के पास एक-एक लीवर स्थापित है जिससे उस छोर का आउटर सिगनल संचालित होता है।

कमशः पृष्ठ 7 पर

आउटर सिगनल होम सिगनल से डिसइंगेजर द्वारा इस प्रकार जोड़ा गया है कि बिना होम सिगनल आफ हुए आउटर सिगनल आफ नहीं किया जा सकता है तथा आपात स्थिति में स्टेशन मास्टर होम सिगनल को आन करके आउटर सिगनल को आन स्थिति में कर सकता है। शटिंग सुविधा के लिये मेन लाइन पर शटिंग लिमिट बोर्ड लगाये गये हैं।

- (घ) एक्सल काउन्टर :-
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (ङ.) ट्रेक सर्किट इंडीकेशन:
इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।
- (x) कांटे/सिगनल/गेट कंट्रोल स्विचों का उपयोग करते हुए रूट सेटिंग के लिये लीवर फ्रेम/नियंत्रण पैनल वीडियो डिस्प्ले यूनिट :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xi) कांटों का पृथक परिचालन :
स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" में दिया गया है।
- (xii) स्टेशन सीमा के भीतर गेटों का परिचालन :
स्टेशन संचालन नियमावली के परिशिष्ट "ए" में दिया गया है ।
- (xiii) कैंक हैण्डल का उपयोग करते हुए कांटों की सेटिंग :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xiv) आपातकालीन संचालन के लिये उपलब्ध वीडर काउन्टर :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xv) गाड़ी बचाव और चेतावनी प्रणाली (टी.पी.डब्ल्यूएस.) तथा टक्कर रोधी उपकरण (ए.सी.डी) की कार्य विधि :-
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xvi) बर्थिंग पोर्शन और आई.बी.एस. सेक्शन पर एक्सल काउन्टर की खराबी के मामले में रीसेटिंग की पद्धति :-
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xvii) कांटों का आपात संचालन :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xviii) आपात मार्ग रद्दीकरण :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- (xix) ब्लॉक की क्लियरिंग :
स्टेशन मास्टर सम्बन्धित गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करके ब्लॉक की क्लियरिंग करेंगे । (सा० एवं सहायक नियम 4.17 देखें)
- 4.1.1 अप आगमन सिगनल :
(क) अप आउटर सिगनल
(ख) अप होम सिगनल सं० (3)
- 4.1.2 अप प्रस्थान सिगनल :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।
- 4.1.3 डाउन आगमन सिगनल :
(अ) रायबोझा स्टेशन से आने वाली गाड़ियों हेतु
डाउन आउटर सिगनल
डाउन होम सिगनल सं० (2)
कमश: पृष्ठ 8 पर

(ब) नेपालगंज रोड स्टेशन से आने वाली गाड़ियों हेतु
डाउन आउटर सिगनल
डाउन होम सिगनल सं० (1)

4.1.4 डाउन प्रस्थान सिगनल : -
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

4.1.5 अतिरिक्त सिगनल :
-कोई नहीं-

- नोट (i) सिगनल की विफलता की स्थिति में गाड़ियों सा० एवं सहायक नियम 3.68, एवं 3.69 के अनुसार चलेगी। कार्यरत स्टेशन मास्टर सिगनल विफलता परिपत्र-टी-369(3बी) जारी करने के लिये जिम्मेदार होगा। सभी सिगनल विफलतायें सिगनल विफलता पंजिका (एस ई-32) में अंकित की जायेगी।
- (ii) ब्लाक यन्त्र की विफलता की दशा में कार्यरत स्टेशन मास्टर पेपर लाइन क्लीयर टिकट जारी करेगा इसके साथ ही पेपर लाइन क्लीयर की किताब में अंकित करेगा कि किस टेलीफोन पर लाइन क्लीयर लिया गया है।
- (iii) 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।
- (iv) कांटों, सिगनलों, ब्लाक उपकरणों, नियंत्रक टेलीफोन इत्यादि की विफलता और उससे संबंधित रख-रखाव/मरम्मत हेतु संबंधित कर्मचारियों की एक सूची (उनके मुख्यालय सहित) स्टे.सं. 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 इन्हे लेने देने की कार्य पद्धति :
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

4.3 पावर सप्लाई:-
इस स्टेशन पर कामर्शियल पावर सप्लाई का प्रावधान है।

5. दूर संचार :
इस स्टेशन पर उपलब्ध दूर संचार के साधन की सूची के लिए स्टेशन संचालन नियमावली में संलग्न परिशिष्ट "बी" देखें।

- (i) सेक्शन कन्ट्रोल/डिप्टी कन्ट्रोल/कर्षण पावर कन्ट्रोल आदि :-
सेक्शन ट्रेन कन्ट्रोलर से कन्ट्रोल टेलीफोन जुड़ा है।
- (ii) आटो/डी०ओ०टी० टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर डी०ओ०टी० एवं आटो टेलीफोन की व्यवस्था है।
- (iii) केबिन/गेटो पर टेलीफोन :-
समपार सं० 1बी, 62, 63, 64, 66 व नेपालगंज स्टेशन के टेलीफोन इस स्टेशन से टेलीफोन द्वारा जुड़े हैं ।
- (iv) आई०बी०एस० का आई०बी०एस० टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।
- (v) एक्सल काउण्टर रीसेट बाक्स का टेलीफोन :-
इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है।
- (vi) यार्ड में संचार हेतु टेलीफोन :-
जंक्शन छोर पर स्थित 2 लीवर ग्राउण्ड फ्रेम/समपार सं० 65 के टेलीफोन इस स्टेशन से जुड़े हैं ।
- (vii) वी०एच०एफ० सेट :-
उपलब्ध है।

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

कमशः पृष्ठ 9 पर

6. गाड़ी संचालन :

गाड़ियों का आवागमन साधारण एवं सहायक नियम 8.01 व 8.03 के अनुसार होगा। आगमन व प्रस्थान सिगनल साधारण एवं सहायक नियम 3.38, 3.40, 3.42, 3.47 व 3.48 के अनुसार आफ किये जायेंगे।

6.1 गाड़ी संचालन कर्मचारियों के कर्तव्य :

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

6.1.1 प्रत्येक पाली में कार्यरत गाड़ी संचालन कर्मचारी :

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

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

कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ियों के संचालन के समय अप व डाउन आउटर सिगनल के मध्य लाइन का साफ होना सुनिश्चित करने के लिये उत्तरदायी है। प्राइवेट नं० बुक कार्यरत स्टेशन मास्टर 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(2))

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 पर्ची स्टेशन संचालन नियम में जारी की जाती है तो स्टेशन मास्टर द्वारा सभी कर्मचारियों का पुनः आश्वासन अवश्य लिया जाए।

(सामान्य नियम 5.01(19) देखें।)

6.2 लाइन क्लीयर देने के लिए शर्त :

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

- (क) पूर्व-वर्ती गाड़ी पूरी तरह न पहुँच गयी हो ।
- (ख) उक्त गाड़ी के पीछे के सभी आवश्यक सिगनल फिर से "आन" न कर दिये गये हो ।
- (ग) लाइन, उस शनिंटिंग लिमिट बोर्ड तक जो कि आने वाली गाड़ी के निकट है साफ न हो।
- (घ) निम्न समपार फाटक पर कार्यरत फाटकवालों को समपार संचालन अनुदेश के अनुरूप सूचित/प्राइवेट नम्बर का आदान प्रदान न कर लिया हो:-

अप गाड़ियों हेतु :-

समपार सं० 62 व 63

डाउन गाड़ियों हेतु :-

रायबोझा स्टेशन से आने वाली

समपार सं० 66

क्रमशः पृष्ठ 10 पर

- टिप्पणी : (अ) उपरोक्त के साथ ही सामान्य नियम 8.03(2) एवं सहायक नियम 8.03 (i),(ii),(iii) एवं (iv) भी देखें ।
 (ब) नेपालगंज रोड स्टेशन से आने वाली गाडी हेतु स्वीकृति देने से पूर्व समपार सं० 1बी का बन्द व लाक होना सुनिश्चित करेगा ।

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 : इस स्टेशन पर अनुमति नहीं है ।

6.2.1.4 बिना सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना : इस स्टेशन पर अनुमति नहीं है ।

6.2.1.5 कामन स्टार्टर सिगनल वाली लाइन से गाड़ी रवाना करना : इस स्टेशन पर प्रावधान नहीं है ।

6.2.1.6 कोई अन्य विशेष शर्त :

कार्यरत स्टेशन मास्टर नेपालगंज रोड स्टेशन को गाड़ी भेजने से पहले उसका नम्बर व विवरण, टेलीफोन द्वारा नेपालगंज रोड में कार्यरत स्टेशन मास्टर को बतायेगा तथा गाड़ी चलाने के लिये निर्धारित "लकड़ी का डण्डा" स्वयं गाड़ी के गार्ड को सौपेगा ताकि वह चालक को व्यक्तिगत रूप से जाकर दे ।

कार्यरत स्टेशन मास्टर नेपालगंज रोड स्टेशन से आनेवाली गाड़ी के चालक से "लकड़ी का डण्डा" वापस लेना सुनिश्चित करेगा और कार्यभार सौपते समय स्टेशन डायरी में एक विशेष प्रविष्टि करेगा कि "लकड़ी का डण्डा" किसी गाड़ी के चालक के पास है या अपने निर्धारित स्थान में रखा है ।

कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ियों के प्रस्थान के समय साइडिंग कन्ट्रोल चाभी "एफ" एवं डाउन गाड़ियों के प्रस्थान के समय समपार सं० 64 की गेट कंट्रोल चाभी 'क्यू' का स्टेशन मास्टर लाक अप बाक्स में होना सुनिश्चित करेगा ।

जंक्शन छोर पर कार्यरत कांटावाला स्टेशन मास्टर को गाड़ियों के आवागमन के लिये हरा हैन्ड सिगनल देने के पहले समपार सं० 65 को बन्द व लाक कर देगा ।

6.3 आगमन सिगनलों को आफ करने की शर्त :

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

- (क) सभी फेसिंग कॉटे जिसपर गाड़ी को गुजरना है सही सेट व लाक न हो ।
 (ख) सभी ट्रेलिंग कॉटे जिसपर गाड़ी को गुजरना है सही सेट न हो ।
 (ग) लाइन जिस पर गाड़ी को गुजरना है यार्ड के ट्रेलिंग छोर की तरफ पर्याप्त दूरी तक साफ न हो ।
 (घ) समपार फाटक बन्द व लाक न कर दिये गये हो :-

(अ) अप गाड़ियों के लिए :

समपार सं० 64 व 65

कमश: पृष्ठ 11 पर

- (ब) डाउन गाड़ियों के लिए :
 (i) नेपालगंज रोड से आने वाली :
 समपार सं० 65 व 64
 (ii) रायबोझा से आने वाली:
 समपार सं० 65 व 64

(विशेष रूप से साधारण एवं सहायक नियम 3.38 एवं 3.40 को देखें)

6.3.1 चालू लाइन पर गाड़ियों का आगमन :-

“गाड़ियों का आगमन” के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट (बी) अवश्य पढ़ा जाए । जिस गाड़ी का लाइन क्लियर दिया जा चुका है उस गाड़ी के आगमन के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :

- (क) ज्योंही गाड़ी के लिए लाइन क्लियर दे दिया जाता है, कार्यरत स्टेशन मास्टर कर्मचारियों को सचेत करने के लिए स्टेशन की घंटी बजवायेगा और गाड़ी का विवरण तथा जहाँ से गाड़ी प्रस्थान कर चुकी है या प्रस्थान करने वाली है उस स्टेशन का नाम जोर से घोषित करवायेगा। स्टेशन यार्ड के सम्मुख और अनुमुख छोर पर कार्यरत कांटावालो को घंटी सुनकर कार्यरत स्टेशन-मास्टर के पास अनुदेशों के लिए आएगा।
- (ख) आनेवाली गाड़ी का विवरण जिस स्टेशन से गाड़ी प्रस्थान कर चुकी है या करने वाली है उसका नाम, जिस लाइन पर गाड़ी ली जानी है उसकी संख्या, गाड़ी स्टेशन पर रुकेगी या बिना रुके पास कर जायेगी और गाड़ी में कोई शंटिंग होगी या नहीं इन सबके विषय में कार्यरत स्टेशन मास्टर कांटावालों को एक दूसरे के सामने और सुनने में निश्चित अनुदेश देगा ।
- (ग) यार्ड के जिस छोर पर से गाड़ी आनेवाली है उस छोर पर कार्यरत कांटेवाले को कार्यरत स्टेशन मास्टर उस लाइन की उपयुक्त चाभी, जिस लाइन में गाड़ी आनी है, अर्थात् लाइन सं० 1 के लिये ‘बी’ चाभी, लाइन सं० 2 के लिये ‘ए’ चाभी, लाइन सं० 3 के लिये ‘सी’ चाभी तथा लाइन सं० 4 के लिये ‘डी’ चाभी तथा जंकशन छोर पर कार्यरत कांटावाला को समपार सं० 65 की कंट्रोल चाभी ‘आर-1’ भी देगा । दोनो ही कांटावाले अपने-अपने सबसे बाहरी सम्मुख और अनुमुख कांटो की ओर चल देगे और रास्ते में उस लाइन का जिस लाइन में गाड़ी आयेगी, साफ होना सुनिश्चित करेगें।
- (घ) कार्यरत स्टेशन मास्टर को जब कोई गाड़ी रायबोझा की ओर से लाइन सं० 2, 3 व 4 में लेनी होगी तो वह कार्यरत कांटावाला को लाइन की चाभी के साथ समपार चाभी ‘आर-1’ व ‘एक्स’ चाभी भी देगा जो ‘एक्स’ चाभी की सहायता से परिशिष्ट ‘बी’ में दी गई विधि से क्रासओवर 10-10ए को रिवर्स करके ‘जेड-1’ चाभी निकालकर एच०के०टी० द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को ट्रान्समिट कर देगा तथा चाभी ‘आर-1’ की सहायता से परिशिष्ट ‘ए’ भाग-2 में वर्णित विधि अपनाकर समपार सं० 65 को बन्द व लाक करेगा।
- (ङ) कार्यरत स्टेशन मास्टर को जब कोई गाड़ी नेपालगंज रोड की ओर से लाइन सं० 1 में लेनी होगी तो वह कार्यरत कांटावाला को लाइन की चाभी के साथ समपार चाभी ‘आर-1’ व ‘एक्स’ चाभी भी देगा जो ‘एक्स’ चाभी की सहायता से परिशिष्ट ‘बी’ में दी गई विधि से क्रासओवर 9-9ए को रिवर्स करके ‘वाई’ चाभी निकालकर एच.के.टी. द्वारा स्टेशन मास्टर को ट्रान्समिट कर देगा तथा चाभी ‘आर-1’ की सहायता से परिशिष्ट ‘ए’ भाग-2 में वर्णित विधि अपनाकर समपार सं० 65 को बन्द व लाक करेगा।

कमशः पृष्ठ 12 पर

- (च) सम्मुख कांटो पर कार्यरत कांटावाला अपने पास चाभी के अनुसार कांटो को सेट व लाक करने के बाद सबसे अगले सम्मुख कांटो से निकाली गई चाभी एल/एच/एम होम सिगनल के खम्भे पर लगे ताले मे लगायेगा तथा जंक्शन छोर पर कार्यरत कांटावाला समपार सं० 65 की कंट्रोल चाभी 'आर-1' की सहायता से परिशिष्ट 'ए' भाग-2 में वर्णित विधि अपनाकर समपार सं० 65 को बन्द व लाक करने के पश्चात ही कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।
- (छ) अनुमुख छोर पर कार्यरत कांटेवाला कार्यरत स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार सभी अनुमुख कांटो को उस लाइन के लिये, जिस लाइन पर गाडी आनी है, सही तौर पर सेट करेगा और कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।
- (ज) सम्मुख और अनुमुख कांटो पर कार्यरत कांटेवाले द्वारा दिखलाये जानेवाले हरे हैण्ड सिगनल को देखने के पश्चात् कांटो के इण्डीकेटर देखकर स्वयं अपने आपको आश्वस्त करने के बाद कि कांटे सही तौर पर उसके अनुदेशानुसार सेट कर दिये गये है, कार्यरत स्टेशन मास्टर पहले अनुमुख कांटो पर कार्यरत कांटेवाले से और उसके बाद सम्मुख कांटो पर ड्यूटी पर तैनात कांटावाले से हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करेगा तत्पश्चात् होम सिगनल 'आफ' करवायेगा।
- (झ) होम सिगनल के 'आफ' होने के बाद सम्मुख कांटो पर कार्यरत कांटावाला आउटर सिगनल 'आफ' करेगा।
- (ञ) गाडी के पूर्ण आगमन के पश्चात् कार्यरत (सम्मुख कांटो पर) कांटावाला आउटर सिगनल को 'आन' कर देगा और कार्यरत स्टेशन मास्टर होम सिगनल को 'आन' करवा देगा।
- (त) सम्मुख कांटो पर कार्यरत कांटावाला होम सिगनल के खम्भे पर लगे ताले से चाभी निकाल लेगा और गाडी के सभी कांटो से साफ खड़ी हो जाने के बाद जिन कांटो से गाडी गुजरी है उन्हें खोलकर उनको सामान्य स्थिति मे बना देगा तथा जंक्शन छोर पर कार्यरत कांटावाला समपार सं० 65 को सड़क यातायात हेतु खोल कर सम्बन्धित लाइन चाभी एवं समपार नियन्त्रक चाभी निकालकर स्टेशन वापस आकर कार्यरत स्टेशन मास्टर को लौटा देगा।

(ब्लाक लाइन के विरुद्ध कांटों को सेट करने हेतु सा० एवं स० नि० 5.19 देखें।)

टिप्पणी:-

यदि गाडी नेपालगंज रोड से लाइन सं० 1 में या रायबोज़ा से लाइन सं० 2 या 3 या 4 में आई हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर जंक्शन छोर पर कार्यरत कांटावाला को एचकेटी द्वारा 'जेड-1' /वाई चाभी ट्रान्समिट करेगा ताकि कासओवर 10-10'ए' /9-9'ए' को नार्मल किया जाये। कासओवर 10-10'ए' /9-9'ए' को नार्मल करके कांटावाला कार्यरत स्टेशन मास्टर को लाइन चाभी के साथ 'एक्स' व आर-1 चाभी भी वापस कर देगा।

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

स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करे कि गाडी के पास हो जाने के बाद सिगनल पुनः "आन" कर दिये गये हों।

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

6.4.1 इस स्टेशन पर गाड़ियों के साइमलटेनियस आगमन की सुविधा नहीं है।

क्रमशः पृष्ठ 13 पर

6.4.2 गाड़ियों की कासिंग के समय सबसे बाहरी कॉटो को जिनपर से यह गाड़ी गुजरेगी इस प्रकार सेट करना चाहिये और उनमें ताला बन्द होना चाहिये कि किसी भी परिस्थिति में दोनो गाड़ियों एक ही लाइन में आकर न मिल सकें। (देखिये सहायक नियम सं० 5.01 (11)(ट))

6.5 **गाड़ियों का पूर्ण आगमन :**

- (क) कार्यरत स्टेशन मास्टर, स्टेशन पर बिना रुके पास होने वाली गाड़ियों के अन्तिम वाहन के पीछे टेल बोर्ड/टेल लैम्प/टेल लैम्प लाइट को स्वयं देखकर गाड़ी का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करेगा।
- (ख) स्टेशन पर रुकने वाली गाड़ियों का सम्पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने के लिए कार्यरत स्टेशन मास्टर निर्धारित प्रोफार्मा टी-1410 पर किसी कर्मचारी द्वारा गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र मंगवायेगा। जब तक कि गार्ड से सम्पूर्ण आगमन प्रमाण पत्र टी-1410 न प्राप्त हो जाय तब तक यह जिस ब्लाक सेक्शन से गाड़ी अभी आई है उस स्टेशन को लाइन क्लियर नहीं देगा परन्तु गार्ड के सम्पूर्ण आगमन संकेत मिलने पर लाइन बंद कर देगा।
(देखें सा० एवं स० नियम 4.17)

6.6 **गाड़ियों का प्रस्थान :**

“गाड़ियों का प्रस्थान” के लिये स्टेशन संचालन नियम में संलग्न परिशिष्ट (बी) अवश्य पढ़ा जाए। जिस गाड़ी का लाइन क्लियर लिया जा चुका है उस गाड़ी के प्रस्थान के लिये कार्यरत स्टेशन मास्टर को चाहिये कि :-

- (क) जानेवाली गाड़ी के लिये लाइन क्लियर प्राप्त करने के बाद कार्यरत स्टेशन मास्टर जिस छोर से गाड़ी जानी है, उस छोर पर कार्यरत कांटावाला को जानेवाली गाड़ी का विवरण, जिस लाइन से गाड़ी जानी है उसकी संख्या तथा जिस स्टेशन जानी है उसका नाम बताकर साफ व निश्चित अनुदेश देगा तथा जंक्शन छोर जाने वाली गाड़ियों हेतु कार्यरत कांटावाला को समपार सं० 65 की कंट्रोल चाभी 'आर-1' भी देगा।
- (ख) कार्यरत कांटावाला सबसे बाहरी अनुमुख कांटो की ओर जायेगा। रास्ते में उस लाइन का जिस लाइन से गाड़ी जायेगी गाड़ी के आगे साफ होना सुनिश्चित करेगा और कार्यरत स्टेशन मास्टर के अनुदेशानुसार सभी अनुमुख कांटो को उस लाइन के लिये जिस लाइन से गाड़ी जानी है सही तौर पर सेट करेगा और कार्यरत स्टेशन मास्टर को हरा हैण्ड सिगनल दिखायेगा।
- (ग) कार्यरत स्टेशन मास्टर को जब कोई गाड़ी लाइन सं० 2, 3 व 4 से रायबोज़ा की ओर चलानी होगी तो वह जंक्शन छोर पर कार्यरत कांटावाला को समपार चाभी 'आर-1' व 'एक्स' चाभी देगा जो 'एक्स' चाभी की सहायता से परिशिष्ट 'बी' में दी गई विधि से कासओवर 10-10ए को रिवर्स करके 'जेड-1' चाभी निकालकर एच.के.टी. द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को ट्रान्समिट कर देगा तथा चाभी 'आर-1' की सहायता से परिशिष्ट 'ए' भाग-2 में वर्णित विधि अपनाकर समपार सं० 65 को बन्द व लॉक करेगा।
- (घ) कार्यरत स्टेशन मास्टर को जब कोई गाड़ी लाइन सं० 1 से नेपालगंजरोड की ओर चलानी होगी तो वह जंक्शन छोर पर कार्यरत कांटावाला को समपार चाभी 'आर-1' व 'एक्स' चाभी देगा जो 'एक्स' चाभी की सहायता से परिशिष्ट 'बी' में दी गई विधि से कासओवर 9-9ए को रिवर्स करके 'वाई' चाभी निकालकर एच.के.टी. द्वारा कार्यरत स्टेशन मास्टर को ट्रान्समिट कर देगा तथा चाभी 'आर-1' की सहायता से परिशिष्ट 'ए' भाग-2 में वर्णित विधि अपनाकर समपार सं० 65 को बन्द व लाक करेगा।

कमशः पृष्ठ 14 पर

- (ड.) जंक्शन छोड़ जाने वाली गाड़ियों के लिये कार्यरत कांटावाला चाभी 'आर-1' की सहायता से परिशिष्ट 'ए' भाग-2 में वर्णित विधि अपनाकर समपार सं० 65 को बन्द व लॉक करेगा। स्टेशन मास्टर कांटावाला से हरे हैण्ड सिगनल का आदान-प्रदान करके तथा कांटो के इण्डिकेटर देखकर स्वयं अपने आप को आश्वस्त करेगा कि कांटे उसके अनुदेशानुसार सही तौर पर बनाये गये हैं। गाड़ी को स्टेशन से प्रस्थान के लिये 'प्रस्थान प्राधिकार' भेजेगा और गाड़ी के प्रस्थान करने के लिये अप गाड़ियों हेतु तीन-तीन तथा डाउन गाड़ियों हेतु दो-दो स्पष्ट घण्टियां बजवाकर गाड़ी चलाने की अनुमति गार्ड को देगा।
- (च) गाड़ी के चले जाने के पश्चात् कार्यरत कांटावाला सभी कांटो को सामान्य स्थिति में बनाकर तथा जंक्शन छोड़ पर कार्यरत कांटावाला समपार सं० 65 को सड़क यातायात हेतु खोल कर स्टेशन वापस आ जायेगा तथा गेट कन्ट्रोल चाभी स्टेशन मास्टर को सौंप देगा।

(ब्लॉक लाइन के समय सा० एवं स०नि० 5.19 देखें)

टिप्पणी :-

यदि गाड़ी लाइन सं० 1 से नेपालगंजरोड या लाइन सं० 2 या 3 या 4 से रायबोझा गयी हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर जंक्शन छोड़ कार्यरत कांटावाले को एचकेटी द्वारा 'जेड-1' / वाई चाभी ट्रान्समिट करेगा ताकि क्रासओवर 10-10'ए' / 9-9'ए' को नार्मल किया जा सके। क्रासओवर 10-10'ए' / 9-9'ए' को नार्मल करके कांटावाला कार्यरत स्टेशन मास्टर को इस 'एक्स' व आर-1 चाभी को वापस कर देगा।

6.6.1 गैर चालू लाइनों/बिना सिगनल वाली लाइनों से गाड़ियों का प्रस्थान:
इस स्टेशन पर अनुमति नहीं है।

6.6.2 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 लोको पायलट व गार्ड (यदि हो) को एक सतर्कता आदेश (टी-409) दिया जायेगा जिसमें इस बात का वर्णन होगा कि किस किलोमीटर में सावधानी आवश्यक है, सावधानी रखने के क्या कारण हैं और गाड़ी किस गति से चलायी जायेगी। यह सतर्कता आदेश उस स्थान से, जहाँ सावधानी आवश्यक है, गाड़ी के रुकने के ठीक पहले स्टेशन पर, या अन्य स्टेशनों पर और ऐसी पद्धति से दिया जायेगा जैसे विशेष अनुदेशों के अधीन निर्धारित किया गया है। कार्यरत स्टेशन मास्टर नेपालगंज रोड जाने वाली गाड़ी के ड्राइवर व गार्ड को जाने तथा वापसी यात्रा हेतु सतर्कता आदेश जारी करेगा। (सा० एवं स०नि० नियम 4.09 देखें)

6.7 गाड़ियों का स्टेशन पर बिना रुके जाना :

6.7.1 सामान्यतया अप व डाउन गाड़ियों को मेन लाइन से साधारण नियम 4.10 एवं साधारण एवं सहायक नियम 4.11 के अन्तर्गत स्टेशन पर बिना रुके पास करने की अनुमति है। यदि किसी कारणवश मेन लाइन से बिना रुके जाना सम्भव न हो तो गाड़ियों को लूप लाइन से निर्धारित गति से बिना रुके जाने की अनुमति है।

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 हाथ बत्ती द्वारा किया जायेगा।

(सहायक नियम 5.01(5) देखें)

कमशः पृष्ठ 15 पर

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

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

6.8 विफलता के दौरान कार्य पद्धति :

6.8.1 ट्रैक सर्किट की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

इस स्टेशन पर ट्रैक सर्किट नहीं है ।

6.8.2 कांटो की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

कांटों की विफलता की स्थिति में कांटो के संचालन की विस्तृत पद्धति परिशिष्ट "बी" में दिया गया है ।

6.8.3 सिगनल की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

6.8.4 ब्लाक यंत्रों की विफलता के मामले में कार्य पद्धति :

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

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

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।

6.8.6 क्षतिग्रस्त कांटों पर कार्य करने की पद्धति :

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

6.8.7 अवरुद्ध लाइनों पर गाड़ियों के आगमन की पद्धति :

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

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

सामान्य नियम 5.11 देखें ।

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

7. लाइन अवरुद्ध होना :

सामान्यतः परिचालित लाइनो को अवरुद्ध करने की अनुमति नहीं है। परन्तु जब किसी परिचालित लाइन को अवरुद्ध करना ही पड़े तो कार्यरत स्टेशन मास्टर साधारण एवं सहायक नियम 5.19 का पालन करें तथा कार्यरत गाड़ी नियंत्रक से प्राइवेट नं० का आदान प्रदान अवश्य करें ।

8. शंटिंग :

वे कॉटे जो किसी चाभी से लाक नहीं होते या शन्ट सिगनल या अन्य किसी सिगनल से नियन्त्रित नहीं होते हैं तो शंटिंग में सम्मुख कॉटो को क्लैम्प एवं पैड लाक अवश्य किया जाये ।

8.1 सामान्य सावधानियों :

सहायक नियम 5.14(1),(2)(3) देखें ।

क्रमशः पृष्ठ 16 पर

8.2 आती हुई गाड़ी के सम्मुख शंटिंग :

- (i) जब लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो स्टेशन सेक्शन के बाहर कोई अवरोध नहीं होने दिया जायेगा किन्तु स्टेशन सेक्शन के भीतर शंटिंग कार्य लगातार किया जा सकता है परन्तु यह तब जब आवश्यक सिगनल आन रखे जाये ।
- (ii) जब किसी ऐसी लाइन पर जो पृथक नहीं की गयी है, आने वाली गाड़ी के लिए सिगनल "आफ" किये जा चुके है तो शंटिंग कार्य उन कॉटों की तरफ नहीं किया जायेगा जिन पर से आने वाली गाड़ी को गुजरना है ।

8.3 (i) शंटिंग पर प्रतिबन्ध :

- (क) यदि लाइन क्लीयर दिया जा चुका है तो पिछले ब्लाक सेक्शन में किसी अवरोध की अनुमति नहीं दी जायेगी ।
- (ख) धुन्ध या कोहरा या किसी भी कारण यदि दृश्यता बाधित हो तो किसी भी गाड़ी का लाइन क्लीयर देने के पश्चात उसके सामने उन लाइनों पर शंटिंग करने की अनुमति नहीं है जो पृथक नहीं है।

(ii) कोई अन्य प्रमुख विशेषतायें :

– कुछ नहीं–

8.4 इकहरी लाइन पर शंटिंग :

साधारण एवं सहायक नियम 8.09, 8.10, 8.12, 8.13 व 8.15 को देखें।

8.4.1 ब्लाक खण्ड साफ होने पर शंटिंग (आगमन अनुमति देने से पूर्व):-

साधारणतया प्रथम रोक सिगनल तक शंटिंग मेमो देकर शंटिंग करने की अनुमति है, प्रथम रोक सिगनल के बाहर शंटिंग करने के लिये लाइन को ब्लाक बैक करके टोकन के साथ शंटिंग आदेश अवश्य जारी किया जाये।

(साधारण एवं सहायक नियम 8.11, 8.13 व 8.15 देखें।)

8.4.2 आती हुयी गाड़ी की दिशा में शंटिंग (आगमन अनुमति देने के बाद):-

जब आवश्यक सिगनल "आन" हो तो होम सिगनल तक निर्बाध रूप से शंटिंग की जा सकती है। यदि गाड़ी के आने के लिये आगमन सिगनल "आफ" कर दिये गये हो तो जिस लाइन पर गाड़ी आ रही है उस लाइन से जो लाइन अलग नहीं है उस लाइन पर शंटिंग करने की अनुमति नहीं है। आने वाली गाड़ी यदि प्रथम रोक सिगनल पर आ कर खड़ी हो गयी है तो विशेष स्थिति में जब अन्य विकल्प न रह जाये तो सहा० नियम 8.11(i) में दी गयी शर्तों का अनुपालन करते हुये शंटिंग करने की अनुमति है।

8.4.3 जाती हुयी गाड़ी के पीछे शंटिंग:-

इस स्टेशन पर जाती हुई गाड़ी के पीछे प्रथम रोक सिगनल तक शंटिंग करने की अनुमति है बशर्ते जाने वाली गाड़ी प्रथम रोक सिगनल को पार कर गयी हो और उसकी यात्रा चालू हो।

8.4.4 शंटिंग पर प्रतिबन्ध :-

साधा० एवं सहा०नियम संख्या 5.13 एवं 5.14 का अनुपालन सुनिश्चित करें। किसी भी आने वाली गाड़ी के लिये यदि सिगनल "आफ" कर दिया गया है तो शंटिंग संचालन नहीं किया जायेगा। जब तक कि लाइन जिस पर शंटिंग किया जाना है, आने वाली गाड़ी के लाइन से आइसोलेट न हो।

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

कमश: पृष्ठ 17 पर

8.4.5 इकहरी लाइन पर ब्लाक उपकरण खराब होने के दौरान शन्टिंग :-
ब्लाक उपकरण विफलता सम्बन्धी नियमों का पालन करते हुये शन्टिंग की जायेगी।

8.4.6 दोहरी लाइन पर शन्टिंग :
यहाँ पर दोहरी लाइन नहीं है।

8.5 स्टेशन यार्ड/माल यार्ड से निकलने वाली साइडिंग में शन्टिंग :
जब भी साइडिंग में शन्टिंग करनी हो तो कार्यरत स्टेशन मास्टर गाड़ी के गार्ड तथा कांटावाला को शन्टिंग के सम्बन्ध में विस्तृत अनुदेश देगा। कार्यरत स्टेशन मास्टर उस साइडिंग की कन्ट्रोल चाभी कांटावाला को देगा। कांटावाला परिशिष्ट 'बी' में वर्णित विधि अपनाकर आवश्यक शन्टिंग करेगा तथा शन्टिंग समाप्त करके साइडिंग की कन्ट्रोल चाभी स्टेशन मास्टर को वापस कर देगा। इकहरे तालायुक्त एच०पी०के० लाकड कॉटे शन्टिंग के दौरान जब भी रिवर्स स्थिति में सम्मुख हो तो उन्हें अवश्य क्लैम्प व पैडलाक किया जायेगा।

9. असामान्य परिस्थितियाँ :

(क) असामान्य परिस्थितियों में अनुपालन हेतु नियम :

(i) आंशिक अवरोध/बिजली संचार उपकरणों के खराब होने के दौरान :
स्टेशन पर दिये हुये स्थावर सिगनलो में से किसी के विफल होने की दशा में साधारण एवं सहायक नियम सं० 3.60 व 3.69 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 सा० एवं सहा०नि० का अध्याय-14 एवं परिशिष्ट 'घ' देखें)

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

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

(स) यदि लकड़ी का डण्डा खो जाये तो कार्यरत स्टेशन मास्टर इसको बदलने के लिये वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक व वरिष्ठ मण्डल संरक्षा अधिकारी तथा वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूर संचार इन्जी० को मामले की रिपोर्ट करेगा और जब तक दूसरा डण्डा न मिल जाये वह चालक को हस्तलिपि में एक लिखित प्राधिकार देगा। प्रत्येक गाड़ी के लिये अलग-अलग क्रमिक रूप नम्बर डाला हुआ लिखित प्राधिकार निम्नलिखित फार्म पर प्रयोग में लाया जायेगा :-

द्वारा स्टेशन मास्टर.....दिनोंक गाड़ी सं०.....के ड्राइवर को सेक्शनसेके "लकड़ी के डण्डे" के गुम हो जाने के कारण आपको स्टेशन तक जाने के लिये एतद्द्वारा प्राधिकृत किया जाता है। स्टेशन पर पहुंचने पर आपको इस प्राधिकार को कार्यरत स्टेशन मास्टर को अवश्य सौंप देना होगा।

हस्ताक्षर
स्टेशन मुहर

हस्ताक्षर
स्टेशन मास्टर

क्रमशः पृष्ठ 18 पर

यदि हस्तलिपि में लिखित प्राधिकार पर गाड़ी चलाने के पूर्व ही "लकड़ी का डण्डा" मिल जाता है तो डण्डा प्रयोग में लाया जायेगा और लिखित प्राधिकार स्टेशन मास्टर द्वारा स्वयं नष्ट कर दिया जायेगा।

यदि गाड़ी चले जाने के पश्चात खोया हुआ "लकड़ी का डण्डा" मिलता है तो तदनुरूपी (करेस्पान्डिंग) गाड़ी के हस्तलिखित प्राधिकार पर आधार स्टेशन पर वापस लौट के आने के बाद इसे फिर से प्रयोग में लाया जायेगा।

जब खोये हुये "लकड़ी का डण्डा" की जगह वरिष्ठ मण्डल परिचालन प्रबन्धक द्वारा दूसरा डण्डा प्रदान किया जाता है तो उसे मूल से भिन्न रखने के लिये उस पर डुप्लीकेट अंकित रहेगा। यदि मूल लकड़ी का डण्डा बाद में मिल जाता है तो उसे प्रयोग में लाया जायेगा और डुप्लीकेट डण्डा वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबन्धक को लौटा दिया जायेगा। इसके लिये सम्बद्ध (रिलेवेन्ट) इन्द्राज स्टेशन डायरी में कर दिया जायेगा।

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

दुर्घटना अथवा लाइन के अवरुद्ध होने की स्थिति में, यदि आवश्यक हो, अवरोध के स्थान तक कार्य हेतु गाड़ियों के चलाने का अधिकार टी/ए 602 जिसमें बिना लाइन क्लीयर के जाने का ब्लाक टिकट, प्रस्थान सिगनल आन स्थिति में पास करने का प्राधिकार एवं सतर्कता आदेश समावेशित होगा, पर भेजी जायेगी। (सामान्य नियम 6.02 एवं 6.09 देखें।)

(iii) ब्लाक खंड में रुकी हुई गाड़ियों :

यदि कोई सवारी गाड़ी किसी स्टेशन पर आगमन नियत समय के 10 मिनट के अन्दर और मालगाड़ी का आगमन नियत समय के 20 मिनट के अन्दर न हो सके तो ब्लाक सेक्शन के दोनों ओर के स्टेशन मास्टर को कारण पता करने के लिए किसी रेल सेवक को भेजना चाहिए।

(सामान्य नियम 6.04 देखें।)

(iv) मध्यवर्ती ब्लाक रोक सिगनल के आन होने पर चूक/पासिंग :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(v) एक्सल काउन्टर ब्लाक/बी.पी.ए.सी. की खराबी :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(vi) एम्.टी.आर.सी. में खराबी :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(ख) कैक हैण्डल द्वारा कांटों के आकस्मिक परिचालन के लिये कार्यविधि :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(ग) कालिंग आन सिगनल परिचालन से पूर्ण रेलपथ के क्लीयरेंस का प्रमाणन :

इस स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है।

(घ) कांटो, ट्रैक सर्किट/एक्सल काउन्टर और अन्तर्पाशन की खराबी की रिपोर्ट करना:

(i) जब भी स्टेशन पर कांटो 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।

कमशः पृष्ठ 19 पर

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

9.1 संचार साधनों की पूर्ण विफलता :-

दो स्टेशनों के बीच संचार साधनों की पूर्ण विफलता होने के दौरान अर्थात जब निम्नलिखित साधनों में से जो कि अधिमानता के क्रम से दिये गये हैं, किसी के भी द्वारा लाइन क्लीयर प्राप्त न हो सके :-

1. ब्लाक यन्त्र
2. ब्लाक यन्त्र से सम्बद्ध टेलीफोन
3. स्टेशन से स्टेशन तक फिक्सड टेलीफोन (यदि उपलब्ध हो)
4. फिक्सड टेलीफोन जैसे रेलवे आटो फोन तथा बी०एस०एन०एल० फोन।
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 को गाड़ियों को भेजने हेतु कार्यरत स्टेशन मास्टर लाइट इंजन/ट्रेन इंजन/मोटर ट्राली/ट्राली साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली के चलाने के पहले संचार साधन चालू करने के लिये भेजे जाने वाले चालक/गार्ड/स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म टी/बी 602 पर सम्पूर्ण संचार साधन विफल होने पर संचार खोलने हेतु प्राधिकार को सुपुर्द करेगा जिसमें निम्न समावेशित होगा :-

- (i) लाइन क्लीयर के बिना प्रस्थान प्राधिकार ।
- (ii) सतर्कता आदेश, जिसमें वह गति विनिर्दिष्ट की गयी हो जिस पर प्रभावित ब्लाक सेक्शन से इंजन या स्वनोदित वाहन चल सकता हो।
- (iii) अन्तिम रोक सिगनल, यदि स्टेशन पर कोई रोक सिगनल हो, को 'आन' स्थिति में पार करने का प्राधिकार।
- (iv) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम लाइन क्लीयर इन्क्वायरी संदेश, जिसमें उसके स्टेशन के लिये भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के लिये लाइन क्लीयर के लिये कहा जाये।
- (v) प्रभावित ब्लाक सेक्शन के दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन के स्टेशन मास्टर के नाम एक सशर्त लाइन क्लीयर संदेश जिसमें निम्न के लिये अनुमति दी गयी हो :-
 - (क) खाली इंजन/गाड़ी इंजन खाली अथवा उसके स्टेशन से भेजे जाने के लिये प्रतीक्षारत गाड़ी के साथ जोड़ कर अथवा किसी अन्य इंजन के साथ जुड़कर वापस आने के लिये, **अथवा**
 - (ख) टावर वैगन/डीजल कार/रेल मोटर कार/स्वचालित बिजली गाड़ी रोक के वापस आने के लिये, **अथवा**
 - (ग) मोटर ट्राली/साइकिल ट्राली/मोपेड ट्राली यानी अकेले चलकर या उसके स्टेशन से चलने की प्रतीक्षा में किसी गाड़ी में लदकर वापस आने के लिये।

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

क्रमशः पृष्ठ 20 पर

- 9.2 दोहरी लाइन पर अस्थायी रूप से इकहरी लाइन कार्य पद्धति :
- 9.2.1 संचार साधनों के पूर्णतया अवरुद्ध हो जाने के दौरान इकहरी लाइन प्रणाली से कार्य करना :
इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।
- 9.2.2 दोहरी लाइन खण्ड में एक लाइन अवरुद्ध हो जाने पर इकहरी लाइन कार्य चालन के नियम :
इस स्टेशन पर दोहरी लाइन नहीं है ।
- 9.3 बिना लाइन क्लीयर प्रस्थान प्राधिकार पर या दुर्घटनाग्रस्त/किपिल्ड गाड़ी के सहायतार्थ गाड़ी का प्रस्थान :
इन परिस्थितियों में नानपारा जं०-रायबोझा और नानपारा जं०-मटेरा खण्ड में गाड़ी संचालन साधारण एवं सहायक नियम सं० 6.01 से 6.11 के अनुसार किया जायेगा । परन्तु नानपारा जं०-नेपालगंज रोड खण्ड में गाड़ी संचालन साधारण नियम सं० 13.04 के अन्तर्गत किया जायेगा जैसा कि नीचे दिया गया है :-
- (क) यदि गाड़ी बढ़ने में असमर्थ हो जाती है और उसे सहायता की आवश्यकता होती है अथवा कोई दुर्घटना हो जाने पर गाड़ी का आगे बढ़ना असम्भव हो जाता है तो नियम 6.03 के उपबन्धों के अनुसार गाड़ी को नानपारा जं० स्टेशन की तरफ सुरक्षित किया जायेगा ।
- (ख) गाड़ी का गार्ड उस स्टेशन के स्टेशन मास्टर को, जहां से सबसे अच्छी सहायता प्राप्त हो सकती है उन परिस्थितियों की सूचना देगा जिनमें गाड़ी असमर्थ हुई है तथा आगे नहीं बढ़ सकती है और यदि गार्ड के लिये उस स्टेशन को जाना आवश्यक है, तो वह चालक को अनुदेश देगा कि वह उसकी वापसी तक गाड़ी को खड़ा रखे और वो उससे लिखित अभिस्वीकृति प्राप्त कर लेगा ।
- (ग) ऐसा स्टेशन मास्टर यदि वह नानपारा जं० का स्टेशन मास्टर नहीं है तो नानपारा जं० स्टेशन के स्टेशन मास्टर को इसकी सूचना देगा। ऐसी सूचना की प्राप्ति पर नानपारा जं० का स्टेशन मास्टर दूसरे इंजन को लाइन पर प्रवेश करने की अनुमति दे सकता है ।
- (घ) इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के साथ या तो असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड रहेगा, जो चालक को ये बतायेगा कि ऐसी असमर्थ गाड़ी कहां है और उसकी परिस्थिति क्या है या इस प्रकार भेजे जाने वाले इंजन के चालक को एक लिखित प्राधिकार दिया जायेगा जिसमें ऐसे अनुदेश होंगे, जिससे असमर्थ हुई गाड़ी के स्थान तथा परिस्थितियों का ज्ञान हो सके और ऐसे अन्य विवरण भी रहेंगे जो असमर्थ हुई गाड़ी के गार्ड के साथ न होने की दशा में लाइन पर प्रवेश करने के लिये आवश्यक है।
- (ङ) असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड उस लाइन के सुरक्षित और समुचित संचालन के लिये तबतक जिम्मेदार रहेगा जब तक कि असमर्थ हुई गाड़ी जहां से चल नहीं देती और उसकी सहायतार्थ गया हुआ कोई अन्य इंजन नानपारा जं० स्टेशन पर वापस नहीं पहुंच जाता।
- (च) यदि असमर्थ हुई गाड़ी का गार्ड नहीं है तो सहायक चालक या आवश्यकतानुसार चालक साधारण नियम 13.04 द्वारा गार्ड को सौंपे गये कर्तव्यों का पालन करेगा परन्तु यह तब जब नियम 4.20 के अनुसार इंजन को चालक दल रहित न छोड़ा जाये ।
- (सा० एवं सहा० नियम सं० 6.01 से 6.11 के अनुसार ब्लाक सेक्शन में गाड़ियां दोनों तरफ से भेजी जायेगी)

क्रमशः पृष्ठ 21 पर

10. दृश्यता परीक्षण लक्ष्य :
- 10.1 मटेरा छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन में अप होम सिगनल नं० (3) का आर्म और रात्रि में उसकी बैक लाइट दिखाई देना।
- 10.2 रायबोज़ा छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन में डाउन होम सिगनल नं० (2) का आर्म और रात में उसकी बैक लाइट दिखाई देना।
- 10.3 नेपालगंज रोड छोर : प्लेटफार्म के निर्दिष्ट स्थान से दिन में डाउन होम सिगनल नं० (1) का आर्म और रात में उसकी बैक लाइट दिखाई देना।

नोट:—यह स्टेशन माडीफाइड नान-इन्टरलॉकड स्टेशन होने के कारण इस स्टेशन पर अधिकतम अनुमन्य गति 15 कि०मी० प्रतिघंटा है अतः इस स्टेशन पर फाग सिगनल लगाये जाने की आवश्यकता नहीं है।

(सामान्य एवं सहायक नियम 3.61 देखें)

11. स्टेशन पर आवश्यक उपकरण :
स्टेशन संचालन नियम परिशिष्ट 'ई' देखें ।
12. कोहरा होने पर बुलाये जाने वाले नामित फाग सिगनल मैन :
स्टेशन पर व्यवस्था नहीं है ।
13. परिशिष्ट की सूची :
1. परिशिष्ट 'ए' — समपार फाटकों के संचालन अनुदेश।
 2. परिशिष्ट 'बी'— सिगनलिंग एवं अर्न्तपाशन की प्रणाली तथा स्टेशन पर संचार व्यवस्था।
 3. परिशिष्ट 'सी' — टककर रोधी उपकरण ।
 4. परिशिष्ट 'डी'— कर्मचारियों के कर्तव्य।
 5. परिशिष्ट 'ई'— स्टेशन पर आवश्यक उपकरण ।
 6. परिशिष्ट 'एफ'— डी के स्टेशन, हाल्ट, आई.बी.एच, आई.बी.एस. और बाहरी साइडिंगों के संचालन नियम ।
 7. परिशिष्ट 'जी'— विद्युतीकृत खण्डों पर गाड़ियों के परिचालन के लिये नियम।
- नोट :** क. इन नियमों को किसी भी स्थिति में साधारण एवं सहायक नियमों को रद्द करके, संशोधित करके अथवा सुधार करके न पढ़ा जाये।
- ख. उपर्युक्त अनुच्छेद में कुछ साधारण एवं सहायक नियमों की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है। नियम सम्पूर्ण नहीं है सभी अन्य साधारण और सहायक नियमों पर अन्य विशेष आदेशों या प्रशासन द्वारा समय-समय पर जारी किये गये अनुदेशों का पालन दृढ़ता से किया जाये।