विवरण 14

मार्शलिंग यार्ड सांख्यिकी

अनुदेश

सामान्य अनुदेश—(*i*) मार्शलिंग यार्ड सांख्यिकी ऐसे चुने हुए यार्डों के सम्बन्ध में तैयार की जानी चाहिए जो यदि बड़ी लाइन के यार्ड हों तो सामान्यतः प्रति महीने 20,000 अथवा अधिक चौपहिये मालडिब्बों का व्यौहार करते हों और मीटर लाइन के यार्ड हों तो प्रति महीने 10,000 अथवा अधिक चौपहिये मालडिब्बों का व्यौहार करते हों। लेकिन किसी यार्ड को शामिल करने अथवा निकालने से पहले रेलवे बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त कर लेना चाहिए।

(*ii*) विवरण 14, 15, 16, और 17 के लिए डेटा संकलित करने के प्रयोजनार्थ सभी मालडिब्बों को, जब तक अन्यथा निर्दिष्ट न हों, चौपहियों के हिसाब से गिनना चाहिए न कि यूनिटों के रूप में।

(*iii*) ब्रेक यानों को शामिल किया जायेगा।

(*iv*) प्रत्येक मार्शलिंग यार्ड का क्षेत्र सावधानी पूर्वक निरूपित किया जाय और उस क्षेत्र के भीतर किये गये किसी भी कार्य के लिए कोई अतिरिक्त छूट (अलांउस) न रखी जाय। रेलवे बोर्ड के लिए जिन मार्शलिंग यार्डों की सांख्यिकी रेलों द्वारा संकलित की जानी अपेक्षित हो उनका डायग्राम तैयार किया जाना चाहिये जिसमें यार्ड का क्षेत्र स्पष्टतः सीमांकित किया जाय। यह डायग्राम स्टेशनों पर हर वक्त उपलब्ध रहना चाहिये ताकि कोई अधिकारी निरीक्षण के लिए आये तो उसे साफ मालूम हो सके कि मार्शलिंग यार्ड की हद कहां तक है।

मरम्मत (सिक) लाइनों, और रीपैकिंग शेडों, यानान्तरण स्थलों, माल गोदामों, विभागीय साइडिंगों और अन्य औद्योगिक साइडिंगों आदि को, मार्शलिंग यार्ड सांख्यिकी की गणना के लिए, सामान्यतः मार्शलिंग यार्डों से बाहर माना जाये।

(*v*) जिन स्थलों पर कोई माल टर्मिनल स्टेशन और/या आमान-परिवर्तन यानान्तरण स्थल आदि मार्शलिंग यार्ड से सटा हुआ हो, और रेलवे बोर्ड को भेजने के लिये अथवा रेलवे की अपनी घरेलू सांख्यिकी में शामिल करने के लिए, इनमें से प्रत्येक यार्ड के लिए रुकौनी आंकड़े अलग-अलग तैयार किये जाने हों तो, वहां प्रत्येक यार्ड में रुकौनी का कुल जोड़ और स्टेशन पर मालडिब्बे के आगमन से लेकर उसके वहां से अन्तिम रूप से रवाना होने तक की रुकौनी का कुल समय एक बराबर होना चाहिए। इसे सुनिश्चित करने के लिये, इन्चार्ज पर्यवेक्षण कर्मचारियों को चाहिए कि महीने में कम से कम एक बार, यदृच्छिक प्रतिचयन के आधार पर, चैक करके देख लिया करें। यह चैक व्यापक आधार पर हों, जिसमें न केवल खास-खास वर्ग के मालडिब्बों, जैसे कि चौपहियों, बाक्स मालडिब्बों, तेल टंकी डिब्बों आदि की बल्कि विभिन्न दिशाओं में आने जाने वाले माल डिब्बों के संचलन की मुख्य धारा की भी जांच-पड़ताल की जाये। पिछले महीने मार्शलिंग यार्ड में व्यवहृत कुल स्थानीय मालडिब्बों में से कम से कम दस प्रतिशत मालडिब्बे इस चैक के अन्दर आ जाने चाहिए। इन चैकों का बाक़ायदा रिकार्ड रखा जाये जो निरीक्षण करने वाले कर्मचारियों के देखने के लिए उपलब्ध रहें।

(*vi*) जिन मालडिब्बों के रुकौनी या भेजने के विवरण उपलब्ध न हों, उनकी रुकौनी को प्रति माल डिब्बाऔसत रुकौनी निकालते समय छोड़ा न जाये, बल्कि उसी किस्म के स्टाक की, महीने के दौरान, औसत रुकौनी के आधार पर गिन लिया जाय। ऐसे माल-डिब्बों की संख्या अलग-से, प्रत्येक यार्ड के 'सीधे लदे' और 'सभी माल डिब्बे' शीर्ष के अन्तर्गत, विवरण की पादटिप्पणी में, दिखा-दी जानी चाहिए।

Statement 14

Marshalling Yard Statistics

Instructions

General Instructions.—(*i*) The marshalling yard statistics should be prepared for selected yards generally dealing with 20,000 four-wheeler wagons and over per month in respect of broad gauge yards and 10,000 four-wheeler wagons and over per month in respect of metre gauge yards. Prior approval of the Railway Board should, however, be obtained for addition or deletion of any yard.

(*ii*) For the purpose of compilation of data for the statements 14, 15, 16 and 17 all wagons should be counted in terms of four-wheelers and not as unites unless otherwise specified.

(*iii*) Brake-vans are to be included.

(*iv*) The area of each marshalling yard is to be carefully defined and no extra allowance is to be made for any work done within that area. *A diagram showing the marshalling yard area clearly demarcated should be prepared for the yards for which statistics are required to be compiled by the Railways for the Board. This diagram should be readily available at the stations to enable any inspecting officer to obtain a clear indication of the extent of the marshalling yard.*

Sick lines and repacking sheds, transhipment points goods sheds, departmental sidings and other industrial sidings etc., may, as a general rule, be treated as lying outside marshalling yards for purpose of calculation of marshalling yard statistics.

(*v*) At places, where there are points like the Goods terminal station and/or Break-of-gauge transhipment point, etc., contiguous to the Marshalling yard, and the detention statistics for each of these yards are compiled separately either for submission to the Railway Board or for inclusion in the Railway's own Domestic Statistics, the sum total of detention in each yard should accord with the total detention from arrival of a wagon till its final despatch from that station. To ensure this, the supervisory staff in charge should exercise a check, at least once a month, on a random sampling basis. This check should be broad-based covering not only the important categories of wagons e.g., four-wheelers, box wagons, oil tanks etc., but also the main stream of movement of wagons to and from different directions. This exercise should cover at least 10% of the total number of local wagons dealt with in the marshalling yard during the previous month and the records of such checks should be properly maintained to be available for scrutiny by inspecting personnel.

(*vi*) In the case of wagons whose detention or despatch particulars are not available, their detention should not be omitted but reckoned on the basis of the average detention during the month for similar type of stock while working out the average detention per wagon. The number of such wagons should be indicated separately under 'Through loaded' and 'All wagons' for each yard in a foot-note to the statement.

विवरण 14
Statement 14

रेलवे बोर्ड
RAILWAY BOARD

_____ रेलवे
(रिपोर्ट भेजने वाली रेलवे का पूरा नाम) Railway
(Full name of the reporting Railway)

मार्शलिंग यार्ड सांख्यिकी
MARSHALLING YARD STATISTICS

मास..... 19...के आंकड़े
For the month of.....19..

मद Item	मार्शलिंग यार्ड का नाम, यह भी बतायें कि बड़ी लाइन है या मीटर लाइन Names of Marshalling Yards stating whether broad gauge or metre gauge					अभ्युक्ति Remarks
1	2	3	4	5	6	7
1. भेजे गये मालडिब्बे — Wagons despatched—						
1.01 महीने के दौरान गाड़ियों द्वारा भेजे गये मालडिब्बों की संख्या .. Number of wagons despatched by trains during the month.						
1.02 मार्शलिंग यार्ड से, यार्ड के बाहर, पायलट इंजनों द्वारा, मालगोदाम, यानान्तरण/ रीपैकिंग शेड, विभागीय साइडिंग अथवा यार्ड, सैनिक साइडिंग, इमदादी साइडिंग, आदि में लगाये गये मालडिब्बों की संख्या: Number of wagons placed from marshalling yard outside the yard by pilots in good sheds, transhipment/ repacking sheds, departmental sidings or yards, military sidings, assisted sidings, etc.						
1.03 महीने के दौरान व्यौहारित मालडिब्बों की संख्या Number of wagons dealt with during the month.						
2. भेजे गये मालडिब्बों की दैनिक औसत संख्या .. Daily average number of wagons despatched						
3. आने वाली गाड़ियों की संख्या— Number of trains received—						
3.01 (क) "गुजरने वाली" गाड़ियों की संख्या .. (a) Number of by passing trains						
(ख) समाप्त (टर्मिनेट) होनेवाली गाड़ियों की संख्या ... (b) Number of terminating trains						
(ग) कुल (क+ख) (c) Total (a+b)						
3.02 गुजरने वाली गाड़ियों की औसत रुकौनी Average detention to 'by passing trains' — लक्ष्य ... Target; वास्तविक Actual						
3.03 मद 3.01(क) में शामिल की गयी गुजरनेवाली गाड़ियों द्वारा ढोए गए मालडिब्बों की संख्या Number of wagons carried by 'by passing trains' included in item 3.01 (a)						
4. भेजी गयी गाड़ियों की संख्या — Number of trains despatched —						
4.01 'गुजरने वाली' गाड़ियों की संख्या .. Number of "by-passing" trains						

(*vii*) जिन यार्डों में 'हम्प' की व्यवस्था हो उन्हें तारांकित किया जाये और जो टर्मिनल यार्ड हों उनका निर्देश एक टिप्पणी में किया जाय ।

(*vii*) Yards provided with humps are to be denoted by an asterisk and terminal yards should be specified by a note to that effect. .

(*viii*) जहां अन्यथा कहा गया हो वहां के सिवाय, सभी परिणाम दशमलव के एक स्थान तक निकाले जायेंगे , लेकिन यदि परिणाम 10 से कम हो तो दशमलव के दो स्थान तक निकालना चाहिए ।

(*viii*) Except where otherwise stated, all results are to be worked out correct to one place of decimal, but those which are less than 10 should be worked out correct to two places of decimal.

1. भेजे गये मालडिब्बे––

1. Wagons despatched.

मद 1.01 और 1.02––स्वतः स्पष्ट हैं। मालडिब्बे को मद 1.02 में उतनी बार शामिल किया जाये जितनी बार कि वह मार्शलिंग यार्ड से बाहर जाय ।

Items 1.01 and 1.02—are self explanatory. A wagon should be included under item 1.02 as many times as it leaves the marshalling yard.

"बाई पासिंग" गाड़ियों (विवरण 2 की मद 1 के नीचे की टिप्पणी में यथापरिभाषित, सीधी माल गाड़ियों) के मालडिब्बे मद 1.01 में शामिल नहीं किये जायेंगे ।

Wagons on "by passing" trains (i. e., through goods trains, as defined in note under item 1 of statement 2) will not be included under item 1.01.

मद 1.03 = मद 1.01 + 1.02

Item 1.03 = Items 1.01 + 1.02.

2. भेजे गये मालडिब्बों की दैनिक औसत संख्या ––

2. Daily average number of wagons despatched.

$$\text{मद } 2 = \frac{\text{मद } 1.03}{\text{महीने में दिनों की संख्या}}$$

$$\text{Item } 2 = \frac{\text{Item } 1.03}{\text{Number of days in the month.}}$$

3. और 4––आयी और भेजी गयी गाड़ियों की संख्या ––

3. and 4.–Number of train received and despatched.

(क) इस प्रयोजन के लिए, इंजन द्वारा चालित मालडिब्बों या वाहनों के सैट को, अथवा किसी अन्य स्वयं-चालित यूनिट को, अथवा रेल मोटर वाहनों को, जो किसी खास संख्या (नम्बर) या सुस्पष्ट नाम के साथ, एक निश्चित प्रस्थान-स्थल से एक निश्चित गन्तव्य तक खाली या यातायात लेकर चल रहे हों, गाड़ी माना जायेगा ।

(*a*) A train for this purpose is a set of wagons or vehicles worked by locomotive, or any other self-propelled unit, or rail-motor vehicles, empty or conveying traffic when running, under a particular number or a distinct name, from a fixed point of departure to a fixed destination.

(ख) सभी गाड़ियां, टर्मिनेट होने वाली और गुजरने वाली (बाई पासिंग) (अर्थात् थ्रू माल गाड़ियां) शामिल की जायेंगी। गुजरने वाली गाड़ियों को आयी और भेजी गयी गाड़ियों-दोनों की संख्या में लिखा जायेगा ।

(*b*) All trains, both terminating and by-passing (i. e. through goods trains) are to be included. "By-passing trains" should be accounted both under the number received and despatched.

(ग) गाड़ियों की परिभाषा विवरण-2 की मद 1 की टिप्पणी में देखें ।

(*c*) For definition of trains, see note to item 1 of statement 2.

1	2	3	4	5	6	7
4.02 प्रारम्भ होने वाली गाड़ियों की संख्या .. Number of originating trains.						
4.03 जोड़ .. Total.						
5. प्रति शंटिंग इंजन घंटा व्यौहारित मालडिब्बों की संख्या Number of wagons dealt with per shunting engine hour–						
5.01 स्टेशन पर काम करने वाले पायलटों की संख्या Number of pilots working in the station :						
(*i*) पायलटों की संख्या .. Number of pilots						
(*ii*) प्रति दिन पारी संख्या .. Number of shifts per day						
5.02 मार्शलिंग यार्ड से बाहर के कुल शंटिंग इंजन घंटे .. Total shunting engine hours outside marshalling yards.						
5.03 मार्शलिंग यार्ड के भीतर शंटिंग कार्य पर लगे नियमित शंटिंग इंजनों के शंटिंग इंजन घंटों की कुल संख्या .. Total shunting engine hours of regular shunting engines employed for work inside marshalling yard.						
5.04 मार्शलिंग यार्ड में शंटिंग कार्य पर लगे गाड़ी इंजनों के कुल शंटिंग घंटे .. Total shunting hours by train engines employed for work in marshalling yard.						
5.05 इंजन ड्यूटी और मामूली मरम्मतों में लगा कुल समय .. Total time taken for locomotive duties and minor repairs.						
5.06 प्रति शंटिंग इंजन घंटा व्यौहारित मालडिब्बों की संख्या .. Number of wagons dealt with per shunting engine hour.						

5. प्रति शंटिंग इंजन घंटा व्यौहारित मालडिब्बों की संख्या :—

$$\text{मद } 5.06 = \frac{\text{मद } 1.03}{\text{मद } 5.03 + 5.04}$$

टिप्पणी—(*i*) मद 5.03 और 5.04 में शंटिंग घंटे संकलित करते समय निम्नलिखित अनुदेशों को ध्यान में रखा जाये :—

(क) शंटिंग घंटों में, मार्शलिंग यार्ड क्षेत्र के भीतर, नियमित शंटिंग इंजनों के शंटिंग घंटे और गाड़ी संचालन से पहले और बाद में अथवा गाड़ी चालन के दौरान गाड़ी इंजनों द्वारा केवल मालडिब्बों की शंटिंग में लगे शंटिंग घंटे शामिल किये जायेंगे। मार्शलिंग यार्ड के भीतर का शंटिंग समय ही हिसाब में लिया जाय, न कि उसकी सीमा से बाहर खर्च हुआ समय।

(ख) शंटिंग इंजन घंटे, शंटिंग वाउचरों के आधार पर, मार्शलिंग यार्ड में शंटिंग इंजनों के आगमन के समय से लेकर यार्ड से उनके प्रस्थान के समय तक गिने जायेंगे। इंजन ड्यूटियों पर (अर्थात् पानी लेने और आग साफ करने आदि पर) खर्च हुआ समय, चाहे वह स्वयं यार्ड में हो अथवा यार्ड से बाहर हो, शामिल किया जायेगा। लेकिन वैध इंजन ड्यूटियों को पूरा करने के लिए सामान्यतः जितना समय निर्धारित है उससे अधिक समय लगने पर उस अधिक समय को शामिल नहीं किया जायेगा। उक्त सामान्य समय का निर्धारण प्रत्येक रेलवे द्वारा अपनी-अपनी स्थानीय परिस्थितियों को ध्यान में रखकर किया जायेगा और अपनी परिचालन नियमावलियों में बताया जायेगा।

यदि किसी शंटिंग इंजन की स्वयं यार्ड में मरम्मत करनी पड़े तो एक पारी में ऐसी मरम्मत पर 30 मिनट से ऊपर जो समय लगे उसे शामिल नहीं किया जायेगा।

(ग) कर्मीदल को बदलने और/या ईंधन भरने के लिए मार्शलिंग यार्ड में जो समय लगे उसका लेखा-जोखा भी उसी तारीख से किया जाना चाहिए जिस तरह कि ऊपर मद (*i*) (ख) में उल्लिखित इंजन ड्यूटियों के सम्बन्ध में किया जाता है।

(घ) शंटिंग इंजन चूंकि कोचिंग और माल वाहन दोनों की शंटिंग करते हैं, इसलिए किये गये काम की जांच के बाद, प्रत्येक यार्ड में माल और कोचिंग स्टाक के लिये शंटिंग इंजन घंटे एक प्रतिशत के आधार पर नियत कर देने चाहिए। इस प्रतिशत को कम से कम वर्ष में एक बार, और उस समय भी कि जब यार्ड से होकर गुजरने वाले यातायात की किस्म में कोई परिवर्तन हो, फिर से चैक कर लेना चाहिए। जहां (*i*) मार्शलिंग यार्ड के भीतर, (*ii*) मार्शलिंग यार्ड से बाहर, और (*iii*) कोचिंग वाहनों की शंटिंग में खर्च हुए घंटों के अनुसार, शंटिंग इंजनों के काम का दैनिक रिकार्ड रखा जाता हो वहां कोई प्रतिशत निर्धारित करना आवश्यक न होगा, क्योंकि माल वाहनों की शंटिंग में मार्शलिंग यार्ड में खर्च हुए वास्तविक घंटे उपलब्ध होंगे। ऐसी लाइनों में मालडिब्बों को स्थानित करने (प्लेसिंग) में शंटिंग इंजन का जो समय लगेगा उसे शंटिंग घंटों में शामिल किया जायेगा, बशर्ते कि ऐसी लाइनें मार्शलिंग यार्ड क्षेत्र का अंग हों।

टिप्पणी—(*ii*) इंजन ड्यूटियों पर खर्च हुआ समय, जिसे अलग से मद 5.05 में रिकार्ड किया जायेगा, मद 5.03 में भी शामिल किया जाना चाहिए। मद 5.05 में इंजन ड्यूटियों के लिए शंटिंग इंजनों द्वारा लिया गया समय और उनकी मामूली मरम्मत का समय—प्रति पारी 30 मिनट तक—शामिल किया जायेगा जैसा कि मद 5 के नीचे टिप्पणी (*i*) (ख) में कहा गया है।

5. Number of wagons dealt with per shunting engine hours.

$$\text{Item } 5.06 = \frac{\text{Item } 1.03}{\text{Items } 5.03 + 5.04}$$

Note.—(i) While compiling shunting hours under items 5.03 and 5.04, the following instructions should be kept in view:—

(*a*) Shunting hours are to include the shunting hours of regular shunting engines and train engines before and after working a train or during its run when employed in shunting goods wagons only, in the marshalling yard area. The shunting time within the marshalling yard area should only be taken into account and not the time spent outside its limits.

(*b*) Shunting engine hours are to be reckoned from the time of arrival of the shunting engines in the marshalling yard upto the time of their departure from the yard on the basis of shunting vouchers. The time spent on locomotive duties (i.e., taking water and cleaning fire etc.,) whether in the yard itself or outside the yard is to be included. However, any extra time taken over the normal time prescribed for carrying out legitimate locomotive duties should be excluded, the normal time being determined by the individual railway taking into account the local conditions and indicated in their Operating Manuals.

If a shunting engine is required to be repaired in the yard itself, the extra time beyond 30 minutes spent on such repairs in a shift should also be excluded.

(*c*) The time spent in the marshalling yard for change of crew and/or fuelling, should be accounted for in the same manner as on locomotive duties referred to in Note (*i*) (*b*) above.

(*d*) Since shunting engines shunt both coaching and goods vehicles, the allocation of shunting engine hours to goods and coaching stock may be fixed for each yard on a percentage basis after an examination of the work done. This percentage is to be re-checked at least once a year and also when any change occurs in the type of traffic passing through that yard. Where daily records are kept of the working of shunting engines according to hours spent (*i*) inside the marshalling yard, (*ii*) outside the marshalling yard and (*iii*) in shunting coaching vehicles, it will not be necessary to fix a percentage, as the actual hours spent in the marshalling yard in shunting goods vehicles will be available. Time taken by shunting engine in placing wagons in such lines is to be included in shunting hours when such lines form part of the marshalling yard area.

Note.—(ii) Time spent for locomotive duties recorded separately under item 5.05, should be included under item 5.03 also. Item 5.05 will include the time taken by shunting locomotives for locomotive duties and minor repairs upto 30 minutes per shift as per Note (*i*) (*b*) under item 5.

1	2	3	4	5	6	7
6. प्रति मालडिब्बा औसत रुकौनी घंटे–– Average detention per wagon (hours)––						
6.01 सभी मालडिब्बे All wagons — लक्ष्य Target ..						
वास्तविक Actual ..						

6. प्रति मालडिब्बा औसत रुकौनी—(क) रुकौनी समय का सम्बन्ध, सामान्य अनुदेश के पैरा (*iv*) में यथा परिभाषित मार्शलिंग यार्ड के प्रदेश के भीतर की रुकौनी से ही होना चाहिए। स्थानीय बाहरी शेडों, साइडिंगों आदि को आने-जाने वाले माल डिब्बों की गिनती उतनी बार की जानी चाहिए जितनी बार कि वे यार्ड में प्रवेश करें। मार्शलिंग यार्ड में खराब (सिक) मालडिब्बों की रुकौनी भी इसमें शामिल होगी, हालांकि उनकी रुकौनी अलग से मद 6.06 में दिखायी जाती है।

(ख) औसत रुकौनी मालूम करने के लिए, मालडिब्बा विनिमय रजिस्टर में, अथवा इसी तरह के अन्य रिकार्ड में, प्रत्येक मालडिब्बे की रुकौनी के घंटे अर्थात् उसके आगमन और प्रस्थान के बीच का अन्तराल दर्ज करना होगा। महीने के अन्त में, महीने के दौरान भेजे गये विभिन्न किस्म के मालडिब्बों की रुकौनी के घंटों को जोड़ लेना चाहिए और प्रत्येक किस्म के मालडिब्बों की संख्या और रुकौनियों–दोनों को 'चौपहियों के साथ तुल्यता के गुणक' से गुणा करके और तब समेकित करके प्रति मालडिब्बा औसत रुकौनी निकालनी चाहिए। निम्नलिखित उदाहरण से प्रति मालडिब्बा औसत रुकौनी निकालने का तरीका स्पष्ट हो जायेगा।

उदाहरण

मान लीजिए कि यार्ड 'क' से 100 चौपहिये भेजे गये हैं जिनकी कुल रुकौनी 400 घंटे है, 20 बोगी माल डिब्बे (40 चौपहिये के तुल्य) जिनकी कुल रुकौनी 200 घंटे है और 10 बी०ओ० एक्स० मालडिब्बे (25 चौपहियों के तुल्य) जिनकी कुल रुकौनी 150 घंटे है। प्रति मालडिब्बा औसत रुकौनी होगी :—

$$\frac{400 \times 1 + 200 \times 2 + 150 \times 2.5}{100 \times 1 + 20 \times 2 + 10 \times 2.5}$$

$= 7.1$ घंटे

एक महीने में आने वाले और अगले महीने भेजे गये माल डिब्बों की रुकौनी उस महीने में दिखायी जायेगी जिसमें कि उन्हें भेजा जाये। लेकिन समय की गणना उनके आगमन की तारीख से की जायेगी। जिन स्टेशनों पर मालडिब्बा कार्ड इंडेक्स रहता हो वे, मालडिब्बा विनिमय रजिस्टर के बजाय, उस इंडेक्स से आंकड़े ले सकते हैं। **ब्रेकयानों की संख्या और रुकौनी इस मद के प्रयोजनार्थ शामिल नहीं की जायेगी।**

(ग) 'लक्ष्य' रुकौनी घंटे समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निश्चित किये जायेंगे और ऐसा करते समय प्रत्येक यार्ड के पिछले कार्य-निष्पादन को ध्यान में रखा जायेगा और साथ ही इस बात को भी कि विभिन्न किस्म का कितना यातायात लदान के लिए प्राप्त होगा, मार्शलिंग की प्रतिबद्धताएं क्या हैं और क्या सुविधाएं उपलब्ध हैं। लक्ष्य के सही स्तर का अन्दाजा पिछले एक या दो वर्ष के सर्वोत्तम परिणाम से लगाया जा सकता है, जिसमें यह मानना होगा कि परिचालन के हालात और तौर-तरीकों में कोई खास सुधार अथवा गिरावट नहीं हुई है। 'लक्ष्य' वास्तविक अभिलिखित कार्य-निष्पादन से कुछ-न-कुछ बेहतर ही रखना चाहिए ताकि 'वास्तविक' और 'लक्ष्य' के बीच जो सुधार की गुंजाइश रह गयी है उसे पूरा करने के लिए सम्बन्धित कर्मचारी अधिक प्रयास करें।

मद 6.01–सभी मालडिब्बे–मद "सभी मालडिब्बे", में थ्रू लदे, थ्रू खाली, स्थानीय लदे, स्थानीय खाली और विभागीय मालडिब्बे शामिल हैं। थ्रू गाड़ियों' (मद 1.01 और 1.02 में यथापरिभाषित) पर के मालडिब्बे जिनको मार्शलिंग न की जानी हो, शामिल नहीं किये जायेंगे। खराब (सिक) और क्षतिग्रस्त मालडिब्बों को, जहां कहीं मरम्मत लाइनें मार्शलिंग यार्ड क्षेत्र का अंग हों वहां, शामिल किया जायेगा।

6. Average detention per wagon.—(*a*) The detention time should have reference only to the detention within the marshalling yard territory as defined in para (*iv*) of General Instructions and the incoming and outgoing wagons from and to the local outlying sheds, sidings, etc., should be counted as many times as they enter the yard. This will include detention to sick wagons in the marshalling yard although their detention is separately shown against item 6.06.

(*b*) The average detention is to be obtained by recording in the wagon exchange register, or similar record, the hours of detention to each wagon, that is, the interval between its arrival and departure. At the end of the month the hours of detention to wagons despatched during the month under different types must be totalled, and both detentions and number of wagons for each type must be multiplied by the factor of equivalence to four-wheelers and then consolidated to work out the average detention per wagon. The following example will illustrate the method of calculation of the average detention per wagon.

Example

Suppose Yard A has despatched 100 four-wheelers with a total detention of 400 hours, 20 bogie wagons (equivalent to 40 four-wheelers) with a total detention of 200 hours and 10 BOX wagons (equivalent to twenty five four-wheelers) with a total detention of 150 hours. Average detention per wagon will be:

$$\frac{400 \times 1 + 200 \times 2 + 150 \times 2.5}{100 \times 1 + 20 \times 2 + 10 \times 2.5}$$

$= 7.1$ hours.

The detention of wagons arriving in one month and despatched in the next will be shown in the month in which they are despatched, but the time must be reckoned from the date of arrival. Stations which maintain a wagon card index may obtain the figures therefrom instead of from the wagon exchange register. *The number and detention of brake-vanswill be excluded for the purpose of this item.*

(*c*) The 'target' detention hours will be fixed by the Railway Board from time to time having regard to the past performance of each yard and also materialisation of different streams of traffic, marshalling commitments and the facilities available. A pointer to the correct level of a target would be the best result achieved in the past one or two years, assuming that there has been no noticeable improvement or deterioration in the operating conditions and methods. The target should be somewhat better than the actual recorded performance so that it may call for better effort on the part of the staff concerned to achieve the margin of improvement remaining between the actual and the target.

Item 6.01—All wagons.—The term 'all wagons includes through loaded, through empty, local loaded, local empty and departmental wagons. Wagons on 'through trains' (as defined in items 1.01 & 1.02) not receiving marshalling, will be excluded. Sick and damaged wagons will be included wherever the sick lines form part of the marshalling yard area.

1	2	3	4	5	6	7
6.02 थ्रू लदे मालडिब्बे Through loaded wagons — लक्ष्य Target ..						
6.02 थ्रू लदे मालडिब्बे Through loaded wagons — वास्तविक Actual ..						
6.03 थ्रू खाली मालडिब्बे Through empties ..						
6.04 जावक स्थानीय Outward local ..						
6.05 आवक स्थानीय Inward local ..						
6.06 खराब (सिक) मालडिब्ब Sick wagons. ..						

अगले महीने की 20 तारीख तक या उससे पहले भेज दिया जाय।
To be posted on or before the 20th of the monthfoflowing.

जो यार्ड खाली मालडिब्बों को धारण करने के लिए डिपुओं का काम भी करते हों उनके सम्बन्ध में ऐसे खाली मालडिब्बों को इस मद के प्रयोजनार्थ शामिल नहीं किया जाना चाहिए। लेकिन एक उपयुक्त पाद-टिप्पणी में ऐसे यार्डों की सूचना दे देनी चाहिए जिसमें उस डिपो का औसत दैनिक धारण (होल्डिंग) बताया जाये।

In respect of the yards which may as well be depots for holding empties, such empties should not be included for the purpose of this item. These yards should, however, be denoted by a suitable footnote specifying therein the average daily holding of the depot.

"बहिर्गमन" और "पुनर्प्रवेश" का समय साल में एक बार किये गये नमूना प्रेक्षण के आधार पर निर्धारित किया जाना चाहिए। ये निर्धारित समय प्रति वर्ष, और मार्शलिंग यार्ड के कार्य संचालन में कोई बड़ा परिवर्तन होने पर भी, फिर से चैक किये जा सकते हैं।

The "exit" and "re-entrance" timings may be fixed on the basis of sample observations made once a year. These fixed timings may be re-checked annually and also when any major change occurs in the working of the marshalling yard.

मद 6.02—थ्रू लदे मालडिब्बे—"थ्रू लदे मालडिब्बे" मद का अर्थ है ऐसे लदे हुए मालडिब्बे जो स्टेशन पर न तो प्रारम्भ हों और न समाप्त (टर्मिनेट) हों, लेकिन जो यार्ड में ब्यौहारित हों और "गुजरने वाली" गाड़ियों में न लगे हों ("गुजरने वाली" गाड़ी की परिभाषा मद 1.01 और 1.02 में दी गयी है)।

Item 6.02—Through loaded wagons.—The term "through loaded wagons" means loaded wagons which neither originate nor terminate at the station, but which are dealt with in the yard and are not on "by-passing" trains (as defined in items 1.01 and 1.02).

मद 6.03—थ्रू खाली मालडिब्बे—"थ्रू खाली मालडिब्बे" का अर्थ है वे मालडिब्बे जो स्टेशन पर न तो प्रारम्भ हों और न समाप्त हों, लेकिन जो यार्ड में ब्यौहारित हों और "गुजरने वाली" गाड़ियों में न लगे हों। (गुजरने वाली गाड़ी की परिभाषा मद 1.01 और 1.02 में दी गयी है)।

Item 6.03—Through empty wagons.—The term "through empty wagons" means empty wagons which neither originate nor terminate at the station, but which are dealt with in the yard and are not on "by-passing" trains (as defined in items 1.01 and 1.02).

मद 6.04—इस मद में मार्शलिंग यार्ड से गाड़ियों द्वारा भेजे गये स्थानीय मालडिब्बों की रुकौनी शामिल होगी अर्थात् बाहरी शेडों और साइडिंगों से मार्शलिंग यार्ड में प्रवेश से लेकर गाड़ियों द्वारा उनके भेजे जाने तक का समय।

Item 6.04—This item will include detention to local wagons despatched by trains from the marshalling yard i. e., from the time of their entry into the marshalling yard from the outlying sheds and sidings till their despatch by trains.

मद 6.05—इसमें स्थानीय मालडिब्बों के मार्शलिंग यार्ड में आगमन से लेकर स्थानीय साइडिंगों में उनके स्थानन के समय तक की रुकौनी शामिल होगी।

Item 6.05—This will include the detention to local wagons from the time of their arrival in the marshalling yard till their placement into the local sidings.

मद 6.06—मार्शलिंग यार्ड में खराब (सिक) मालडिब्बों की रुकौनी इस मद में, और "सभी मालडिब्बों" की मद में भी, शामिल की जायेगी। यदि मरम्मत (सिक) लाइनें मार्शलिंग यार्ड का अंग हों तो मरम्मत लाइनों में रुकौनी को भी इस मद में शामिल किया जायेगा। यदि मरम्मत लाइनें यार्ड से बाहर हों तो इस रुकौनी को शामिल नहीं किया जायेगा।

Item 6.06—Detention to sick wagons in the marshalling yard will be included under this item as also under 'all wagons'. In case the sick lines form part of the marshalling yard the detention in the sick lines will also be included under this item. If the sick lines are outside the yard, such detention will be excluded.