विवरण 1–क

सवारी गाड़ियों का कार्य-निष्पादन

(समय-पालन के आंकड़े)

अनुदेश

टिप्पणी .—(1) बड़ी और मीटर लाइनों के पृथक्-पृथक् विवरण दिये जायें।

(2) मासिक विवरणों में संचयी आंकड़े देने की जरूरत नहीं है, लेकिन वार्षिक आंकड़ों के प्रयोजन के लिए ब्यौरा अवश्य रखा जाय।

(3) "रेलवे पर चालित चालन अधिकार वाली गाड़ियों" के वर्ग इस विवरण के प्रयोजन के लिए समाप्त कर दिये गये हैं। रेलवे के प्रादेशिक अधिकार क्षेत्र के अन्दर चलने वाली सभी गाड़ियों को "रेलवे की अपनी गाड़ियां" माना जाय।

(4) परिचालन सम्बन्धी विवशताओं के कारण यदि गाड़ियां मूल गन्तव्य तक न चलें तो, समय-पालन के आंकड़ों के लिये, अन्तिम (टर्मिनेटिंग)स्टेशन को ही गन्तव्य स्टेशन मान लिया जाय।

1. सवारी और मिली-जुली गड़ियों का चालन (यातायात)

(*i*) इस मद के सम्बन्ध में दिये जाने वाले आंकड़े केवल उन्हीं गाड़ियों के सम्बन्ध में दिये जायें जो सार्वजनिक समय सारणियों में दी गयी हैं; सवारी गाड़ियों को स्टाक मुहय्या करने के लिए प्रायः प्रति दिन चलने वाली खाली स्टाक स्पेशलों, डाक स्पेशलों और समय-समय पर चलाई जाने वाली इस प्रकार की अन्य कोचिंग स्पेशलों तथा विभागीय गाड़ियों से सम्बन्धित आंकड़े शामिल नहीं किये जायेंगे।

(*ii*) समय-पालन के आंकड़े गार्ड के रोजनामचे से संकलित किये जाने चाहिएं। रोजनामचे लुप्त हों तो ब्यौरा नियंत्रण (कन्ट्रोल) अभिलेखों से ले लिया जाय। इतर रेलों के साथ संयुक्त जंक्शन स्टेशनों के मामले में, यदि स्वक्षेत्रीय रेलवे के गार्ड के रोजनामचे में सीधी गाड़ियों के छूटने का समय न दिया गया हो तो उसका ब्यौरा साथ वाली रेलवे से प्राप्त कर लेना चाहिए ताकि इन आंकड़ों का ठीक-ठीक संकलन किया जा सके।

(क) **डाक और एक्सप्रेस गाड़ियां** .—सभी "डाक और एक्सप्रेस गाड़ियां" इस वर्ग में रखी जायेंगी भले ही उनकी यात्रा एक रेलवे से शुरू होकर उसी रेलवे पर खत्म होती हो अथवा वे एक से अधिक रेलों पर चलती हों। यदि कोई गाड़ी एक ही नम्बर के अन्तर्गत अंशतः एक्सप्रेस के रूप में और अंशतः सवारी गाड़ी के रूप में चले तो उसे, समय-पालन के आंकड़ों के प्रयोजनार्थ "डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों" के अन्तर्गत शामिल करना चाहिए। लेकिन यदि कोई ऐसी सीधी जाने वाली गाड़ी जो एक से अधिक रेलों पर चल रही हो, किसी रेलवे विशेष पर पूरी दूरी सवारी गाड़ी के रूप में तय करे तो उसे उस रेलवे पर 'अन्य सवारी गाड़ी' के वर्ग में रखा जायेगा।

मद 1.01. चालित गाड़ियों की कुल संख्या .—इसमें किसी रेलवे पर महीने के दौरान चलाई गई डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों की कुल संख्या दिखाई जायेगी और, इस प्रयोजन के लिये, अपना नम्बर बदले बगैर एक से अधिक मण्डलों में चलने वाली सीधी गाड़ी को एक गाड़ी गिना जायेगा। उसे प्रत्येक मण्डल अथवा गार्ड के गमन-क्षेत्र के लिये अलग-अलग गाड़ी नहीं माना जायेगा।

Statement 1-A.

Passenger Train Performance

(*Punctuality Statistics*)

Instructions

NOTE.—(1) Separate statements are required for broad and metre gauges.

(2) Cumulative figures are not required to be shown in the monthly statements but details should be kept for the purpose of annual statistics.

(3) The categories of "running power trains running on a railway" stands abolished, for purposes of this statement. All trains running within the territorial jurisdiction of a railway are to be regarded as "Railway's own trains".

(4) For purposes of punctuality statistics the terminating station may be treated as the destination station for trains running short of original destination in the exigencies of operation.

1. Running of passenger and mixed trains (traffic).

(*i*) Figures in respect of this item should have reference only to those trains which appear on the Public Time Tables; figures relating to empty stock specials which run more or less daily to provide stock for passenger trains, postal specials and similar other coaching specials which are run occasionally and departmental trains are not to be included.

(*ii*) The punctuality statistics should be compiled from guard's journals. In case of missing journals the details may be obtained from control records. In the case of junction stations with other railways where departure timings of through trains are not available in the home railway's guard's journals the relevant details should be collected from the adjoining railway for proper compilation of these statistics.

(*a*) **Mail and express trains.**—All trains designated as "mail and express trains" should be included under this category irrespective of whether they are starting and terminating on the same railway or running on more than one railway. A train which runs partly as express train and partly as passenger train under the same number, should be included under "mail and express trains" for purposes of punctuality statistics. When, however, such a through train running on more than one railway runs for the entire distance on a particular railway as passenger train, it is to be classified as 'other passenger train' on that railway.

Item 1.01. Total number of trains run—is to show the total number of mail and express trains run on a railway during the month, and for this purpose, a through train running over more than one Division without changing its number is to be counted as one train, and not a separate train for each Division or guard's run.

1	2	3
1.02 समय सारणी के अनुसार निर्धारित गाड़ी घंटे .. Booked train hours according to time tables.		
1.03 अनखोये समय वाली गाड़ियों की संख्या .. Number of trains not losing time.		

मद 1.02. निर्धारित गाड़ी घंटे (समय सारणी).—इसमें केवल उपर्युक्त गाड़ियों को चलाने के लिये अनुसूचित कुल समय दिखाया जायेगा। इस प्रयोजन के लिये चालन के आरम्भ और समाप्ति तक (न कि केवल इंजन बदलने वाले स्टेशनों से और उन स्टेशनों तक) गाड़ी द्वारा लिया गया कुल समय हिसाब में लिया जाना चाहिए।

मद 1.03. अनखोये समय वाली गाड़ियां.—इनमें गन्तव्य स्थान पर ठीक समय पहुंचने वाली समस्त डाक गाड़ियां और एक्सप्रेस गाड़ियां शामिल हैं, चाहे वे दूसरी रेलवे से आयी हों अथवा स्वक्षेत्रीय लाइन से रवाना होती हों। इसके अलावा दूसरी रेलवे से लेट आने वाली वे सभी गाड़ियां जो स्वक्षेत्रीय लाइन पर और कोई निवल समय नहीं खोती और उतने ही मिनट अथवा कम लेट पहुंचती है, जितने मिनट कि वे लेट हस्तांतरित हुई थीं, इसी में शामिल हैं। जो गाड़ियां दूसरी रेलों के साथ संयुक्त जंक्शन से दूसरी रेलवे की गाड़ियों से मेल के लिए प्रतीक्षा करने के कारण देरी से चलें, उन्हें भी इसी प्रकार दिखाया जायेगा।

एक से अधिक रेलवे पर चलने वाली सीधी गाड़ियों के मामले में, प्रत्येक रेलवे गाड़ी को, अपने क्षेत्र में पहुंचने के समय से लेकर संलग्न रेलवे को हस्तान्तरित किये जाने के समय तक, अपने विवरण में स्थान देगी। उदाहरण के तौर पर, हावड़ा से आने वाली हावड़ा-दिल्ली मेल अनुसूचित समय के अनुसार ठीक समय पर मुगलसराय पहुंचती है और मुगलसराय से 30 मिनट लेट चलती है। मुगलसराय पूर्व और उत्तर रेलवे के बीच एक जंक्शन स्टेशन है, जो पूर्व रेलवे के अधीन है। अंततोगत्वा गाड़ी दिल्ली 15 मिनट लेट पहुंचती है। उत्तर रेलवे को मुगलसराय पर गाड़ी को 30 मिनट लेट हस्तांतरित करने वाली पूर्व रेलवे उसे अपने आंकड़ों में समय खोने वाली गाड़ी के रूप में दिखायेगी। उत्तर रेलवे, जिस पर इसके आगे कोई समय नहीं खोया गया, इस गाड़ी को अपने आंकड़ों में समय न खोने वाली गाड़ी के रूप में दिखायेगी। दूसरी दिशा में, समान परिस्थितियों में, उत्तर रेलवे दिल्ली-हावड़ा डाक-गाड़ी (मेल) को अपने आंकड़ों में समय न खोने वाली गाड़ी के रूप में दिखायेगी, क्योंकि उत्तर रेलवे ने पूर्व रेलवे को उक्त गाड़ी अनुसूचित समय के अनुसार ठीक समय पर मुगलसराय में हस्तांतरित कर दी थी। अलबत्ता पूर्व रेलवे अपने आंकड़ों में उक्त गाड़ी को समय खोने वाली गाड़ी के रूप में दिखायेगी।

यह उन मामलों पर भी लागू होगा जिनमें कि किसी रेलवे पर प्रारम्भ होने वाली कोई सीधी गाड़ी, अन्य रेलों के प्रदेशों के पार स्थित गन्तव्य तक, महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशन तक, मूल चालन-अधिकारों के अधीन (जिन्हें कि समाप्त माना जायेगा) इंजन, इंजन कर्मीदल या गार्ड को बदले बगैर जाती है। उदाहरण के तौर पर, यदि पश्चिम रेलवे की कोई गाड़ी (जिसे मध्य/उत्तर रेलवे पर, मथुरा और दिल्ली के बीच, उनके अपने इंजन कर्मीदल और गार्ड द्वारा चलाकर सीधे दिल्ली लाया जाय) मथुरा और तुगलकाबाद के बीच 30 मिनट और फिर निजामुद्दीन के बीच 10 मिनट रुकी रहे तो जितनी दूरी तक वह गाड़ी मध्य और उत्तर रेलों के अपने-अपने प्रदेश में यात्रा करेगी उतनी-उतनी दूरी के लिए वे रेलें उसे अपनी ही गाड़ी मानेंगी और उक्त रुकोनियों के लिए स्वयं को जिम्मेदार समझेंगी और उस गाड़ी को अपने समय-पालन के आंकड़ों में शामिल करेंगी।

यदि कोई गाड़ी उतना अथवा उससे अधिक समय बचा लेती है, जितना समय वह लेट थी तो वह समय न खोने वाली गाड़ी मानी जाती है। निम्नलिखित उदाहरणों से यह स्पष्ट हो जायेगा कि यह नियम किस प्रकार लागू होता है :—

(i) गाड़ी 'क' दूसरी रेलवे से 30 मिनट लेट हस्तांतरित होती है अथवा अन्य रेलवे से मेल के लिए प्रतीक्षा में रहने के कारण जंक्शन से 30 मिनट लेट चलती है और 15 मिनट की बचत करके स्वक्षेत्रीय लाइन पर 15 मिनट खोकर 30 मिनट

Item 1.02. Booked train hours (time table)—will show the total time scheduled for working the above trains only. For this purpose the total time taken by a train from start to finish of run (not only from and to engine changing stations) should be taken into consideration.

Item 1.03. Trains not losing time—will include all mail and express trains terminating right time, whether received from another railway, or starting on the home line, and also all trains handed over late from another railway which do not lose any further net time on the home line and terminate either as many minutes late as handed over, or less. Trains which start late from junctions with other railways due to waiting for connections with other railway trains are to be dealt with similarly.

In the case of through trains running over more than one railway, each railway will cover the train from the time it takes over to the time it hands over to the contiguous railway. For example, Howrah-Delhi Mail from Howrah arrives at Moghalsarai right time as per scheduled timing and leaves Moghalsarai 30 minutes late. Moghalsarai is a junction station between the Eastern and Northern Railways worked by the Eastern Railway. The train ultimately arrives Delhi 15 minutes late. The Eastern Railway, who have handed over the train 30 minutes late at Moghalsarai to the Northern Railway, will include it in their statistics as a train having lost time. The Northern Railway, where no further time has been lost will consider this train not to have lost time in their statistics. In the other direction, under similar conditions, the Northern Railway will consider the Delhi-Howrah Mail not to have lost time in their statistics as they have handed over the train right time as per scheduled timing at Moghalsarai to the Eastern Railway. The Eastern Railway will, however, include the train as having lost time in their statistics.

This will also apply to cases where a through train originating on a certain railway works right upto destination across the territories of other railways or to the important junction station without change of the engine, engine crew or guard under the original running power arrangements (which will be treated abolished). For instance, a Western Railway train, worked through to Delhi by their own engine crew and guard between Mathura and Delhi on the Central/Northern Railways detained for 30 minutes between Mathura and Tuglakabad and further 10 minutes between Nizamuddin and Delhi will be treated by the Central and the Northern Railways as their own trains for the distances the train travels over their respective territories, and hold themselves responsible for the detentions in question and also include the train in their punctuality statistics.

A train is considered not to have lost time if it makes up as much time as, or more than, it has lost. The following examples explain how the rule applies :—

(i) Train A is handed over 30 minutes late from another railway, or starts 30 minutes late from a junction, owing to waiting for connection with other railways, and terminates 30 minutes late after losing 15 minutes on the home line and

1	2	3
1.04 अनखोये समय वाली गाड़ियों का प्रतिशत .. Percentage of trains not losing time.		
1.05 ठीक समय पर आने वाली (पहुंचने वाली) गाड़ियां— Trains arriving right time:		
(*i*) संख्या .. Number		
(*ii*) चालित गाड़ियों की कुल संख्या से प्रतिशत .. Percentage to total uumber of trains run.		

लेट पहुंचती है। इस गाड़ी को समय न खोने वाली गाड़ी माना जायेगा और उसे इस मद के अन्तर्गत रखा जायेगा।

(*ii*) गाड़ी 'ख' दूसरी रेलवे से 30 मिनट लेट आती है अथवा अन्य रेलवे से मेल के लिए प्रतीक्षा में रहने के कारण जंक्शन से 30 मिनट लेट चलती है, किन्तु गन्तव्य स्थान पर ठीक समय पहुंच जाती है। इस गाड़ी को समय न खोने वाली गाड़ी माना जायेगा और उसे इस मद के अन्तर्गत रखा जायेगा।

(*iii*) गाड़ी 'ग' स्वक्षेत्रीय लाइन पर 30 मिनट लेट रवाना होती है और गन्तव्य स्थान पर ठीक समय पहुंच जाती है। यह गाड़ी समय न खोने वाली गाड़ी मानी जायेगी और इसे इस मद के अन्तर्गत रखा जायेगा।

(*iv*) गाड़ी 'घ' स्वक्षेत्रीय लाइन पर, ऐसे कारणों से जिनका कि दूसरी रेलवे से कोई सम्बन्ध नहीं है, 30 मिनट लेट रवाना होती है और गन्तव्य स्थान पर 5 मिनट लेट पहुंचती है। इस गाड़ी को समय खोने वाली गाड़ी माना जायेगा (क्योंकि रवाना होने में हुई 30 मिनट की देरी यात्रा के दौरान बचाए गए 25 मिनट से ज्यादा है) और इसे इस मद के अन्तर्गत नहीं दिखाया जायेगा।

(*v*) गाड़ी 'ङ' स्वक्षेत्रीय लाइन पर, ठीक समय पर रवाना होती है, लेकिन मार्ग में किसी स्वक्षेत्रीय लाइन की रेलगाड़ी के साथ मेल के लिये प्रतीक्षा में रहने के कारण 30 मिनट लेट हो जाती है और गन्तव्य स्थान पर 30 मिनट लेट पहुंचती है। इस गाड़ी को समय खोने वाली गाड़ी समझा जायेगा और इस मद के अन्तर्गत नहीं रखा जायेगा।

(*vi*) गाड़ी 'च' स्वक्षेत्रीय लाइन पर ठीक समय पर छूटती है, लेकिन मार्ग में किसी अन्य रेलवे की गाड़ी के साथ मेल की प्रतीक्षा में रहने के कारण अन्य रेलवे से संयुक्त जंक्शन पर रुकी रहती है और गन्तव्य पर 30 मिनट लेट पहुंचती है। इस गाड़ी को समय खोने वाली गाड़ी नहीं समझा जायेगा और इस मद के अन्तर्गत रखा जायेगा।

(*vii*) किसी गाड़ी का समय-पालन निर्धारित करने की कसौटी यह होनी चाहिए कि गाड़ी अन्तर-रेलवे जंक्शन स्टेशन पर वस्तुतः कब पहुंची, न कि यह कि वह स्टेशन के बाहरी सिगनल पर कब पहुंची।

$$\text{मद } 1.04 = \frac{\text{समय न खोने वाली गाड़ियां (मद } 1.03) \times 100}{\text{चालित गाड़ियों की संख्या (मद } 1.01)}$$

मद 1.05.—ठीक समय पर पहुंचने वाली गाड़ियां—इनमें वे सभी गाड़ियां शामिल हैं जो अनुसूचित समय के अनुसार गंतव्य स्थान पर ठीक समय पर पहुंचे।

सीधी गाड़ियों के मामले में अन्य रेलवे से संयुक्त जंक्शनों पर पहुंच कर खत्म होने का समय, वह समय है जब गाड़ियां संलग्न रेलवे को हस्तांतरित की जाएं। देखिये ऊपर मद 1.02 से सम्बन्धित अनुदेश।

लेट पहुंचने वाली गाड़ियां—इनमें अनुसूचित समय के अनुसार गंतव्य स्थान पर देर से पहुंचने वाली सभी गाड़ियां शामिल हैं, चाहे वे दूसरी रेलवे से आई हों अथवा स्वक्षेत्रीय लाइन पर से रवाना हुई हों और चाहे गाड़ी ने समय स्वक्षेत्रीय लाइन पर खोया हो अथवा दूसरी रेलवे से लेट हस्तांतरित हुई हो अथवा वह अन्य रेलवे की गाड़ियों से मेल के लिये प्रतीक्षा में रही हो।

$$\text{मद } 1.05\ (ii) = \frac{\text{मद } 1.05\ (i) \times 100}{\text{मद } 1.01}$$

making up 15 minutes. This train is to be considered not to have lost time, and should be included in this item.

(*ii*) Train B is handed over 30 minutes late from another railway, or starts 30 minutes late from a junction, owing to waiting for connection with other railways, and terminates right time. This train is to be considered not to have lost time and should be included in this item.

(*iii*) Train C starts on the home line 30 minutes late and terminates right time. This train is to be considered not to have lost time, and should be included in this item.

(*iv*) Train D starts 30 minutes late on the home line for reasons unconnected with another railway, and terminates 5 minutes late. This train is to be considered to have lost time (as the late start of 30 minutes is more than 25 minutes made up during the run) and should not be included in this item.

(*v*) Train E starts right time on the home line, but is delayed 30 minutes *en route*, owing to waiting for connection with a home line train and terminates 30 minutes late. This train is to be considered to have lost time and should not be included in this item.

(*vi*) Train F starts right time on the home line, but is delayed 30 minutes *en route*, at a junction (with another railway) waiting for connection with another railway train and terminates 30 minutes late. This train is not to be considered to have lost time and should be included in this item.

(*vii*) The actual arrival of a train at an inter-railway junction station should be the criterion for determining the punctuality of the train and not its arrival at the outer signal of the station.

$$\text{Item } 1.04 = \frac{\text{Trains not losing time (item } 1.03) \times 100}{\text{Total number of trains run (item } 1.01).}$$

Item 1.05.—Trains arriving right time—will include all trains terminating right time according to the scheduled timings.

The terminating time in the case of through trains at junctions points with other railways will be the time when the trains are made over to the contiguous railway vide instructions for item 1.02 above.

Trains arriving late—will include all trains terminating late according to the scheduled timings whether received from other railways or starting on the home line, irrespective of the fact whether a train lost time on the home line or was handed over late from another railway or whether it had been waiting for connection with other railway trains.

$$\text{Item } 1.05(ii) = \frac{\text{Item } 1.05\ (i) \times 100}{\text{Item } 1.01}$$

1	2	3
1.06 स्वक्षेत्रीय रेलवे के लेखे में खोया हुआ कुल समय (घंटे और मिनट) .. Total time lost on home railway's account (hours and minutes).		
1.07 निर्धारित घंटों की तुलना में खोये हुए समय का प्रतिशत .. Percentage of time lost to total booked hours.		
(ख) उपनगरीय गाड़ियां– (b) Suburban trains–		
1.08 चालित गाड़ियों की कुल संख्या Total number of trains run. — ई०एम०यू०* ... E. M.U. * / अन्य ... Others		
1.09 अनखोये समय वाली गाड़ियों की संख्या Number of trains not losing time. — ई०एम०यू०* E. M. U.* / अन्य ... Others		
1.10 अनखोये समय वाली गाड़ियों का प्रतिशत Percentage of trains not losing time. — ई०एम०यू०* ... E. M. U.* / अन्य ... Others		
1.11 ठीक समय पर आने वाली (पहुंचने वाली) गाड़ियां : Trains arriving right-time :		
(i) संख्या Number — ई०एम०यू०* ... E.M.U.* / अन्य ... Others		
(ii) चालित गाड़ियों की कुल संख्या से प्रतिशत Percentage to total number of trains run. — ई०एम०यू०* ... E.M.U.* / अन्य ... Others		
(ग) अन्य सवारी गाड़ियां, जिनमें मिली-जुली गाड़ियां, अनुपनगरीय, ई० एम० यू० गाड़ियां और रेल कार शामिल हैं— (c) Other passenger trains, including mixed trains, non-suburban, E. M. U. trains and rail cars—		

*ई०एम०यू०—इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट गाड़ियां
*E.M.U.—Electric multiple unit trains.

मद-1.06 स्वक्षेत्रीय रेलवे के लेखे में खोये हुए कुल समय का परिकलन मद 1.03 के अन्तर्गत निर्धारित अनुदेशों के अनुसार किया जायेगा।

रेलवे पर खोये हुए मात्र निवल समय को ही इस मद में रखा जायेगा

Item 1.06.—Total time lost on home railway's account—is to be calculated as per the instructions laid down under item 1.03.

The net time lost on the railway is only to be included under this item.

$$\text{मद } 1.07 = \frac{\text{स्वक्षेत्रीय रेलवे के लेखे में खोया हुआ कुल समय} \times 100}{\text{मद } 1.02}$$

$$\text{Item } 1.07 = \frac{\text{Total time lost on home railway's account} \times 100}{\text{Item } 1.02}$$

(ख) उपनगरीय गाड़ियां—उपनगरीय गाड़ियों में बम्बई, कलकत्ता, मद्रास और रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर प्राधिकृत किये जाने वाले अन्य महानगरों के नितान्त उपनगरीय क्षेत्र के अन्दर चलने वाली स्थानीय सवारी गाड़ियां आएंगी।

(*b*) **Suburban trains**—are only to include local passenger trains plying entirely within the suburban areas of Bombay, Calcutta, Madras and such other metropolitan cities as may be authorised by the Railway Board, from time to time.

मद 1.08 से 1.11.—जैसा कि मद 1.01, 1.03 से 1.05 तक के लिए है, लेकिन केवल उपनगरीय गाड़ियों के विषय में। ई० एम० यू० उपनगरीय गाड़ियों का चालन अलग से 'ई० एम० यू०' के सामने दिखाया जायेगा और अन्य गाड़ियों का चालन, जिनमें धक्का-खींच पद्धति से बिजली रेल इंजनों द्वारा कर्षित गाड़ियां शामिल हैं, 'अन्य' के सामने दिखाना चाहिए।

Items 1.08 to 1.11.—As for items 1.01, 1.03 to 1.05, but for only suburban trains. The running of electric multiple unit suburban trains is to be shown separately against 'E. M. U.' and all others including trains hauled by electric locomotives on push and pull system should be shown against 'others'.

(ग) अन्य सवारी गाड़ियां जिनमें मिली-जुली गाड़ियां, अनुपनगरीय, ई० एम० यू० और रेल कारें शामिल हैं—इनमें सभी तेज सवारी गाड़ियां और स्थानीय अथवा सीधी सवारी गाड़ियां (पार्सल एवं सवारी गाड़ियों सहित) और वे मिली-जुली गाड़ियां जो ऊपर (क) और (ख) में शामिल नहीं हैं तथा रेल कारें शामिल की जायेंगी। जो ई० एम० यू० गाड़ियां उपनगरीय क्षेत्र के पार चलती हैं (जैसे मध्य रेलवे पर कल्याण-करजात और कसरा), उन्हें भी इस शीर्षक के अन्तर्गत शामिल किया जायेगा लेकिन उन्हें अलग से ई० एम० यू० के सामने दिखाया जायेगा, जैसा कि मद 1.12 से 1.15 में कहा गया है। कृपया मद (क) डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों से सम्बन्धित अनुदेश भी देखें।

(*c*) **Other passenger trains including mixed trains, non-suburban, E. M. U. and rail cars**—are to include all fast passenger trains and local or through passenger trains including parcel-cum-passenger trains, and mixed trains not included in (*a*) and (*b*) above as also rail cars. Such of the electric multiple unit trains as run beyond suburban area (e.g., Kalyan-Karjat and Kasara on the Central Railway) should also figure under this heading but should be shown separately against E. M. U. as provided for against items 1.12 to 1.15. See also instructions for item (*a*) Mail and express trains.

1	2	3
12 गाड़ियों की कुल संख्या Total number of trains. — ई०एम०यू०* ... E.M.U.*		
12 गाड़ियों की कुल संख्या Total number of trains. — अन्य ... Others		
13 अनखोये समय वाली गाड़ियों की संख्या Number of trains not losing time. — ई०एम०यू०* ... E.M.U.*		
13 अनखोये समय वाली गाड़ियों की संख्या Number of trains not losing time. — अन्य ... Others		
14 अनखोये समय वाली गाड़ियों का प्रतिशत Percentage of trains not losing time. — ई०एम०यू०* E.M.U.*	–	
14 अनखोये समय वाली गाड़ियों का प्रतिशत Percentage of trains not losing time. — अन्य ... Others		
15 ठीक समय पर पहुंचने वाली गाड़ियां : Trains arriving right time :		
(i) संख्या Number — ई०एम०यू० ... E.M.U.*		
(i) संख्या Number — अन्य ... Others		
(ii) चालित गाड़ियों की कुल संख्या से प्रतिशत Percentage of total number of trains run. — ई०एम०यू० *... E.M.U.*		
(ii) चालित गाड़ियों की कुल संख्या से प्रतिशत Percentage of total number of trains run. — अन्य ... Others		
(घ) सभी सवारी गाड़ियां (क) से (ग) (d) All passeger trains [(a) to (c)]		
16 चालित गाड़ियों की कुल संख्या Total number of trains run. — ई०एम० यू०*... E.M.U.*		
16 चालित गाड़ियों की कुल संख्या Total number of trains run. — अन्य ... Others		
17 अनखोये समय वाली गाड़ियों की संख्या Number of trains not losing time. — ई०एम० यू०*... E.M.U.*		
17 अनखोये समय वाली गाड़ियों की संख्या Number of trains not losing time. — अन्य ... Others		
18 अनखोये समय वाली गाड़ियों का प्रतिशत Percentage of trains not losing time. — ई०एम०यू० *... E.M.U.*		
18 अनखोये समय वाली गाड़ियों का प्रतिशत Percentage of trains not losing time. — अन्य ... Others		
19 ठीक समय पर पहुंचनेवाली गाड़ियां ; Trains arriving right time :		
(i) संख्या Number — ई०एम०यू० *... E.M.U.*		
(i) संख्या Number — अन्य ... Others		
(ii) चालित गाड़ियों का कुल संख्या से प्रतिशत Percentage of total number of trains run. — ई०एम०यू०* ... E.M.U.*		
(ii) चालित गाड़ियों का कुल संख्या से प्रतिशत Percentage of total number of trains run. — अन्य ... Others		

अगले महीने की 20 तारीख को या उससे पहले अंकित किया जाये।
To be posted on or before the 20th of the month following.

*ई०एम०यू०—इलेक्ट्रिकमल्टीपल यूनिट गाड़ियां
*E.M.U.—Electric multiple unit trains.

मद 1.12 से 1.15—जैसा कि मद 1.01, 1.03 से 1.05 तक के लिये है, लेकिन केवल अन्य सवारी गाड़ियों के विषय में (जिनमें मिश्री-जुली गाड़ियां और रेल कारें शामिल हैं)।

Items 1.12 to 1.15.—As for items 1.01, 1.03 to 1.05 but only for other passenger trains (including mixed trains and rail cars).

(घ) सभी सवारी गाड़ियां [(क) से (ग)] तक–ई० एम० यू० गाड़ियों का चालन अलग से ई०एम०यू० शीर्षक के सामने दिखाया जाएगा और अन्य सभी कर्षणों से चलने वाली गाड़ियों को 'अन्य' के अन्तर्गत दिखाया जायेगा।

(*d*) All passenger trains [(*a*) to (*c*)].—The running of electric multiple unit trains is to be shown separately against the heading 'E. M. U.' and all other tractions against 'others'.

मद 1.16= मद 1.01+1.08+1.12

Item 1.16=Items 1.01+1.08+1.12

मद 1.17= मद 1.03+1.09+1.13

Item 1.17=Items 1.03+1.09+1.13

$$\text{मद } 1.18 = \frac{\text{मद } 1.17 \times 100}{\text{मद } 1.16}$$

$$\text{Item } 1.18 = \frac{\text{Item } 1.17 \times 100}{\text{Item } 1.16}$$

मद 1.19 (*i*) =मद1.05(*i*)+1.11(*i*)+1.15 (*i*)

Item 1.19 (*i*)=Items 1.05 (*i*)+1.11(*i*)+1.15 (*i*)

$$\text{मद } 1.19\ (ii) = \frac{\text{मद } 1.19\ (i) \times 100}{\text{मद } 1.16}$$

$$\text{Item } 1.19\ (ii) = \frac{\text{Item } 1.19\ (i) \times 100}{\text{Item } 1.16}$$