

पाठ्यक्रम सूची

1. परिचय
2. माल ट्राफिक हेतु संदर्भ पुस्तिकाएं एवं प्रयुक्त शब्दावलियाँ
3. माल आय के स्रोत
4. माल यातायात का स्वीकार तथा सुपुर्दगी प्रक्रिया
5. अग्रेषण प्रपत्र- परियच, प्रकार, सावधानी, उपयोगिता
6. अल्फा बेटिकल सूचि की उपयोगिता
7. पैकिंग, लैबलिंग तथा मार्किंग (PLM)
8. विधिनिसिद्ध सामानों का बुकिंग नियम
9. इंटॉक्सिकेटिंग ड्रग के बुकिंग नियम
10. पशुधन के बुकिंग व ढुलाई नियम
11. खतरनाक वस्तुओं के बुकिंग तथा ढुलाई नियम
12. मूल्यवान वस्तुओं के बुकिंग तथा ढुलाई नियम
13. वैगन माँग पंजीयन
पंजीयन शुल्क, एक मुस्त राशि
पंजीयन शुल्क रसीद, परिस्थितियाँ जब कि
पंजीयन शुल्क नहीं ली जाती है ।
पंजीयन शुल्क का जब्तीकरण
पंजीयन शुल्क का वापसी
14. वरीयता अनुसूचि
15. परिचालन प्रतिबंध
16. वैगन का सप्लाई
17. माल बुकिंग
दुरी की गणना, रूटिंग, जोखिम दर, सामानों का वर्गीकरण
ट्रेन लोड ट्राफिक के लाभ, रेटिंग
अधिमूल्य पर प्रतिशत प्रभार (PCEV)
18. रेलवे रसीद

19. माल का लदान, प्रेषण व देख-रेख
20. लेबलिंग वैगन की तालाबंदी व रिवेटिंग
21. वैगन का सिलिंग - लाह/लेड सिल
22. प्लेस्मेंट तथा रिलिजिंग मेमो
23. लोडिंग बुक
24. गन्तव्य स्टेशन तथा माल की सुपुर्दगी
 - वैगन का प्लेस्मेंट
 - वैगन स्थानांतर रजिस्टर
 - अनलोडिंग टैली बुकिंग
25. गन्तव्य स्टेशन पर माल पहुँचने पर कार्यवाही
 - क्षतिग्रस्त पैकों पर कार्यवाई
 - क्षति/कमी मैसेज (DDM) एवं खोये हुए माल की सूचना (MGR)
 - गन्तव्य स्टेशन पर माल का पुनः वजन
26. माल की सुपुर्दगी संबंधी प्रक्रिया
27. क्षतिपूर्ति प्रपत्र
28. गेट पास
29. माल सुपुर्दगी पुस्तिकाएँ
30. खुली सुपुर्दगी (Open Delivery) एवं मूल्यांकन सुपुर्दगी (Assessment Delivery)
31. माल को दुबारा बुक करना (Rebooking of Goods)
32. माल का मार्ग परिवर्तन (Diversion of Goods)
33. दावा
34. माल वाहक के रूप में रेलवे का दायित्व
35. विपणन एवं विक्रय (मार्केटिंग एण्ड सेल्स)
36. साइडिंग
37. रेल सामग्री एवं भण्डार की ढुलाई

परिचय (Introduction)

माल यातायात (Goods Traffic) :- वैसा ट्रैफिक है जिसे माल गाड़ी के द्वारा ढोया जाता है । माल यातायात के लिए अलग से दर को निर्धारित किया गया है । इसका दर पार्सल एवं लगेज से कम होता है । परेषण या तो वैगन लोड या ट्रेन लोड में बुक किया जाता है ।

प्रत्येक वैगन जितना वजन ढो सकता है उसे वहन क्षमता कहा जाता है ।

प्रत्येक वैगन के बाहरी पैनल पर रेलवे का नाम, नम्बर, वजन, क्षेत्रफल इत्यादि लिखा रहता है ।

वैसे माल जो स्टेशन पर बुकिंग या दुलाई हेतु स्वीकार किए जाते है जावक माल (Out Ward Good) कहलाते है ।

स्टेशन को प्राप्त वैसे माल, जो किसी अन्य स्टेशन से भेजा गया हो तो उसे आवक माल (Inward Goods) कहते हैं ।

माल यातायात के लिए संदर्भ पुस्तकें :-

- (i) IRCA गुड्स टैरिफ सं. 41, भाग-1, हिन्द-I— इसमें माल वाहन एवं माल सुपुर्दगी, पशुधन आदि से सम्बद्ध सामान्य नियमों का वर्णन किया गया है ।
- (ii) IRCA गुड्स टैरिफ सं. 44, भाग-1, हिन्द-II— इसमें माल के वर्गीकरण के सामान्य नियम दिये गये हैं ।
- (iii) IRCA गुड्स टैरिफ सं. 44, भाग-2, हिन्द-I— इसमें माल दर सारणी दी गयी है ।
- (iv) अलग-अलग रेलों द्वारा जारी किये गये गुड्स टैरिफ— इसमें लोकल तथा थू माल की बुकिंग आदि के लिये लागू पूरक नियम, शर्तें एवं प्रभार, स्टेशन-टू-स्टेशन दरें (उनको छोड़कर जो IRCA गुड्स टैरिफ में दिये गये हैं) दी गई हैं ।
- (v) सप्लीमेंटरी कोल टैरिफ, यदि स्थानीय रेल प्रशासन द्वारा जारी की गई हो ।
- (vi) अलग-अलग रेलों द्वारा जारी की गयी दूरी तालिकाएं— इनमें प्रत्येक स्टेशन से प्रत्येक दूसरे स्टेशन की प्रभार योग्य दूरी को दर्शाया होता है ।
- (vii) गुड्स टैंक वैगनों के कैलीब्रेशन चार्ट ।
- (viii) गुड्स अलग-अलग रेलों द्वारा जारी की गयी दूरी तालिकाएं – जिनमें प्रत्येक इण्टरचेन्ज जं. स्टेशन से अन्य प्रत्येक दूसरे स्टेशन की सभी प्रकार की थू-बुकिंग के लिये प्रयोग में लाये जाने वाले को दर्शाया गया है ।
- (ix) सभी सरकारी रेलों के अंकीय डि-कोडिंग सूची ।

कोचिंग एवं गुड्स में समान रूप से प्रयोग होने वाले टैरिफ :

- (i) IRCA रेड टैरिफ सं. 20— इसमें विस्फोटकों, खतरनाक माल को रेलवे द्वारा ढोने के नियम एवं दरों का उल्लेख किया गया है ।
- (ii) IRCA मिलिट्री टैरिफ सं. 6— भाग-1, एवं भाग-2— इसमें मिलिट्री, नेवी तथा एअर फोर्स ट्राफिक की दुलाई से सम्बद्ध नियम और दरों का उल्लेख किया गया है ।
- (iii) IRCA अल्फाबेटीकल लिस्ट (भारत में स्टेशनों का उनके नाम के पहले अक्षर के आधार पर बनी लिस्ट)
- (iv) IRCA अभारतीय रेलवे वाणिज्य नियमावली जिल्द-1 तथा जिल्द-2 ।

- (v) IRCA टेलीग्राफ कोड पुस्तिका ।
- (vi) प्रत्येक रेलवे द्वारा जारी किये गये सहायक निर्देश ।
- (vii) IRCA भारत का रेलवे मैप ।

प्रयुक्त शब्दावलियां एवं परिभाषाएं

- (1) "Authorised" (प्राधिकृत) से आशय है रेल प्रशासन द्वारा प्राधिकृत ।
- (2) "Booking Railway" (बुकिंग रेलवे) से आशय है उस रेलवे से जहाँ से यातायात आरम्भ हुआ है ।
- (3) "Classification" (वर्गीकरण) से आशय वस्तुओं के वर्गीकरण से है जिसको रेल अधिनियम 1989, धारा 31 के अन्तर्गत दरों के निर्धारण एवं उन वस्तुओं पर प्रभारित करने के लिए किया गया है जिनकी रेल प्रशासन द्वारा ढुलाई की जानी है ।
- (4) "Class Rate" (वर्ग रेट) से आशय है उन वस्तुओं की दरों से है जो वर्गीकरण के अन्तर्गत निर्धारित की गई हैं।
- (5) "Commercial Staff" (वाणिज्यिक स्टाफ) से आशय उन कर्मचारियों से है जिनकी वाणिज्य तथा यातायात कार्य के लिये नियुक्त किया गया है ।
- (6) "Commodity" (वस्तु) से आशय है विशिष्ट प्रकार के माल से ।
- (7) "Consignee" (परेषिती) से आशय है उस व्यक्ति से है जिसे रेलवे रसीद (बिल्टी) में परेषिती दिखाया गया है ।
- (8) "Consignment" (परेषण) से आशय उस माल से है जिसे रेल प्रशासन को ढुलाई हेतु सौंपा गया है ।
- (9) "Consignor" (परेषक) से आशय उस व्यक्ति से है जिसका नाम रेलवे रसीद में परेषक के रूम में दर्शाया गया है तथा उसके अथवा उसके प्रतिनिधि द्वारा रेलवे रसीद में वर्णित माल रेल प्रशासन को ढुलाई हेतु सौंपा गया हो ।
- (10) "Cross Traffic" (क्रॉस ट्राफिक) का प्रयोग जब रेलवे के संदर्भ में किया जाता है तब उस यातायात से है जो स्टेशन से गुजरता है जो उस रेलवे का न तो आरम्भिक स्टेशन है और न ही गन्तव्य स्टेशन है ।
- (11) "Demurrage" (विलम्ब प्रभार) से आशय उस प्रभार से है जो रौलिंग स्टॉक (वैगनों) पर निशुल्क छूट समय सीमा (यदि कोई देय हो तो) की समाप्ति के बाद तक रोके जाने पर लिया जाता है ।
- (12) "Destination Railway" (गन्तव्य रेलवे) से आशय उस रेलवे से है जहाँ पर ट्राफिक समाप्त होता है ।
- (13) "Endorsee" (पृष्ठांकिती) से आशय उस व्यक्ति से जिसके पक्ष में पृष्ठांकन किया गया है । उत्तरोत्तर पृष्ठांकन की दशा में वह व्यक्ति जिसके पक्ष में अंतिम पृष्ठांकन किया गया हो ।
- (14) "Endorsement" (पृष्ठांकन) से आशय परेषिती अथवा पृष्ठांकिती द्वारा रेलवे रसीद पर इस आशय के निर्देशों के साथ हस्ताक्षर करना है, कि रेलवे रसीद में इंगित सम्पत्ति/माल निर्दिष्ट व्यक्ति को सौंप जाए ।
- (15) "Excess Value" —किसी माल के संबंध में, उस कीमत से है जो परेषक द्वारा घोषित की जाती है परन्तु माल की जोखिम कीमत से अधिक हो ।
- (16) "Local Traffic" (स्थानीय ट्राफिक) इस शब्दावली का प्रयोग जब रेलवे संदर्भ में किया जाता है तो इसका अर्थ उसी रेलवे के अन्दर के स्टेशनों से होता है जिनके मध्य आरम्भिक एवं समापन ट्राफिक की ढुलाई की जाती है और उसमें कोई अन्य रेलवे शामिल नहीं होती ।

- (17) "**Paid-on-charges**" (पेड-ऑन प्रभार) से आशय उन बकाया प्रभारों से है जो रिबुकिंग स्टेशन से किसी अन्य स्टेशन को परेषणों की रिबुकिंग हेतु लिये जाते हैं। इसमें (भाड़े के सिवाय), भूमि एवं विलम्ब शुल्क इत्यादि जो उस परेषण पर देय हों, को शामिल किया जाता है।
- (18) "**Percentage Charge**" (प्रतिशत प्रभार) प्रतिशत प्रभार वह प्रभार है जो माल के अतिरिक्त मूल्य पर निर्दिष्ट दरों के आधार पर लगाया जाता है।
- (19) "**Railway Receipt**" (रेलवे रसीद) से आशय रेलवे अधिनियम की धारा-65 के अन्तर्गत जारी की जाने वाली रेलवे रसीद से है।
- (20) "**Railway Servatn**" (रेलवे सेवक) — कोई भी व्यक्ति जो केन्द्रीय सरकार द्वारा अथवा रेलवे प्रशासन द्वारा रेलवे कार्य के लिए नियुक्त किया गया हो, रेलवे सेवक है।
- (21) "**Rate**" (दर) — किसी प्रकार का किराया या भाड़ा, प्रभार जो यात्रियों एवं माल की ढुलाई के लिए निर्धारित किया गया हो।
- (22) "**Regulations**" (विनियम) से आशय रेलवे रेट अधिकरण द्वारा रेल अधिनियम 1989 के तहत बनाये गये विनियम से है।
- (23) "**Station Master**" (स्टेशन मास्टर) के अन्तर्गत— स्टेशन अधीक्षक, माल अधीक्षक, निरीक्षक/पर्यवेक्षक, मुख्य माल बाबू या अन्य व्यक्ति जो पार्सल, माल बुकिंग तथा अन्य कार्यालय का इंचार्ज हों, आते हैं।
- (24) "**Station to Station Rates**" (स्टेशन से स्टेशन दरें) — ये वे कम की गयी भाड़ा दरें हैं जो किन्हीं विशिष्ट वस्तुओं की किन्हीं निर्दिष्ट स्टेशन के मध्य ढुलाई के लिए लागू की जाती हैं।
- (25) "**Through Traffic**" (थू ट्रेफिक) से आशय दो से अधिक रेलों पर ढोये जाने वाले ट्राफिक से है।
- (26) "**Traffic**" (यातायात) — इसके अन्तर्गत प्रत्येक प्रकार के रोलिंग स्टॉक तथा यात्री एवं माल स्टॉक आदि को शामिल किया जाता है।
- (27) "**Wharfage Charge**" (भूमि प्रभार) से आशय उस प्रभार से है जो किसी माल को स्टेशन परिसर से फ्री-टाईम की समाप्ति के बाद भी नहीं हटाये जाने के कारण लिया जाता है।

माल आय के स्रोत (SOURCES OF GOODS EARNING)

1. सामान्य व्यवसायिक वस्तुएँ
2. पशुधन
3. कोयला
4. सैन्य परिवहन
5. स्थान शुल्क एवं विलम्ब शुल्क
6. क्रेन चार्ज
6. साइडिंग चार्ज
7. वैगन पंजीकरण की जब्त राशि
9. अतिरिक्त मूल्य की प्रतिशत प्रभार (PCEV)
10. रेलवे की जमीन एवं गोदामों को किराए पर दिए जाने से प्राप्त आय

माल यातायात का स्वीकृती तथा सुपुर्दगी प्रक्रिया (Acceptance and Loading of Goods Traffic)

जावक यातायात :-

- (क) अग्रेषण नोट का भरा जाना ।
- (ख) वैगन के माँग का निबंधन ।
- (ग) माल एवं उसके पैकिंग का परीक्षण ।
- (घ) परेषण को तौलना ।
- (ङ) पैकजों पर मार्किंग करना ।
- (च) परेषण का लदान ।
- (छ) लेवलिंग, सिलिंग तथा वैगन में रिबेट लगाना ।
- (ज) भाड़े की गणना तथा रेलवे रसीद जारी करना ।

आवक यातायात

- (क) वैगनों का स्थानान्तरण ।
- (ख) परेषक की उतराई ।
- (ग) माल का पुनः तौल
- (घ) रेलवे रसीद की जाँच एवं अंडर चार्ज की वसूली ।
- (ङ) अति प्रभार (Over charge) की वापसी ।
- (च) माल की सुपुर्दगी ।
- (छ) खुली सुपुर्दगी एवं मुल्यांकन सुपुर्दगी ।
- (ज) डी. डी. एम. एवं एम. जी. आर.
- (झ) ट्रांजिट की समाप्ति ।

अग्रेषण प्रपत्र (Forwarding Note)

परिचय — यह एक प्रकार का आवेदन फार्म है जो भी व्यक्ति रेल के माध्यम से अपना सामान एक स्थान से अन्य स्थान पर भेजना चाहते हैं उसके द्वारा इसे भरा जाता है । यह पार्टी के एजेंट के द्वारा भी भरा जा सकता है । भारतीय रेल अधिनियम 1989 के धारा 64 के अंतर्गत प्रेषक के द्वारा इसे भरा जाना अनिवार्य है । यह पार्टी तथा रेलवे के मध्य एक प्रकार का Agreement (अनुबंध) है । अग्रेषण पत्र स्टेशन मास्टर को Address किया रहता है । इसमें निम्न कॉलम रहते हैं :-

Name and Address of Consignor , Name and Address of Consignee, Number and Weight of Articles, Packing Condition of Goods, Weight of Consignment, Risk Rate, Via - Date, Signature of Consignor

यदि Packing Condition खराब हो तो प्रेषक के द्वारा अग्रेषण पत्र पर इसका उल्लेख किया जाता है अन्यथा माल बुकिंग के लिए स्वीकार नहीं किया जाएगा ।

अग्रेषण पत्र के आधार पर रेलवे स्टॉफ द्वारा रसीद तैयार किया जाता है ।

यह (F. N) रेलवे प्रशासन द्वारा Sender को निःशुल्क Supply किया जाता है ।

रेलवे कर्मचारी किसी भी हालत में इसे नहीं भरेंगे ।

अग्रेषण पत्र को भरने में रेलवे कर्मचारी पार्टी को हर संभव मदद करेंगे । अग्रेषण पत्र स्याही से भरा जाना चाहिए । यदि Alteration या Addition कोई हो तो Sender या उनके Agent का पूरा Signature होगा । यदि कोई Sender अशिक्षित हो तो अग्रेषण पत्र पर उसके बायें हाथ के अंगूठे का निशान होना चाहिए तथा उसका पूरा नाम अंग्रेजी में अंगूठे के निशान के नीचे लिखा जाएगा ।

अग्रेषण के प्रकार :- अग्रेषण पत्र के कई प्रकार हैं जो अलग-अलग प्रकृति वाले वस्तुओं हेतु है ।

1. सामान्य व्यवसायिक वस्तुओं एवं पशुधन हेतु अग्रेषण पत्र
2. खतरनाक सामानों के लिए अग्रेषण पत्र
3. प्रतिरक्षा सेवा हेतु अग्रेषण प्रपत्र
4. विस्फोटक सामानों हेतु अग्रेषण पत्र
5. Weight Only System कोयला तथा अयस्क हेतु अग्रेषण पत्र ।

सावधानियाँ —

प्रेषक या उसके एजेन्ट के द्वारा भरा गया अग्रेषण पत्र की जाँच सावधानीपूर्वक की जानी चाहिए ।

1. सामानों के अनुसार निर्धारित अग्रेषण पत्र फार्म ही भरा गए हों ।
2. अग्रेषण पत्र के सभी Particular उचित तरीके से भरे गए हों ।
3. Goods/Animals का सही मूल्य घोषित किया गया हो ।
4. यदि कोई Entry सही-सही नहीं भरा गया हो तो प्रेषक को सही Entry भरने के लिए कहा जाना चाहिए ।
5. रेलवे रसीद जारी करने के पश्चात Goods Invoice के Record Foil के पीछे अग्रेषण पत्र को चिपका देना चाहिए ।
6. इसे सावधानी पूर्वक संभाल कर रखना चाहिए ।

अग्रेषण पत्र की उपयोगिता—

1. यह दावा राशि को सीमित करता है ।
2. पार्टी एवं रेलवे को मध्य अनावश्यक विवादों को सुलझाने में सहायक होता है ।
3. अनावश्यक प्रभारों से बचाता है ।
4. अग्रेषण पत्र के आधार पर रेलवे रसीद को तैयार किया जाता है ।
5. यह रेलवे प्रशासन तथा पार्टी के मध्य मध्यस्थ का काम करता है ।

अल्फाबेटिकल सूचि की उपयोगिता (Use of Alphabetical List of Rly. Station of India)

प्रत्येक रेलवे स्टेशनों पर सभी प्रकार के ट्रैफिक का Dealing करना संभव नहीं है जैसे – Passenger, Luggage, Goods etc.

अतः रेल प्रशासन ने यह सुनिश्चित कर दिया है कि प्रत्येक स्टेशन, सिटी बुकिंग ऑफिस, सिटी बुकिंग एजेंसी तथा साइडिंग पर किस तरह की Dealing होगी । Alphabetical List में रेलवे स्टेशन का नाम, CBO, CBA, Siding, एवं वहाँ किस प्रकार के Traffic Deal होते हैं इन सभी का उल्लेख होता है ।

इनके अलावा Alphabetical List में निम्न जानकारियों का उल्लेख रहता है — Gauge, Railway, Code and Name, स्टेशन का Numerical Code, Railway Map पर स्टेशन का Location, Division Zone, Police Station, Civil District साथ ही संबंधित RPF Post का नाम ।

पैकिंग, लैबलिंग तथा मार्किंग Packing, Labeling and Marking (PLM)

PLM का तात्पर्य है Packing Labeling एवं Marking ।

PLM तीन ऐसी प्रक्रिया है जिससे बिना क्षति एवं हानि के Consignment को गंतव्य स्टेशन पर पहुँचाया जा सकता है ।

पैकिंग PACKING

सामानों का Proper Packing Condition निम्न परिस्थितियों में सहायक होता है जो इस प्रकार है :—

1. सुरक्षित यातायात में ।
2. स्थान के समुचित उपयोग में ।
3. सामानों की सही गणना में ।
4. सामानों को टूट-फूट से बचाने में
5. रेलवे के दावे की क्षतिपूर्ति को कम करने में ।

अतः रेलवे सामान के समुचित Packing पर बल देती है ताकि सामान को गंतव्य स्टेशन पर सही अवस्था में पहुँचाया जा सके।

भारतीय रेल अधिनियम 1989 के धारा 98 के तहत यदि कोई वस्तु/सामान रेलवे को Carriage हेतु दी जाती है एवं उसकी Packing Condition खराब हो तो अग्रेषण पत्र में इसका स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाना आवश्यक है तथा रेलवे प्रशासन उस Packing Condition को लेकर किसी भी क्षय क्षति या हानि हेतु उत्तरदायी नहीं होगी ।

Goods Traffic में अनेक प्रकार के Packing Condition का उल्लेख है । जो इस प्रकार है ।

- (i) Internal Packing Condition
- (ii) Outer Packing Condition
- (iii) Compulsory Packing Condition
- (iv) Special Packing Condition
- (v) Packing Condition for Dangerous Goods.

निर्धारित Packing Condition न्यूनतम मानक है यदि कोई सामान उच्चस्तरीय रूप में Pack किया गया हो तो उसे रेलवे Carriage हेतु स्वीकार करेगी इस दशा में अग्रेषण पत्र पर Packing Condition का उल्लेख नहीं किया जाएगा ।

- (i) Internal Packing Condition :— इस packing हेतु 'IP' Symbol प्रयोग किया जाता है । पार्टी को एक Declaration Forwarding Note पर देना पड़ता है कि गुड्स ट्रैफिक के नियमानुसार इसकी Packing की गई है ।
- (ii) Outer Packing Condition :— Outer Packing Condition तथा Internal Packing Condition 'माल के सामान्य वर्गीकरण' में सामान के साथ-साथ दिखलाया गया है । जैसे – P₁, P₂ (A) इत्यादि ।

- (iii) **Compulsory Packing Condition** :- इसके लिए गुडस टैरिफ में संबंधित Commodity के सामने 'CP' का Symbol रहता है । वे वस्तुएं जिनका Compulsory Packing अनिवार्य हो । बिना शर्त पूरा किए या उत्तम कोटि के Packing Condition के साथ ही माल Carriage हेतु स्वीकार किया जाएगा ।
- (iv) **Special Packing Condition** :- गुडस टैरिफ में कुछ वस्तुओं/सामानों के लिए 'S' Symbol व्यवहार किया जाता है । इसके अंतर्गत S1-Metal Scrap के लिए, S2 – Food Grains, S3- Salt (मानवीय उपयोग में व्यवहार) हेतु प्रयुक्त किया गया है ।
- (v) **Packing Condition for Dangerous Goods** :- खतरनाक सामानों के Packing के संबंध में IRCARed Tariff में वर्णन किया गया है ।

लैबलिंग LABELING

Loaded Wagon के Despatch से पहले प्रत्येक Wagon पर Label लगाना अनिवार्य है । जिससे सामान को सही ढंग से गंतव्य स्टेशन पर पहुंचाया जा सके तथा रास्ते में उचित Handling किया जा सके ।

Label को निम्न भागों में बाँटा गया है जो इस प्रकार है —

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| (i) Paste on Label | (ii) Wagon Label |
| (iii) Caution Label | (iv) Pictorial Label |
| (v) Label for Weighment | |

- (i) **Paste on Label** :- Paste on Label Wagon के दोनों तरफ के inward दीवार पर चिपकाया जाता है । इस Label में माल तथा Wagon का Detail रहता है । यह स्याही के द्वारा लिखा जाता है इसे गंतव्य स्टेशन पर Unloading के समय हटाया जाता है ।
- (ii) **Wagon Label** :- माल बुकिंग से संबंधित सारे विवरण को Wagon Label पर लिखा जाता है जिससे बिना वैगन खोले Owner का नाम, बुकिंग के सारे Details का पता चल सके । गंतव्य स्टेशन का नाम Capital Letter में लिखा जाना चाहिए ।

Wagon Label दो प्रकार का होता है – (a) Seal Label (b) Bracket Label

- (a) **Seal Label** :- यह एक पतला कार्ड होता है जिसके उपरी भाग में छिद्र होता है जिसे सूती धागे या तार की सहायता से वैगन के बाहरी दरवाजे पर लगाया जाता है ।
विस्फोटक एवं ज्वलनशील पदार्थों से लदे वैगन के सील हेतु Steel का तार व्यवहार में लाया जाता है । सूती धागे या स्टील के गांठ को Wax या Lead से सील कर दिया जाता है ।
- (b) **Bracket Label** :- यह सील लेबल के बदले लगाया जाता है । Wagon के बाहरी panel पर एक छोटा पॉकेट बना होता है जिसमें माल से संबंधित सभी विवरण को एक कार्ड पर लिखकर डाल दिया जाता है ।
- (c) **Caution Label** :- यह लेबल Wagon के दोनों दरवाजे के बाहरी ओर निम्न परिस्थितियों में लगाए जाते हैं, जैसे टूटने फूटने वाले सामान, जहरीले, ज्वलनशील गैस, ऑक्सी कारक पदार्थ इत्यादि ।
Caution Label में Message के रूप में चेतावनी दी हुई रहती है । यह Label संबंधित स्टॉफ को शंटिंग, मार्शलिंग इत्यादि में ध्यान आकर्षित करते हैं । बड़े बड़े अक्षरों से इस लेबल को इंगित किया जाता है ।
- (d) **Pictorial Label** :- खतरनाक सामानों के Wagon में चेतावनी के रूप में Pictorial Label का प्रयोग होता है इस Label से स्वतः ही खतरनाक सामान होने का अनुमान कोई भी लगा सकता है । Caution के साथ चित्र भी रहता है । Red Tariff में सामानों के Caution / Pictorial Label का उल्लेख है ।

- (e) Label for Weighment :- जब किसी वैन का वजन बुकिंग स्टेशन पर संभव न हो एवं रास्ते में किसी स्टेशन पर वजन करना हो तो इस स्थिति में इस लेबल का प्रयोग होता है ।
ऐसे वैन पर Weighment लिखा रहता है तथा लाल धारी विकर्ण (Diagonal) रहता है ।
संबंधित स्टाफ का ध्यान आकर्षित हो सके अतः इस लेबल को Wagon के दोनों ओर चिपका दिया जाता है ।

मार्किंग (MARKING)

प्रत्येक सामान का addressing होना चाहिए जिससे कि सामान की सुपुर्दगी सही जगह पर सही Consignee को की जा सके । सामानों पर की गई Marking सामानों को misdespatch होने से रोकती है । अनावश्यक विवादों पर रोक लगती है । सही marking सामानों के अदला-बदली नहीं होने देती है तथा सामान की सही सुपुर्दगी होती है ।

Consignment पर सही Marking की गई है या नहीं, इनसे संबंधित बातों का ध्यान रेलवे स्टाफ को रखना चाहिए ।

सामानों पर की गई Marking स्पष्ट रूप से अच्छी तरह के स्याही से की जानी चाहिए । यदि कोई पुराना मार्किंग है तो उसे हटाकर पुनः अच्छी तरह Marking करना आवश्यक है ।

Marking दो प्रकार के हैं :- (a) Private Marking (b) Railway Marking

(a) Private Marking :- सामानों के प्रत्येक पैकेजों पर Consignor के द्वारा हिन्दी या अंग्रेजी में Consignor तथा Consignee का नाम एवं पता स्पष्ट रूप से लिखा जाना चाहिए । पार्टी के द्वारा Private Marking सामान की पहचान हेतु उपयोग किया जाता है ।

(b) Railway Marking :- Private Marking के अलावा Railway भी सामानों पर चिन्ह लगाती है ताकि पैकेजों को Booking तथा गंतव्य स्टेशन से लिंक किया जा सके ।

रेलवे द्वारा Marking करने हेतु Sender के द्वारा Packages पर खाली जगह छोड़ दी जानी चाहिए ।

रेलवे Marking इस प्रकार की जाती है —

DHN $\frac{786432}{103}$ NDLS (New Delhi N. Rly.)

इस Marking में DHN – Booking Station का Code Name, 786432 Railway रसीद नम्बर, NDLS Receiving Station का कोड नाम तथा 103 Consignment में package की संख्या है ।

मूल्यवान वस्तु के संबंध में गंतव्य स्टेशन तथा रेलवे जोन का पूरा नाम लिखा जाएगा ।

पत्थर, कोयला, बालू इत्यादि loose या Bulk सामानों के संबंध में Marking का नियम लागू नहीं होगा ।

यदि सामान Full Wagon Load में हो तो ऐसी परिस्थिति में Consignment के सिर्फ 10% Packages पर Mark कर वैन में दरवाजे के सामने रखा जाता है और कुछ Package को प्रत्येक दरवाजे के सामने रख दिया जाता है ।

विधिनिसिद्ध सामानों का बुकिंग नियम

Rules for Booking and Carriage of Contraband Goods
as given in IRCA Goods Tariff

Contraband Goods (विधिनिसिद्ध सामान) का मतलब Arms, Ammunition एवं मिलिट्री Goods हैं। Arms, Ammunition तथा Military Stores के सभी Consignment रेल के द्वारा उसी स्थिति में ढोया जाएगा जब इसका लाइसेंस उपलब्ध हो ।

लाइसेंस की एक प्रति को P. W. Bill के साथ लगा दिया जाता है ।

बुकिंग स्टेशन के द्वारा गंतव्य स्टेशन को Contraband Goods के सभी विवरणों को Message द्वारा सूचित किया जाना चाहिए ।

Consignment के उसी माल को ढोना चाहिए जिसका उल्लेख Sender द्वारा अग्रेषण पत्र में किया गया है ।

Contraband Goods के प्रत्येक Package पर Arms, Ammunition तथा Military Stores का Mark होना चाहिए ।

Forwarding स्टेशन पर Contraband Goods को Despatch के लिए स्टेशन पर लाने के पश्चात स्टेशन मास्टर के द्वारा इसे अपने Personal Custody में Lock करके रखा जाना चाहिए ।

Forwarding स्टेशन पर Contraband Goods के लिए अलग से Summary बनाया जाएगा जिसे Guard को RPF तथा GRP के सामने Hand Over किया जाएगा ।

Contraband Goods के संबंध में Guard Special Care के साथ चाभी अपने पास रखेंगे ।

यदि Guard को Cage उपलब्ध न कराया जाए तो Contraband Goods को बगल वाले Break Van में Load किया जाएगा ।

Consignment को अच्छी तरह से Lock किया जाएगा तथा Pad Lock दोनों ओर लगाया जाएगा ।

RPF तथा GRP Loading book में इस बात की पुष्टि करेंगे ।

Guard के द्वारा Contraband से लदे Compartment पर पैनी निगरानी रखी जाएगी ।

व्यक्तिगत रूप से एक गार्ड से दूसरे गार्ड को इस Consignment का Charge दिया जाना चाहिए । गंतव्य स्टेशन पर Contraband Goods को RPF तथा GRP के सामने स्टेशन मास्टर को Hand Over किया जाएगा ।

RPF तथा GRP के द्वारा Unloading Book तथा Guard Rough Book पर हस्ताक्षर किया जाएगा ।

गंतव्य स्टेशन पर Unloading के बाद Contraband goods को अविलंब Godown में Shift कर दिया जाना चाहिए ।

सिर्फ कानूनन अधिकृत व्यक्ति को ही Contraband Goods सुपुर्द (Delivery) किया जाएगा ।

यदि कोई अनियमितता नजर आए तो delivery को रोक दिया जाएगा तथा इसकी सूचना नजदीकी पुलिस स्टेशन को दी जानी चाहिए ।

इंटाक्सिकेटिंग ड्रग के बुकिंग नियम

Rules of Intoxicating Drugs

Definition :— Intoxicating, Goods का तात्पर्य उन Drugs से है, जिन्हें संबंधित राज्यों अर्थात जिसके अंतर्गत बुकिंग एवं गंतव्य स्टेशन आते हैं, वहाँ उन्हें Intoxicating drugs की श्रेणी में रखा गया है ।

Rules :— Intoxication Goods के Carriage हेतु सक्षम अधिकारी द्वारा जारी किया गया Pass या Permit का होना आवश्यक है । साथ ही Official Seal भी होना चाहिए ।

Pass या permit में निम्न विवरण होते हैं —

Name And Address of Consignor and Consignee

Station, 'From, Station 'To'

Route, Number fo Packages, Weight of each Package

Description of articles

Consignment को एक Bulk में भेजा जाना चाहिए ।

Invoice के साथ Pass या Permit होगा तथा इसे Consignment के साथ भेजा जाएगा ।

Invoice को गंतव्य स्टेशन पर Advance में नहीं भेजा जाना चाहिए ।

Consignment के परिवहन के दौरान Revenue, Excise, Custom, Police Officer इत्यादि के द्वारा जाँच किया जा सकता है ।

परिक्षण के बाद यदि Consignment सही पाया जाए तो उसे रोका नहीं जाता है ।

पशुधन के बुकिंग व ढुलाई नियम Rules for Booking And Carriage of Live Stock

- रेलवे द्वारा पशुधन की बुकिंग गुडस तथा पार्सल दोनों में किया जाता है ।
पशुधन की बुकिंग की जानकारी अग्रेषण पत्र में पार्टी द्वारा कम से कम 24 घंटा पूर्व दी जानी चाहिए ।
संबंधित स्टॉफ द्वारा Alphabetical List से पता लगाया जाएगा कि पशुधन की बुकिंग हेतु Forwarding एवं Destination स्टेशन खुला है या नहीं ।
स्टेशन मास्टर के अनुमति मिल जाने के बाद ही Consignor अपने पशुधन को स्टेशन पर लाएगा ।
जंगली जानवरों को रेलवे तभी स्वीकार करेगी जब इसे उचित पिंजड़ा में लाया गया हो ।
पशुधन हमेशा Wagon Load Consignment में बुक होता है । पशुधन के संबंध में भाड़ा का पूर्व भुगतान आवश्यक है ।
जानवरों के साथ एक Attendant जा सकता है ताकि वह जानवरों की देखभाल एवं उन्हें चारा-पानी दे सके ।
जानवरों के खाने पीने के बर्तन, सामग्रियों का दायित्व उसके मालिक का होगा ।
रेलवे एक निश्चित संख्या में Attendant को निःशुल्क यात्रा की अनुमति प्रदान करती है ।
ExtraAttendant के पास 2nd Class Ordinary Ticket होना चाहिए ।
ExtraAttendant की सीमित संख्या 2 है ।
Invoice / Rly. Receipt पर Attendant की संख्या का उल्लेख होगा ।
Sender एक unstamped indemnity note भरेगा जिसमें कि Wagon में Attendant की मात्रा में हुई दुर्घटना/क्षति हेतु रेल प्रशासन उत्तरदायी नहीं होगा ।
पशुधन की loading / unloading तथा Transshipment साधारणतः दिन में की जाती है ।
गाड़ी में unprotective light का प्रयोग तथा Cooking इत्यादि की अनुमति नहीं है ।
पार्टी के लिखित आवेदन पर अधिकतम 24 घंटे की विराम यात्रा किसी जंक्शन या अन्य प्रथम दर्जे के स्टेशन पर की जा सकती है यदि 320 Km की यात्रा पूरी कर ली गई हो ।
रेलवे ने पशुधन के संबंध में अपने दायित्व को सिमित कर रखा है जो इस प्रकार है ।

<u>Description of Animal</u>	<u>Responsibility</u>
Elephant	Rs. 6000/- per head
Horse	Rs. 3000/- per head
Horn Cattle Like	
Camel, Ziraf, etc.	Rs. 800/- per head
Donkey, Sheep, Goat, other small Animal & Birds	Rs. 120/- per head

यदि पार्टी Railway के निर्धारित उत्तरदायित्व को बढ़ाना चाहती है तो इसके लिए पार्टी को अग्रेषण पत्र पर मूल्य घोषित करना होगा तथा उसके लिए Percentage Charge of Excess Value (PCEV) भी देना होगा ।
भारतीय रेल अधिनियम 1989 के धारा 101 के तहत रेल प्रशासन जानवरों Overloading तथा Restiveness से हुई क्षति, हानि इत्यादि हेतु उत्तरदायी नहीं होगी ।

खतरनाक वस्तुओं के बुकिंग तथा ढुलाई नियम Rules for Booking and Carriage of Dangerous Goods

Dangerous Goods का अर्थ है वे सामान जो खतरनाक, विस्फोटक एवं ज्वलनशील होते हैं। खतरनाक सामान को सात वर्गों में बाँटा गया है।

- (i) Explosives
- (ii) Gases
- (iii) Inflammable Liquid
- (iv) Inflammable Solid
- (v) Oxidizing Substances
- (vi) Acid and other Corrosives
- (vii) Poisonous Substances

खतरनाक सामानों को स्वीकार करते समय Red Tariff Book का अवलोकन किया जाना चाहिए। Red Tariff में विस्फोटक पदार्थों के List तथा उसके Packing, Marking तथा अन्य आवश्यक नियम बतलाए गए हैं।

विस्फोटकों के संबंध में निम्न सावधानियाँ बरतनी चाहिए।

- (a) Consignor को कम से कम 48 घंटा पूर्व ही स्टेशन मास्टर को इसकी लिखित सूचना देनी होगी।
- (b) नोटिस में निम्न बातें होती हैं :—

Name and Address of consignor and consignee

Description and weight of explosives goods

Consignor के द्वारा dangerous Goods की Packing तथा Marking, Red Tariff के अनुसार की जानी चाहिए।

रेलवे प्रशासन के अनुमति के बिना खतरनाक सामानों को रेलवे स्टेशन के परिसर में नहीं लाना चाहिए।

विस्फोटक सामानों के साथ अन्य सामान बुक नहीं किए जा सकते।

Package का वजन यदि 35 Kg से अधिक हो तो Handling में आसानी के लिए दो या दो से अधिक व्यक्तियों का होना आवश्यक है।

विस्फोटकों के Packing में Iron एवं Steel का प्रयोग नहीं करना चाहिए। एक Package का वजन 50 Kg से अधिक नहीं होनी चाहिए। वजन के अधिक होने पर booking accept नहीं होगा।

एक वैगन में अधिक से अधिक 10 टन अथवा वैगन के Carrying Capacity का आधा ही Load किया जा सकता है।

विस्फोटकों की Loading / unloading जहाँ तक संभव हो उनका Station, Public Place एवं अन्य निवास स्थान से दूर किया जाना चाहिए।

भारी वजन वाले खतरनाक सामानों को एक से अधिक व्यक्तियों द्वारा ढोया जाना चाहिए।

जहाँ Explosive का handling होता है वहाँ केवल अधिकृत व्यक्ति जा सकते हैं।

इस स्थान पर माचिस, चाकू, अन्य लोहे के सामान लेकर नहीं जाना चाहिए।

Wagon के दोनों ओर Pictorial Label लगाना आवश्यक है। जिसकी उम्र 18 वर्ष से कम हो वे इन स्थानों पर जा नहीं सकते।

मद्यपान किए हुए व्यक्ति खतरनाक / विस्फोटक सामानों की Handling नहीं कर सकते।

वैसे ट्रेन जिनमें Dangerous Goods का वहन किया जा रहा हो उसका मार्शलिंग नियमानुसार सावधानीपूर्वक किया जाना चाहिए।

मूल्यवान वस्तुओं के बुकिंग तथा ढुलाई नियम Rules for Booking and Carriage of valuable Goods

मूल्यवान Package को भी रेलवे स्वीकार करती है। इन पैकेजों को Safe Custody में रखा जाता है ताकि इस संबंध में कोई claim न हो सके। पैकेज Condition उत्तम किस्म का होना चाहिए। RPF Staff को विधिसम्मत व्यवहार किया जाना चाहिए ताकि मूल्यवान सामान सुरक्षित रह सके। अग्रेषण पत्र पर मूल्यवान वस्तुओं का घोषित मूल्य का उल्लेख प्रेषक के द्वारा किया जाना चाहिए। उच्च मूल्यवान सामान जैसे Gold, Silver etc के संबंध में स्टेशन मास्टर के पूर्व अनुमति के बिना Booking हेतु नहीं लाना चाहिए। रेलवे किसी भी प्रकार की क्षति / हानि हेतु responsibility तभी होती है जब पार्टी के द्वारा PCEV भुगतान किया गया हो।

वैगन माँग पंजीयन (Wagon Demand Registration)

Wagon के Supply हेतु पार्टी को Advance में ही रेलवे को Application देना पड़ता है।

Wagon Registration हेतु निम्न प्रक्रिया है :—

- (क) प्रेषक के द्वारा एक आवेदन पत्र भरा जाता है। अग्रेषण पत्र में वह संबंधित विवरणों को उल्लेखित करता है।
- (ख) स्टेशन मास्टर Alphabetical List के माध्यम से बुकिंग सामान हेतु Forwarding एवं destination स्टेशन के खुले या बंद होने की स्थिति का पता करते हैं।
- (ग) स्टेशन मास्टर यह निश्चित करते हैं कि उस स्टेशन हेतु किसी प्रकार का Operating Restrictions न हो तभी पार्टी से Wagon Registration मेमो लिया जाएगा।

Wagon demand registration के समय आवेदन पत्र पर प्रेषक द्वारा निम्न कॉलमों को भरा जाना पड़ता है।

- (i) Serial number of demand
- (ii) Date and time of registration
- (iii) Forwarding note number
- (iv) Name of Consignor
- (v) Name of Destination station
- (vi) Route
- (vii) Owning Rly. of Destination Station.
- (viii) Description of Weight of commodity
- (ix) Types of Wagon required for loading the goods
- (v) Signature of Sender or his agent

Wagon demands / Priority register में consignor अथवा उसके द्वारा अधिकृत एजेंट को यह उल्लेख करना चाहिए कि उसे किस प्रकार का वैगन चाहिए Open या Covered स्टेशन के good sheds के कार्य अवधि के दौरान यह रजिस्टर व्यापारियों के निरीक्षण हेतु खुला रहता है।

उस वस्तु का परिवर्तन नहीं किया जा सकता है जिसके लिए पहले रजिस्ट्रेशन कराया जा चुका है। Sr. DCM की अनुमति से Priority Registration में commodity को change किया जा सकता है। यदि Commodity Same Priority Group का होना चाहिए तथा उसी demand हेतु Wagon का Supply न किया गया हो।

वैगन माँग पंजीयन शुल्क (Wagon Demand Registration Fee)

पार्टी द्वारा Wagon के demand हेतु जब आवेदन करते हैं तब उन्हें एक रकम चुकानी पड़ती है जिसे Wagon Demand Registration Fees कहा जाता है। यह फीस Wagon के बोगस Demand को कम करता है। Wagon registration fee निम्न दर पर लिया जाता है।

For all types of wagons on all gauges :—

On BG	Rs. 1500/-	per Wagon
On MG	Rs. 1500/-	per Wagon
On NG	Rs. 1500/-	per Wagon

For all Types of Rakes of the prescribed standard size :—

On BG	Rs. 50.000/-	Per Rake
On MG	Rs. 50.000/-	per Rake
On NG	Rs. 50.000/-	No. of Wagon (वैगनो की संख्या)

एक मुश्त राशि (Lump Sump Deposit)

यह सुविधा केवल नियमित व्यवसायियों हेतु है। इस सुविधा हेतु पार्टी को स्टेशन मास्टर के द्वारा Sr. DCM को Application देना पड़ता है। Sr. DCM द्वारा पारित ऐसे आदेश को ट्रैफिक एकाउन्ट ऑफिस भेजा जाता है।

Lumpsum Deposit रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की जाती है। जिसमें लिखा जाता है कि उस व्यवसायी ने एक बार में अधिकतम कितने Wagon का Demand किया है।

वैगन माँग पंजीयन शुल्क रसीद (Wagon Demand Registration Fee Receipt)

रेलवे के द्वारा Consignor को एक रसीद जारी की जाती है। इस रसीद की दो प्रतियाँ कार्बन प्रक्रिया के द्वारा तैयार किया जाता है। एक प्रति पार्टी को उसके द्वारा दी गई रकम के रसीद के रूप में दी जाती है एवं इसकी दूसरी प्रति स्टेशन रिकार्ड हेतु रख ली जाती है। रजिस्ट्रेशन फीस के Refund लेते समय पार्टी को यह रसीद स्टेशन मास्टर को Surrender करना पड़ता है।

यदि किसी कारणवश रसीद खो जाता है तो Refund सिर्फ Party के Stamped Indemnity note भरने के बाद ही स्वीकार किया जाता है।

कुछ परिस्थितियों में रजिस्ट्रेशन फीस नहीं ली जाती है जो निम्न है —

- (क) Military Traffic तथा वे सभी Military Consignment जो Military Officers के द्वारा भेजे जाते हैं।
- (ख) CONCOR के द्वारा बुक किया कॉन्टेनर ट्रैफिक
- (ग) रेलवे कर्मचारी के ट्रांसफर होने पर उसके घरेलू सामानों के बुकिंग हेतु।
- (घ) प्लेटिनम तथा गोल्ड पास धारकों द्वारा किसी भी वस्तुओं/सामानों के यातायात हेतु।
- (ङ) Railway Material Consignment के बुकिंग की स्थिति में।

वैगन माँग पंजीयन शुल्क का जब्त होना

(Forfeiture of Wagon Registration Fee)

Wagon Registration fee निम्न परिस्थितियों में जब्त कर ली जाती है।

- (क) वैगन के Supply के बाद जब मांगकर्ता द्वारा Wagon के demand को रद्द कर दिया जाता है।
- (ख) जब Consignor रेलवे टैरिफ नियम के अनुसार मूल्य भुगतान हेतु तैयार न हो।
- (ग) जब वैगन की माँग, रजिस्ट्रेशन के 10 दिनों के अंदर ही माँग कर्ता द्वारा रद्द कर दी जाती है।
- (घ) जब मांगकर्ता को Wagon का Supply कर दिया जाता है किंतु वह loading हेतु दिए गए Free time के खत्म होने तक loading आरंभ न करता हो।

वैगन माँग पंजीयन शुल्क की वापसी Refund of Wagon Demand Registration Fee

साधारणतः यदि Wagon Supply कर दिया गया हो तो trader के द्वारा consignment का loading कर दिया जाता है। इस स्थिति में पार्टी को Registration फीस वापस कर दी जाती है।

निम्न परिस्थितियों में Wagon Demand Registration Fee वापस कर दी जाती है।

- (क) जब वैगन की Loading नियमानुसार की गई हो।
 - (ख) जब Open वैगन के जगह Covered तथा Covered Wagon की जगह Open Wagon का Supply किया गया हो एवं इस दशा में पार्टी सामान के loading हेतु तैयार न हो तो संबंधित माँग को रद्द कर दिया जाता है तथा पार्टी को रजिस्ट्रेशन फीस वापस कर दी जाती है।
 - (ग) पार्टी के द्वारा किए गए रजिस्ट्रेशन की तिथि से दस दिनों के अंदर यदि वैगन का Supply न किया गया हो तथा 10 दिन के बाद यदि पार्टी अपने Wagon demand को रद्द करती है तब रजिस्ट्रेशन फीस वापस कर दिया जाता है।
 - (घ) यदि बिना समय सीमा के कोई restriction बना हुआ है तथा restriction हटने से पूर्व ही यदि अपनी माँग को रद्द करता है तो ऐसी स्थिति में उसकी रजिस्ट्रेशन फीस वापस कर दी जाएगी।
- पार्टी द्वारा रसीद के पेश करने पर स्टेशन मास्टर रजिस्ट्रेशन फीस को वापस करता है।
किंतु यदि Registration fee, credit note या एक मुश्त जमा राशि के रूप में चुकाई गई हो तो इस स्थिति में स्टेशन मास्टर Registration fee को cash में वापस नहीं कर सकता है। SM Station पर रखे ऐसे Outstanding items को Sr. DCM या CCM से Advice प्राप्त होने के बाद ही Clear कर सकेगा।
Consigner द्वारा दिए गए रजिस्ट्रेशन फीस को माल किराया के रूप में समायोजित (adjust) किया जा सकता है।

वरीयता अनुसूचि (Preferential Traffic Order)

भारतीय रेल अधिनियम के 1989 के धारा 71 के अनुसार प्रत्येक वर्ष यह Traffic Schedule Booklet के रूप में Director Traffic Transportation Railway Board के द्वारा जारी किया जाता है। यह Booklet राष्ट्रीय हित में Commodities का एक List जारी करता है जिसमें Traffic के movement को प्राथमिकता के आधार पर रखा जाता है। इस Booklet में चार परिस्थितियाँ हैं —

- (क) प्राथमिकता 'A' :- MILRAIL के द्वारा Sponsored Military Traffic
- (ख) प्राथमिकता 'B' :- (a) जब कोई सामान जो अति आवश्यक राहत कार्य हेतु भेजा जा रहा हो — जैसे बाढ़, भूकंप, सूखा आदि राहत कार्यों हेतु लेकिन या कम से कम राज्य या केन्द्रीय सरकार के Deputy Secretary स्तर के पदाधिकारी द्वारा Sponsor किया गया है।
(b) वैसे सभी Traffic जो केन्द्रीय सरकार के एजेंसी द्वारा Sponsored हो तथा वे रेलवे बोर्ड / जोनल रेलवे के द्वारा Approved किए गए हो।
- (ग) प्राथमिकता 'C' :- वैसे सभी Programme Traffic जिनकी योजना मासिक अथवा तिमाही आधार पर की गई हो तथा उनका Approval Railway Board / Zonal Railway के द्वारा किया गया हो।
- (घ) प्राथमिकता 'D' :- वैसे सभी Traffic जो प्राथमिकता 'A' तथा प्राथमिकता 'B' एवं प्राथमिकता 'C' में नहीं आते हैं।

यदि कोई ट्रेफिक समान प्राथमिकता समूह का हो तो उनमें से 800 Km से ज्यादा दूरी वाले Commodity को प्राथमिकता दी जाएगी। Wagon Registration Date के आधार पर सप्ताह में दो दिन Rake का Allotment बिना प्राथमिकता को ध्यान में रखे Reserve किया जाता है। रेलवे बोर्ड / जोनल रेलवे / रेल मंत्रालय के विशेष आदेश द्वारा किसी भी Traffic को वरीयता दी जा सकती है।

परिचालन प्रतिबंध (Operating Restriction)

- (i) Yard Congestion
- (ii) Godown Congestion
- (iii) Dislocation of traffic due to flood-breech, earthquake etc

जब मार्शलिंग यार्ड में बहुत से वैगन इकट्ठा हो जाते हैं तो इससे यार्ड के क्रियाकलाप में बाधा उत्पन्न होती है । जिसे यार्ड Congestion कहा जाता है । ऐसी स्थिति में यह आवश्यक हो जाता है कि यार्ड में वैगन के Inflow को रोका जाए । यह तभी संभव है जब उस यार्ड से गुजरने वाले movement पर तत्काल रोक लगा दी जाए ।

ऐसे ही Congestion, Parcel तथा Goods shed में भी भारी मात्रा में Consignment के जमाव द्वारा उत्पन्न हो जाता है । यार्ड Congestion को दूर करने हेतु Parcel Office एवं Goods shed में माल के बुकिंग पर रोक लगा दी जाती है । जब तक कि पहले से जमा Parcel / Goods shed के सामानों का Clearance न हो जाए ।

यदि किसी प्रकार की दुर्घटना, बाढ़, टूट-फूट इत्यादि के कारणों से ट्राफिक Dislocate हो जाए तो उस Particular Route पर Traffic का Movement कराना संभव नहीं रह जाता है । ऐसी स्थिति में Route के सामान्य होने तक Consignment के बुकिंग पर रोक लगा दी जाती है ।

वैगन का सप्लाई (Supply of Wagon)

स्टेशन के द्वारा DOM Office को प्रतिदिन Stock Report भेजा जाता है । स्टॉक रिपोर्ट को दो भागों में बाँटा गया है ।

- (क) प्रथम भाग में पिछले 24 घंटों में कितने वैगन का Loading हुआ एवं कितने वैगन Indent का Supply करना बाकी है ।
- (ख) दूसरे भाग में अन्य विवरण होते हैं जैसे — Stock in hand, Empty Wagon, Loaded Wagon for Up and Down direction तथा कितने वैगन मरम्मत एवं क्षति की अवस्था में हैं ।

स्टॉक रिपोर्ट के सभी सूचनाएँ DOM Movement के द्वारा Wagon Allotment में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं । स्टॉक रिपोर्ट के सारे विवरणों को देखकर एक सूची तैयार की जाती है जिसमें अलग अलग वस्तुएँ, गंतव्य स्थान, वैगन के प्रकार का उल्लेख होता है । DOM Movement वैगन के Allotment को निश्चित करते हैं जो प्राथमिकता रजिस्टर की क्रम संख्या, स्पेशल कोटा, Preferential Schedule इत्यादि को ध्यान में रख कर किया जाता है । DOM Movement के द्वारा दिए गए इस प्रकार के वैगन Allotment Order को संबंधित स्टेशन को सूचित कर दिया जाता है ।

DOM Movement द्वारा Allotment जारी करने के बाद जब इसे स्टेशन मास्टर को भेजा जाता है तो SM द्वारा इसे स्टेशन के नोटिस बोर्ड पर लगाया जाता है । व्यापारी को Wagon Loading हेतु उसी क्रम को दिया जाता है जो Allotment Order में निर्धारित हैं । जैसे ही कोई खाली वैगन स्टेशन पर उपलब्ध हो उसे Supply कर दिया जाता है ।

Inward Wagon जब unload कर दिया जाय तो उसे दूसरे को Allot कर दिया जाता है । DOM के आदेश पर अन्य जगह से भी खाली वैगन को लाया जाता है तथा उसे Allotment Order के अनुसार व्यवहार में लाया जाता है । कुछ Notified Station पर Standing Instruction के आधार पर स्टेशन मास्टर DOM के आदेश के बिना भी वैगन Allot कर सकते हैं । खाली वैगन को Supply देने समय प्राथमिकता रजिस्टर में वैगन नम्बर एवं समय, Date of Supply को लिखा जाता है तथा संबंधित कॉलम में व्यापारी या उसके एजेंट का हस्ताक्षर ले लिया जाता है ।

माल बुकिंग (Booking of Goods)

रेलवे किसी माल के किराया को निर्धारित करने हेतु तीन तत्वों पर ध्यान देती है। जो इस प्रकार हैं — (क) वजन (ख) दूर की माप का निर्धारित वर्गीकरण (ग) बुकिंग एवं गंतव्य स्टेशन की दूरी।

दूरी की गणना

Calculation of Distance Including Routing of Goods Traffic and Rationalisation Scheme

बुकिंग एवं गंतव्य स्टेशन की बीच की दूरी महत्वपूर्ण होती है इसके बीच में कई रूट हो सकते हैं जिसे रेलवे मैप की सहायता से जाना जाता है एवं इसकी गणना Distance Table के द्वारा की जाती है।

जोनल रेलवे Local तथा Through ट्रैफिक का Distance Table जारी करती है। जिसमें Coaching एवं Goods ट्रैफिक के दूरी को रूट के साथ दर्शाया गया है। रेलवे ने ऐसे दूरी वाले क्षेत्र को चिह्नित किया है कि दूरी को समायोजित किया जा सके। जैसे कालका-शिमला सेक्शन। ऐसे सेक्शन के बीच दूरी की गणना करने में Cost of maintenance एवं Haulage Charge को ध्यान में रखा जाता है। इस प्रकार जिस दूरी की गणना की जाती है उसे Distance of Charge कहा जाता है।

रूटिंग (Routing)

Routing का अर्थ है रास्ते का निर्धारण, जिसके माध्यम से माल को भेजा जाएगा। रूटिंग के मूल सिद्धांत निम्न हैं —

(क) मालों को Shortest Route से भेजा जाना।

(ख) Cheapest (सस्ते) Route द्वारा Charge करना।

Routing of Goods Traffic के संबंध में निम्न नियम हैं :—

यदि प्रेषक अपने सामानों को Shortest Route के अलावा अन्य रास्ते से भेजना चाहता है तो उसे उस रास्ते का किराया देना होगा। प्रेषक के द्वारा या विकल्प Transshipment को Avoid करने या Faster Train से भेजने हेतु अपनाया जाता है। ऐसे रास्ते को Dearer Route कहते हैं।

Forwarding Note में एक Endorsement कराया जाता है।

"To be forwarding Via a specific Route"

रेलवे स्टॉफ भी Invoice में इस प्रकार रिकार्ड करेंगे।

"Specified Route Selected by the Sender"

रेल प्रशासन द्वारा कभी कभी Shortest Route के अलावा अन्य Route से माल स्वीकार किया जाता है। इस संबंध में रेलवे Supplymentary Goods Tariff तथा विज्ञप्ति समय समय पर जाती करती है। रेलवे स्टॉफ द्वारा ध्यान से पढ़ा जाना चाहिए तथा इस पर अमल करना चाहिए।

Shortest Route की गणना के समय यदि Break of Gauge हो या Transshipment हो तो ऐसे प्रत्येक Break of Gauge / Transshipment हेतु 200 Km माना जाएगा।

विस्फोटकों को Dearer रूट से स्वीकार नहीं किया जाता है किंतु Short Route पर यदि Break of Gauge हो तो विस्फोटकों को Dearer Route से भेजा जा सकता है। रेलवे सामानों के Movement हेतु Specified Route तथा Via Junction Station पर एक Rationalisation स्कीम लागू किया गया है जिसका उद्देश्य Movement के प्रवाह को बनाए रखना है। इस स्कीम के अंतर्गत मालों को लंबे रास्ते से ले जाया जाता है लेकिन इस रास्ते से समय कम लगता है इस स्थिति में Break of Gauge भी नहीं होता लेकिन इसमें व्यापारी को थोड़ा अधिक भाड़ा देना पड़ता है। Rationalisation Scheme के उद्देश्य में निम्न बातें शामिल हैं —

(क) दावे से बचना तथा अधिक आय अर्जित करना, Wagon Turnround के उद्देश्य का पालन करते हुए पार्टी को अधिक Wagon Supply करना।

(ख) Saturated Route से Congestion को कम करना। इस स्कीम के तहत दूरी निर्धारित करते समय विशेष सावधानी रखना चाहिए इस स्कीम से रेलवे प्रशासन एवं व्यापारी वर्ग दोनों को ही लाभ है।

Risk Rate :— जिस सामान को रेलवे बुकिंग एवं वहन करने हेतु स्वीकार करती है वह या तो रेलवे जोखिम या मालिक के जोखिम पर रहता है 'सामानों के सामान्य वर्गीकरण' में प्रत्येक सामानों के जोखिम दर को प्रदर्शित किया गया है जिसमें Owner Risk मालिक जोखिम दर लिखा रहता है। इसका तात्पर्य यह है कि उसे मालिक के द्वारा अपने जोखिम पर बुकिंग कराना है तथा जिस पर कोई भी Remark न हो उसे रेलवे के जोखिम पर बुकिंग कराना होता है।

Owner Risk वाले सामान को Railway Risk में बुक किया जा सकता है। जब इसका उल्लेख अग्रेषण नोट पर हो तथा इसके लिए पार्टी को 20% Surcharge देना पड़ता है। यदि Owner Risk पर बुक किए गए सामान के संबंध में व्यापारी कोई दावा करता है तो व्यापारी को यह साबित करना होगा कि यह गलती रेलवे के द्वारा हुआ है।

Risk : Owner Risk से अधिक है चूँकि रेलवे Risk Rate पर बुक हुए माल के लिए रेलवे अधिक दायित्व लेती है।

सामानों का वर्गीकरण (Classification of Goods) :— वर्गीकरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांत और माल भाड़ा के सामान्य नियम इस प्रकार हैं —

(क) अब मालों के वर्गीकरण के संबंध में गुडस टैरिफ को सरलीकृत किया गया है।

(ख) मालों के वर्गीकरण में सभी वस्तुओं/सामानों को मुख्य वस्तु शीर्ष में बाँटा गया है तथा 4 कम दर वाली वस्तु भी इस वर्गीकरण में शामिल हैं।

माल का सामान्य वर्गीकरण

माल के सामान्य वर्गीकरण के कुल छह भाग हैं।

कॉलम 1— इसमें विभिन्न वस्तुओं को कुल 25 भागों में वर्गीकृत कर समूह में रखा गया है।

कॉलम 2— इस कॉलम में वस्तुओं का नाम हिन्दी एवं अंग्रेजी में उल्लिखित है।

कॉलम 3— इसमें वस्तुओं के पैकिंग की शर्तों को दर्शाया गया है जैसे — $P_1, P_2, P_3, P_4, P_5, P_6(a), P_2(b)$ etc. $P_2(b)$ etc.

कॉलम 4 — इस कॉलम में जोखिमदर को दर्शाया गया है । अगर जोखिम दर 'OR' है तो माल Owner Risk पर बुक की जाती है । OR दर वाली वस्तुओं पर 20% अधिभार के भुगतान पर रेलवे के जोखिम पर बुक किया जा सकता है । अन्य सभी मामलों पर जहाँ OR का उल्लेख नहीं है वहाँ वस्तुओं को रेलवे जोखिम दर पर बुक किया जाएगा ।

कॉलम 5 — इस कॉलम में वस्तुओं के किस्म का उल्लेख है इसमें खतरनाक सामानों हेतु 'D' के रूप में दर्शित किया गया है ये वस्तुएँ मुख्य वस्तु शीर्ष हेतु दर्शाई गई श्रेणी पर प्रभारित की जाती है वे सभी खतरनाक, जोखिमपूर्ण वस्तुएँ जो माल भाड़ा सूची में क्रमबद्ध नहीं है लेकिन 'Red Tariff' में क्रमबद्ध हैं उच्चतम श्रेणी 200 + 5% पर प्रभारित (Change) की जाएगी । खतरनाक / जोखिमपूर्ण वस्तुओं को जबतक 'Red Tariff' में क्रमबद्ध नहीं किया गया हो रेल परिवहन हेतु बुक नहीं की जा सकती है ।

कॉलम 6 — भिन्न-भिन्न वस्तुओं के लिए अलग अलग दर निर्धारित किए गए हैं । जिसे Class Rate कहा जाता है । यह Rate, Wagon Load या Train Load के अनुसार होता है । Wagon Load Traffic में एक वैगन पूर्णतः उपयोग किया जाता है तथा Train Load Traffic में कई Wagon Load होते हैं । जब मालों की मात्रा बहुत अधिक हो तो Train Load में बुक किया जाता है । Wagon Load का Class Rate, Train Load के Class Rate से एक प्रकार के वस्तुओं हेतु अधिक होता है ।

माल भाड़ा दर सूची में केवल वस्तुओं के गाड़ी भार वर्गीकरण को दर्शाया गया है । वस्तु का माल डिब्बा संचलन का वर्गीकरण निम्नलिखित है ।

गाड़ी भार श्रेणी	डिब्बा भार श्रेणी
(क) श्रेणी LR1 तक वस्तुएँ	श्रेणी 120
(ख) श्रेणी LR1 से उच्चतर एवं	
(ग) श्रेणी 200 तक वस्तुएँ	श्रेणी 200 का ठेम माल भाड़ा दर + 5% (बेस)

माल भाड़ा वर्गीकरण में वस्तुओं के वर्ग को बढ़ते क्रम में दर्शाया गया है —

LR₃, LR₂, LR₁

100, 110, 120, 130, 140, 145, 150, 160, 165, 170, 180, 190, 200

Advantage of Train Load Traffic

- (क) रास्ते में कोई शंटिंग नहीं होता ।
- (ख) यह Wagon के अधिकतम उपयोगिता को सुनिश्चित करता है ।
- (ग) मध्यवर्ती स्टेशनों पर सामानों के Handling में कम समय लगता है । अतः यातायात का Movement तेजी से होता है ।
- (घ) यह चोरी को कम करता है ।

(ड) Train Load Consignment के संचालन में सुविधा एवं आसानी होती है ।

(च) उच्च प्राथमिकता के आधार पर Wagon Supply किया जाता है जिससे कि उपभोक्ताओं को और अधिक संतुष्ट किया जा सके ।

Rating of Goods Tariff

दर अधिभार का अधिकार IRCA Goods Tariff/ अन्य Tariff जो रेल प्रशासन द्वारा जारी किया जाता है ।

- (1) Class Rate
- (2) Special Rate
 - station to Station Rate
 - Lump Sum Wagon Rate
 - Wagon Per K.m Rate

(1) Class Rate — यह वह दर है जिसका संबंध वस्तुओं / माल के सामान्य वर्गीकरण में दिए गए वर्ग से है तथा माल दर टेबल के द्वारा वस्तु के संबंधित वर्ग एवं दिए गए दूरी के आधार पर प्रतिदिन माल भाड़ा दर की गणना की जाती है ।

Freight Rate Table (माल भाड़ा दर टेबल) में कुल 16 Class है । इन्हें तीन विषय सूची में दर्शाया गया है —

- (क) LR3 से वर्ग / श्रेणी 110 तक
- (ख) श्रेणी 120 से श्रेणी 150 तक
- (ग) श्रेणी 160 से श्रेणी 200 तक,

LR3, LR2, LR1, 100, 110, 120, 130, 140, 145, 150, 160, 165, 170, 180, 190, 200,

उपर्युक्त सभी श्रेणी में न्यूनतम श्रेणी LR3 है तथा उच्चतम श्रेणी 200 हैं । न्यूनतम श्रेणी के लिए Wagon Load 120 है ।

Special Rate :- यह दर जोनल रेलवे के द्वारा जारी किया जाता है यह Wagon Load के Tariff Rate से कम होता है इसे निम्न तथ्य को ध्यान में रखकर जारी किया जाता है । जैसे उद्योगों की मदद हेतु जो बंद होने की कगार पर है एवं नए चालू उद्योगों की मदद हेतु गुड्स को Export/Port स्टेशन तक पहुँचाने हेतु खोए हुए Traffic को प्राप्त करने हेतु आय के नए स्रोतों के सृजन हेतु Special Rate किसी विशेष वस्तुओं/सामानों पर किसी निश्चित स्टेशन 'To' तथा 'From' हेतु विशेष अवधि हेतु जारी किया जाता है । यह निम्न प्रकार से है —

- (क) स्टेशन से स्टेशन दर :- यह Special Reduction Rate होता है जो कि 3 माह तथा अधिक से अधिक 12 माह हेतु लागू रहता है । यह Live Stock, Coal, Grain, Pulse, Petroleum Product पर लागू नहीं होता है ।
- (ख) Lump Sum Rate (एक मुश्त दर) — यह Four Wheel Wagon पर आधारित है यह Loose Commodity जैसे आलू, आम इत्यादि के लिए होता है ।
- (ग) Wagon Per K.M. Rate :- रेलवे मिलटरी ट्रैफिक इत्यादि के लिए उपलब्ध कराया जाता है । जिसका भाड़ा तय की गई दूरी तथा दर प्रति किलोमीटर के आधार पर निकाला जाता है ।

PC. EV. (Percentage charge on Excess Value)

रेलवे प्रशासन ने रेलवे अधिनियम के तहत सामानों / मालों के Loss, Damage, Deficiency इत्यादि हेतु Compensation Amount के अपने दायित्व को सीमित कर रखा है।

जब सामान का मालिक चाहता है कि रेलवे और अधिक दायित्व ले तो इसके लिए उसे अग्रेषण पत्र में सामान का मूल्य देना पड़ता है इसे ही Percentage Charge on Excess Value कहा जाता है।

किसी भी दशा में रेलवे का दायित्व प्रेषक द्वारा अग्रेषण पत्र में घोषित मूल्य से ज्यादा नहीं होगा।

Gold, Silver एवं अन्य मूल्यवान वस्तुएँ, साथ ही सिक्का, करेंसी इत्यादि से 13 पैसा (अन्य स्थिति में 25 पैसा) प्रति सौ या उसके भाग के लिए लेना पड़ता है। जो कि अधिकतम अतिरिक्त मूल्य का 1% होगा।

सूत्र :- $PCEV = Rate \times Value \text{ Unit} \times Distance \text{ Unit}$

$$Value \text{ Unit} = \frac{Excess \text{ Value}}{100}$$

$$Excess \text{ Value} = Declared \text{ Value} - Prescribed \text{ Value}$$

$$Distance \text{ Unit} = \frac{Total \text{ Distance}}{160}$$

$$Rate = 1 \text{ ₹० प्रति } 100/- \text{ ₹० या भाग अधिमूल्य पर प्रति } 160 \text{ Km या भाग हेतु।}$$

यदि व्यापारी माल का मूल्य घोषित करता है तथा अतिरिक्त प्रतिशत प्रभार देता है तो यह रेलवे का दायित्व होगा तथा भाड़ा का वसूली रेलवे जोखिम दर पर होगा।

रेलवे रसीद (Railway Receipt)

रेलवे अधिनियम 1989 के धारा 65 के अनुसार जब भी कोई सामान रेलवे को वहन करने हेतु दिया जाता है तो रेलवे प्रशासन द्वारा रेलवे रसीद जारी किया जाता है। रेलवे रसीद एक मूल दस्तावेज है जो Consignment के वजन एवं पैकेजों की संख्या बतलाता है। यदि Consignment Wagon Load या Train Load में हो तो रेलवे रसीद पर लिखे गए Number of Package और वजन की सत्यता हेतु Consignor तथा Consignee जिम्मेवार हैं।

रेलवे प्रशासन तथा Consignor के बीच यह सामानों के वहन के संबंध में एक प्रपत्र का काम करता है। रेलवे रसीद पार्सल के संबंध में Parcel Way Bill तथा गुडस ट्रेफिक के संबंध में Goods Invoice में बनाया जाता है। Parcel Way Bill तथा Invoice Double Carbon Paper के द्वारा तैयार किया जाता है।

रेलवे रसीद बुक Serial Number में छपा रहता है। इसे संबंधित रेलवे रसीद तीन भागों में बाँटा जा सकता है।

<u>Local</u>	<u>Foreign</u>	<u>Interdominion</u>
- To Pay	- To Pay	- To Pay
- Paid	- Paid	- Paid

रेलवे रसीद के निम्न प्रतियाँ होती हैं जो इस प्रकार हैं।

Local	Foreign	Interdominion
Record	Record	Record
Receipt	Receipt	Receipt
Accounts	Accounts	Accounts
		Transit Invoice
Invoice	Through Invoice	Through Invoice
	Transit Invoice	Border Station Foil

Goods Invoice Local में चार, Foreign में पाँच एवं Interdominion में छः प्रतियों में तैयार की जाती है । Goods की Packing Condition, वजन, गणना तथा उसे ध्यानपूर्वक जाँच करने के बाद ही भाड़े का Calculation किया जाता है तथा उसे अग्रेषण पत्र पर लिखा जाता है उसके बाद ही Invoice तैयार किया जाता है । Invoice में निम्न कॉलम होते हैं :—

- (i) Forwarding Note No. & Date
- (ii) Name & Address of the Consignor
- (iii) Station from & Station To
- (iv) Via Route
- (v) Actual Distance
- (iv) Chargeable Distance
- (vii) Invoice No. & Date
- (viii) Description of the Material
- (ix) Wagon No.
- (x) Types of Wagon
- (xi) Gross Weight
- (xii) Actual Weight
- (xiii) Carrying Capacity
- (xiv) Rate per Quintal
- (xv) Class of Commodity
- (xvi) Chargeable Rate
- (xvii) Amount
- (xiii) Under Charge
- (xix) Over Charge
- (xx) Total
- (xxi) Signature of the Station Master with Date.

Foreign Traffic में Invoice तथा Parcel Way Bill के ऊपर बायीं ओर गहरे अक्षर में 'F' छपा रहता है तथा Local Traffic की स्थिति में 'L' छपा रहता है । Local Traffic का फार्म नम्बर Com/G-24 तथा Foreign Traffic का फार्म नम्बर Com/G-25 है ।

Parcel Way Bill का रंग हरा होता है तथा Goods Invoice का रंग Pink ,एवं White होता है । पार्सल ट्रैफिक के संबंध में भाड़ा का पूर्व भुगतान अनिवार्य है अतः Paid System ही केवल Parcel Way Bill में होता है । जबकि Invoice में To pay एवं Paid System दोनों ही होता है । Wagon Number, Owning Rly. का नाम, वहन क्षमता, Tare Weight को रेलवे रसीद पर लिखा जाता है ।

यदि व्यापारी के द्वारा Wagon पर अपना लॉक लगाया गया हो तो इसे रेलवे रसीद पर उल्लेख किया जाना चाहिए । यदि सामान को मिलिट्री क्रेडिट या अन्य क्रेडिट पर बुक किया जाता है तो रेलवे रसीद पर ऐसे Credit Note का पूर्ण विवरण लिख दिया जाना चाहिए । सभी Invoice form मशीन द्वारा Numbered रहता है इसे किताब के रूप में Supply किया जाता है ।

Condition of Invoice :—

यदि ट्रैफिक एकाउन्ट्स ऑफिस को एक Foil भेज दिया जाता है तो किसी भी स्थिति में Original Invoice रद्द नहीं किया जाएगा । invoice जारी करने के बाद से इसे Goods Book तथा Return में Enter किया जाना चाहिए तथा इस Entry को Over Charge Sheet के माध्यम से Clear किया जाना चाहिए । किसी भी परिस्थिति में रेलवे प्रशासन द्वारा Duplicate Railway Receipt जारी नहीं किया जाएगा । अथवा एक ही माल के लिए एक बार से अधिक Invoice जारी नहीं किया जाएगा ।

Numbering of Invoice :—

Goods Invoice , Number में लिखा जाता है जो स्टेशन स्टाफ के द्वारा हाथ से लिखा जाता है प्रत्येक स्टेशन के लिए Invoice , Serial Order में रहता है । यह प्रत्येक वर्ष 1 अप्रैल तथा 1 अक्टूबर से नया नम्बर से शुरू होता है । यदि गंतव्य से किसी Particular स्टेशन के लिए क्या जारी किया गया है इस बात को आसानी से जाना जाता है । प्रत्येक स्टेशन पर Outward Invoice Index Book Maintain किया जाता है ।

Invoice and Rly. Receipt :—

Invoice Railway Receipt का कार्बन कॉपी होता है । रेलवे रसीद के पीछे कुछ निर्देश लिखें होते हैं किन्तु Invoice पर कुछ भी निर्देश नहीं होता है । माल के सुपुर्दगी के समय रेलवे रसीद बुकिंग क्लर्क को दिखाना पड़ता है जबकि Invoice को गंतव्य स्टेशन पर भेजा जाता है ।

प्रत्येक गंतव्य स्टेशन पर जहाँ Invoice प्राप्त किया गया हो भाड़े की जाँच की जानी चाहिए तथा यदि किसी प्रकार की गलती नजर आए तो उसे Under Charge / Overcharge के माध्यम से Clear किया जाएगा ।

माल का लदान व देख-रेख (Loading and Despatch of Goods)

गुड्स को गुड्स वेगन में गुड्स ट्रेन के माध्यम से वहन किया जाता है । कुछ मालों का Loading पार्टी के द्वारा स्वयं ही करना होता है जो निम्न लिखित है :—

- (क) बदबूदार सामान जैसे :— गीले चमड़े इत्यादि
- (ख) खुले एवं भारी सामान
- (ग) वेगन लोड पर बुक किए गए सामान
- (घ) मशीनरी, लकड़ियाँ एवं अन्य भारी सामान
- (ङ) मोटर गाड़ी इत्यादि

वैसे माल/सामान जिनका Loading पार्टी के द्वारा किया जाता है गंतव्य स्टेशन पर उनका Unloading भी पार्टी के द्वारा ही किया जाएगा । भारी सामानों के लदान हेतु कभी-कभी Crane की आवश्यकता होती है । Crane की सुविधा सभी प्रमुख स्टेशनों पर उपलब्ध रहती है । जो अनेक प्रकार के वहन क्षमता वाले होते हैं । Mobile Fixed या Mobile Crane जो पार्टी क्रेन का व्यवहार करना चाहते हैं उन्हें प्रतिघंटा के हिसाब से Crane Charge देना पड़ता है । इसे ही Crane Charge कहा जाता है । जब किसी स्टेशन पर कोई Crane उपलब्ध न हो तो पार्टी अन्य स्टेशन से Mobile Crane मँगा कर व्यवहार करता है तो इस स्थिति में पार्टी को Crane Charge के अलावा Crane Handling Charge भी देना पड़ता है ।

Crane Charge इस प्रकार है ।

<u>Description of Crane</u>	<u>Lifting Capacity in Tonnes</u>	<u>Rate per Hour or part of an hour</u>
(A) Fixed Crane	For All Capacity	Rs. 220/-
(B) Travelling Crane	1 to 10 ton	Rs. 870/-
	11 to 20 ton	Rs. 1300/-
(C) Fixed / Travelling Steem/Petrol/Elec. Crane	1 to 10 ton	Rs. 1300/-
	11 to 20 ton	Rs. 1720/-
	21 to 30 ton	Rs. 2045/-
	31 to 100 ton	Rs. 2135/-
	101 and above	Rs. 3735/-
(D) Fixed/Travelling Diesel Crane	31 to 50 ton	Rs. 2135/-
	51 to 70 ton	Rs. 2680/-
	71 to 100 ton	Rs. 3315/-
	101 to 120 ton	Rs. 3735/-
	121 & above	Rs. 5780/-

Crane Charge = Rate x Time

Crane Haulage Charge = Rate x distance

Loading and Unloading Party के द्वारा एक निर्धारित समय के अंदर किया जाना चाहिए जिसे Free Time कहा जाता है जब Loading या Unloading में Free Time से अधिक समय लगता है तो Party को अलग से एक Charge प्रतिघंटा के हिसाब से लगता है जिसे Demurrage Charge कहा जाता है । एक वैगन जो लोडिंग के लिए Supply किया जाता है उसे साफ सुथरा होना चाहिए और उस माल को ढोने हेतु सक्षम होना चाहिए । Wagon किसी तरह से टूटा-फूटा नहीं होना चाहिए । प्रमुख स्टेशनों पर विशेष मैकेनिकल स्टाफ एवं Material दिया गया है जिससे कि Defect Wagon की मरम्मत की जा सके । Loading के समय विशेष सावधानी रखना चाहिए जिससे सामान को क्षति होने से बचाया जा सके । उदाहरणतः- भारी पैकेज को नीचे एवं हल्के पैकेज को उसके ऊपर क्रम से सजाया जाना चाहिए । Bag Goods को Load करना हो तो दरवाजे से 18 इंच का जगह छोड़ कर Load करना चाहिए एवं खाली स्थानों पर Straw hay Bag रखना चाहिए ।

लदान की देख-रेख (Supervision of Loading)

गुडस शेड में Loading Operation का निरीक्षक रेलवे के माल बाबू के द्वारा किया जाना चाहिए । बड़े बड़े स्टेशनों में गुडस क्लर्क इसी कार्य हेतु नियुक्त होते हैं जिन्हें Tally Clerk भी कहा जाता है वे यह निरीक्षण करते हैं कि मालों का लदान सही तरीके से हो रहा है या नहीं । उनके द्वारा Loaded Article की संख्या की भी गणना की जाती है । प्रत्येक रेलवे रसीद (RR) के Article का विवरण तथा संख्या Loading के दौरान Tally Book में Entry किया जाता है ।

लैबलिंग (Labeling)

वभिन्न सामानों से लदे वैगन पर रेल कर्मचारी द्वारा लेबल लगाने का कार्य किया जाता है । इससे रेल कर्मियों को बुक किए गए सामानों को Handle करने में मदद मिलती है । लेबल 5 प्रकार के होते हैं —

- (i) Paste on Label
 - (ii) Wagon Label — Seal label, Bracket Label
 - (iii) Caution Label
 - (iv) Pictorial Label
 - (v) Label for Weighment
- (i) Paste On Label :- यह लेबल कागज का बना होता है । इस लेबल पर कई कॉलम बने रहते हैं जिस पर प्रेषक एवं प्रेषित का नाम, Stn. 'To' Stn. 'From', Commodity, Wagon No., लदान की तिथि इत्यादि विवरणों को भरकर दरवाजे के भीतरी हिस्से पर चिपका दिया जाता है इससे वैगन में लगे सील या पॉकेट (Bracekt) लेबल के निकल जाने की स्थिति में माल के सभी संबंधित विवरणों की जानकारी में आसानी होती है ।

वैगन की तालाबंदी (Locking of Wagon)

रेलवे Wagon Load के संबंध में मालिक को निजी लॉक व्यवहार करने की अनुमति प्रदान करता है । सभी वैगन को दोनों तरफ से लॉक किया जाता है तथा आवश्यकता पड़ने पर गुडस क्लर्क/गार्ड के सामने खोला जाता है । यदि किसी गंतव्य स्टेशन पर Unloading में देरी हो जाए अथवा Transhipment Point पर Private Lock के कारण देरी हो तो रेलवे को यह अधिकार है कि वह Private लॉक को तोड़ सकता है । लॉक के क्षति या लॉक के संबंध में रेलवे का कोई रिस्क नहीं होता है ।

E.P. Lock (Eliss Patent Lock) :- E. P. Lock, Eliss Patent नामक व्यक्ति के नाम पर पड़ा है जिसने इस लॉक का अविष्कार अर्थात् सर्वप्रथम प्रयोग किया था ।

यह एक प्रकार का विशेष Device है जो Wagon Riveting के अलावा Running Train Theft एवं यार्ड के चोरी को रोकने में सहायक है । यदि वैगन मूल्यवान वस्तुओं से लदा हो तो E.P. Lock का व्यवहार किया जाता है जैसे— घातु के तार , कार्पेट, सिगरेट, साइकिल, मसाले, चाय,, रबर के सामान इत्यादि के लिए ।

वैगन की रेवेटिंग (Riveting of Wagon)

Loaded Wagon को पूरी तरह सुरक्षित किया जाना चाहिए । वैगन के दरवाजे की पूर्ण सुरक्षा के लिए Riveting एक उत्तम साधन है जो स्टील वोल्ट का होता है । यह वैगन के दरवाजे के होल में Fix रहता है जिसे हथौड़े की सहायता से मोड़ दिया जाता है । जैसे ही वैगन में माल का Loading समाप्त होता है तो Covered Wagon के दरवाजे को बंद करने के बाद Bolt तथा Rivet किया जाता है । यदि Wagon Load या Unload हुआ हो तो ऐसी दशा में सुरक्षा की दृष्टि से वैगन को रात के समय Rivet किया जाना चाहिए । यदि वैगन में कोयला, पशुधन, बदबूदार सामान, खनिज, घास, विस्फोटक/खतरनाक सामान इत्यादि Load किए गए हो तो इस स्थिति में वैगन को Rivet नहीं किया जाना चाहिए ।

वैगन की सिलिंग (Sealing of Wagon)

Riveting का उद्देश्य जहाँ चोरी का रोकथाम है वही Sealing का उद्देश्य चोरी को Locate करने में मदद करना है । Loading पूर्ण होने के बाद Covered Wagon को बंद कर Bolt एवं Rivet किया जाता है उसके बाद ही Sealing की जाती है । Sealing हमेशा ही एक जिम्मेवार कर्मचारी की देख रेख में इस प्रकार की जाती है कि कोई भी व्यक्ति बिना Seal को तोड़े गुडस तक नहीं पहुँच सके ।

Seal करने के लिए एक धागे या पतले तार को सील कार्ड में लगाकर उसे वैगन के दरवाजे पर बांध दिया जाता है इस धागे के बंधे गांठ पर लाह या सीसे से सील कर दिया जाता है तथा इस पर माल भेजने वाले स्टेशन का मुहर लगा दिया जाता है ।

सील दो प्रकार के होते हैं :—

(a) Wax Seal

(b) Wire Lead Seal

Wax Seal में Seal कार्ड को सूती धागे की सहायता से वैगन के दरवाजे पर बांध दिया जाता है । धागे के दोनों छोर को Seal Card के ऊपर वाले कॉटन धागे के दोनों छोर को अलग अलग Seal कार्ड के पीछे से आगे की तरफ ला कर उसे बांध दिया जाता है । कॉटन टेप के गांठ पर गर्म लाह को गिरा दिया जाता है तथा उसपर स्टेशन Seal के माध्यम से स्टेशन का नाम सही ढंग से छाप दिया जाता है । यदि वैगन में विस्फोटक सामान—गैस, खतरनाक सामान, ठोस तथा तरल ऑक्सीकारक पदार्थ इत्यादि Load हुआ हो तो इस स्थिति में Wax Seal का प्रयोग नहीं किया जाता है बल्कि विशेष Wire Seal / Lead Seal का व्यवहार किया जाता है ।

Wire Lead Seal :— Lead Seal अथवा Steel Wire की सहायता से भी Sealing की जाती है । Steel Wire के दोनों छोर को Lead Pivot की मदद से जोड़ दिया जाता है तथा Piter Unit की सहायता से स्टेशन कोड को ऊपर से लगा दिया जाता है । Seal Card को इस प्रकार Fix किया जाता है कि Steel Wire को काटे बिना Seal नहीं हटाया जा सकता है ।

प्लेसमेंट तथा रिलिजिंग मेमो (Placement and Release Memo)

सभी स्टेशनों पर जहाँ अलग से TNC का प्रबंध किया गया है वहाँ पर वैगन लोड के लिए खाली वैगन को लाया जाता है तब TNC द्वारा कार्बन विधि से तैयार Placement Memo दिया जाता है जिसमें वैगन का पूर्ण विवरण तथा लोडिंग के लिए वैगन Placement की तिथि एवं समय लिखा जाता है । Placement Memo के पेंसिल कॉपी को गुडस बाबू को दे दिया जाता है तथा कार्बन कॉपी पर गुडस क्लर्क का हस्ताक्षर ले कर उसे रिकार्ड के रूप में TNC द्वारा रख लिया जाता है ।

इसी प्रकार जैसे ही माल के वैगन में लोड होने के बाद भेजने हेतु तैयार हो जाता है तो गुडस क्लर्क के द्वारा Duplicate Copy पर Release Memo कार्बन विधि के द्वारा तैयार किया जाता है । जिसमें वैगन का विवरण तथा उसके Loading का समय एवं तिथि लिख जाता है ।

Release Memo के पेंसिल कॉपी को TNC को दे दिया जाता है तथा कार्बन कॉपी पर TNC का हस्ताक्षर ले कर इसे रिकार्ड के रूप में रख लिया जाता है । इन दोनों मेमो के आधार पर Wagon Transfer Register में Posting किया जाता है। Wagon Transfer Register में Loading के सही समय को दर्शाया जाता है इसके प्रमाण के रूप में Wagon Transfer Register में पार्टी का हस्ताक्षर ले लिया जाता है ।

यदि पार्टी निर्धारित समय के अंदर Loading नहीं कर पाता है तो ऐसी दशा में नियम अनुसार Demurrage Charge ले लिया जाता है ।

लोडिंग बुक (Loading Book)

इसे Outward Book हेतु Tally Book के नाम से जाना जाता है। Loading Book एक महत्वपूर्ण और सामान/माल के वास्तविक लोडिंग के संबंध में प्राथमिक रिकार्ड है। यदि कोई Package Transshipment Point या Destination Station पर खो जाए जो इस परिस्थिति में उत्तरदायित्व निर्धारित करने में Loading Book मददगार सिद्ध होता है। प्रत्येक Loading Clerk को एक Loading Book जारी किया जाता है। Loading Book का प्रत्येक पृष्ठ मशीन द्वारा नम्बर छपा होता है। गुडस के Loading के समय सावधानी पूर्वक वैगन का विवरण, पैकेजों की संख्या इत्यादि को मिलाना चाहिए तथा इनका Entry Loading Book में कर देना चाहिए।

लोडिंग के दौरान लोडिंग क्लर्क को वैगन के दरवाजे के सामने खड़ा होना चाहिए तथा वैगन में जिस Consignment का लोडिंग हो रहा है उसे अपने हाथ से लोडिंग बुक में दर्ज करना चाहिए।

यह बहुत महत्वपूर्ण है कि Loading Clerk द्वारा प्रत्यक्ष एवं सीधे ही Loading Book में Entry किया जाना चाहिए। किसी Rough Book में Loading Consignment का विवरण दर्ज नहीं किया जाना चाहिए। अन्य सभी लोडिंग से संबंधित महत्वपूर्ण तथ्यों को Loading Clerk द्वारा Loading Book में अपने हस्ताक्षर सहित Entry कर लिया जाना चाहिए।

गंतव्य स्टेशन तथा माल की सुपुर्दगी (Destination Station and Delivery of Consignment)

- (i) Placement of Wagon
- (ii) Wagon Transfer Register
- (iii) Unloading Tally Book

Placement of Wagon

जब Inward Loaded Wagon, Unloading के लिए लाया जाता है तो उसका Entry, Wagon Exchange Register में किया जाता है यदि किसी कारणवश वैगन के Unload करने में विलंब हो तो Wagon Register में विलंब के कारणों को लिख दिया जाना चाहिए। जैसे ही वैगन Unloading के लिए लाया जाता है उस समय Trains Clerk के द्वारा Duplicate Copy में Placement Memo Wagon के पूर्ण विवरण के साथ कार्बन की सहायता से तैयार किया जाता है। Placement Memo के कार्बन कॉपी को Goods Clerk को दिया जाता है तथा कार्बन कॉपी पर उसका हस्ताक्षर ले लिया जाता है। Goods Shed में Placement Memo को सावधानीपूर्वक तथा रसीद के आधार पर Serial Number दे कर रखा जाता है। इसी Placement Memo के आधार पर Wagon Transfer Register तैयार किया जाता है।

Wagon Transfer Register

Wagon Transfer Register Goods Shed के द्वारा Maintain किया जाने वाला एक प्रमुख Register है। इसमें Wagon के Unloading के लिए Placement तथा Release के समय एवं तिथि को दर्ज किया जाता है। यह एक महत्वपूर्ण रजिस्टर है इसमें दर्ज किए गए विवरणों के आधार पर विलंब शुल्क निर्धारित किया जाता है। इस रजिस्टर का पेज मशीन के द्वारा Numbered रहता है। यदि रजिस्टर का पेज सामप्त हो जाए तो एक नया रजिस्टर का प्रयोग किया जाना चाहिए। रजिस्टर में संबंधित विवरणों को दर्ज करते समय पार्टी द्वारा उसका हस्ताक्षर ले लिया जाता है ताकि समय की सत्यता को लेकर कोई विवाद की स्थिति उत्पन्न न हो।

यदि कोई वैगन Unloading के लिए लाया जाता है एवं शंटिंग तथा अन्य किन्हीं कारणों से Unloading संभव

न हो तो Wagon Transfer Register के Remark Column में Unloading Clerk के इस परिस्थिति को लिख कर हस्ताक्षर कर देना चाहिए तथा इसकी सूचना संबंधित स्टेशन मास्टर को देकर उसे Counter Sign करवा लिया जाना चाहिए ।

Unloading Tally Book

Unloading Tally Book सभी रेलवे स्टेशनों पर Maintain किया जाता है जिसका उद्देश्य Wagon से Unload किए गए माल का मिलान करना है ।

Unloading Tally Book में पैकेजों की संख्या तथा प्रत्येक वैगन से Unload किए गए Consignment का विवरण लिखा जाता है ।

यह Unload Package के वास्तविक गणना के आधार पर दर्ज किया जाता है जहाँ संभव हो Unloading के पूर्व ही वैगन में रखे पैकेजों की गणना कर ली जाती है । तथा Summary इत्यादि में Package या Consignment, Unloading Book की संख्या से मिलनी चाहिए । Inward तथा Outward हेतु अलग अलग Tally Book, Maintain किया जाता है ।

गंतव्य स्टेशन पर माल पहुँचने पर कारवाई

Action on Arrival of Consignment at Destination Station

रेलवे प्रशासन का यह हरसंभव प्रयास होता है कि मालों की दुलाई एवं उनकी सुपुर्दगी सही अवस्था में हो लेकिन कभी कभी ऐसी स्थिति उत्पन्न हो जाती है जब किसी कारणवश वहन किए जाने वाले मालों/सामानों की टूट-फूट या क्षति हो जाती है ।

अतः यह आवश्यक है कि गंतव्य स्टेशन पर वैगन के आने पर उसके Seal, Rivet एवं Locking की जाँच RFP के सामने स्टॉफ के द्वारा सावधानी पूर्वक की जानी चाहिए ।

यदि Seal में कोई कमी पाई जाती है तो Vehicle के Contents को अच्छी तरह Check किया जाना चाहिए । Seal Tape को एक File में सुरक्षित रखा जाना चाहिए ताकि Enquiry या Court Case में काम आ सके ।

वैसे Vehicle जिनका Consignment सही हो उनके Seal एवं Label को एक साल के बाद नष्ट कर दिया जाना चाहिए ।

यदि Consignment की मात्रा कम हो या क्षतिग्रस्त हो तो ऐसे वैगन के Seal या Label को Missing Goods Report (MGR) के साथ संबंधित अधिकारी के पास भेज दिया जाना चाहिए ।

Action In Case of Broken Package :—

जब Consignment का पैकेज टूट-फूट या क्षतिग्रस्त अवस्था में हो या उसकी मात्रा में कमी महसूस हो तो इसकी सूचना Booking Station, Rebooking Station, Transhipment Station इसके अलावा एक संदेश Last Sealing Station को देना चाहिए तथा Damaged एवं Deficiency Package का मूल्यांकन करना चाहिए ताकि कितने की क्षति हुई है इसका पता चल सके ।

क्षति, कमी संदेश (डी० डी० मेसेज) :—

यदि गंतव्य स्टेशन पर कोई पार्सल/माल क्षतिग्रस्त अवस्था में या कम प्राप्त हो या चोरी या गुम होने की अवस्था में कम प्राप्त हो तो यह संदेश माल भेजने वाले स्टेशन को भेजा जाता है तथा इसकी कॉपी मुख्य क्लेम अधिकारी (Claims Prevention) कोयलाघाट, मुख्य वाणिज्य प्रबंधक एवं रेलवे सुरक्षा बल अधिकारी को भेज दी जाती है ।

अगर प्रेषण के रास्ते में चेक किया गया या रेलवे गेज की अदली-बदली हुई थी तो वैसी हालत में इस स्टेशन के स्टेशन मास्टर हो जहाँ पर वैगन का अंतिम सील हुआ है, को भी यह सूचना भेजी जायेगी ।

यह संदेश फार्म Com/D-3 में तैयार किया जाता है जो कि थू ट्राफिक के मामले में डाक से भेजा जाता है तथा लोकल ट्राफिक के मामले में बुक किये गये सील कौवर में भेजा जाता है ।

इसमें निम्नलिखित सूचना दी जाती है :-

- (i) अनलोडिंग के समय वैगन के अन्दर पाये गये पैकजों की अवस्था ।
- (ii) बीजक/पार्सल-वे-बिल पर दिया गया वजन ।
- (iii) दुबारा वजन लेने पर पाया गया वजन ।
- (iv) पानी से भीग जाने पर खराब हो जाने की हालत में वैगन वाटर टाईट था या नहीं तथा पानी घुसने की जगह एवं वैगन सतह की अवस्था ।
- (v) यदि प्रेषण में तेल हो तो उसके लिकेज की स्थिति में टीन की अवस्था ।
- (vi) क्या डनेज़ का प्रयोग किया गया था या नहीं ?

इसके लिए एक डी० डी० एम० रजिस्टर Com/D-4 होता है जिसमें प्रतिदिन के डी०डी० संदेश को नोट किया जाता है । प्रत्येक दिन के अंत में स्टेशन मास्टर लिखित रूप से विवरण देते हैं कि उस दिन का “अंतिम डी०डी० संदेश नम्बर है तथा इसके बादनम्बर जारी किया जायेगा ।

यदि किसी दिन उस संदेश को भेजने की आवश्यकता न हो तो निम्नलिखित विवरण डी०डी० एम० रजिस्टर में नोट किया जायेगा । “आज कोई संदेश नहीं भेजा गया नम्बर आगे जारी होगा ।”

डी०डी० मैसेज वैगन खुलने या पैकेज प्राप्त होने के 6 घंटे के अन्दर भेजा जाना चाहिए । इस डी०डी० रजिस्टर को सुरक्षित ढंग से रखा जाना चाहिए और समय-समय पर विभागीय निरीक्षक एवं अधिकारी द्वारा इसकी जाँच होनी चाहिए ।

खोये हुए माल की सूचना – मीसिंग गुड्स रिपोर्ट (एम०जी०आर०) :- यह माल के गुम होने, खराब होने एवं टूटने-फूटने आदि की सूचना है जो कि निर्धारित फार्म कॉम/D1-80 (Rev) पर तैयार किया जाता है । उसमें खोये हुए माल के बारे में पूर्ण ब्योरा लिख रहता है जैसे-स्टेशन से स्टेशन को, भाया, बीजक संख्या, रेलवे रसीद नम्बर तथा तारीख भेजनेवाले, पानेवाले एवं परेषण का विवरण इत्यादि ।

इसे तीन कॉपियों में तैयार किया जाता है । एक कॉपी लिखित प्रमाण के लिए स्टेशन में रखा जाता है एक कॉपी मुख्य वाणिज्य प्रबन्धक (क्लेम) को तथा एक कॉपी रेलवे सुरक्षा बल (RPF.) को दी जाती है ।

माल के गुम हो जाने के पता चलने के 72 घंटे के अन्दर ही इस सूचना को उपर्युक्त जगहों में भेज देना जरूरी है। यदि पार्टी क्लेम लेना चाहती है तो इसकी एक कॉपी उसे भी दे दी जाती है ।

जब भी खोये हुए माल का ब्योरा पत्र जारी किया जाता है अथवा प्राप्त किया जाता है तो “खोये हुए माल का खाता” में लिख दिया जाता है ।

खोये हुए माल की सूचना का विवरण (एम०जी०आर०) निम्नलिखित स्थिति में जारी किया जाता है :-

- (i) माल के गुम हो जाने पर ।
- (ii) खुली सुपुर्दगी तथा मूल्यांकन सुपुर्दगी की अवस्था में ।

- (iii) यदि माल पाने वाला माल छुड़ाने से इनकार कर दे ।
- (iv) यदि लावारिस माल सार्वजनिक नीलामी के अन्दर बिक गया हो ।
- (v) यदि माल की सुपुर्दगी प्रमाणित रिमार्क के अनुसार दिये गये हों ।

खोये हुए माल के ब्योरा पत्र के साथ निम्नलिखित कागजात जमा किया जायेगा :—

- (i) माल का बीजक अंग्रेजी अनुवाद के साथ प्रमाणित होना चाहिए और उस पर माल पाने वाले तथा रेल कर्मचारी दोनों का हस्ताक्षर होना चाहिए ।
- (ii) मूल्यांकन सुपुर्दगी की मूल प्रति ।
- (iii) मूल रेलवे रसीद ।
- (iv) डी०डी० मेसेज की कॉपी जिसमें तारीख एवं समय दिया हो ।
- (v) वैगन की सील एवं लेबुल ।
- (vi) कम माल होने का प्रमाण पत्र (अगर जारी किया गया हो)
- (vii) गाड़ी परीहार (TXR) की सूचना रिपोर्ट (अगर हो)
- (viii) रेलवे स्टाफ का बयान ।

एम०जी०आर० बनाते समय निम्नलिखित विवरण को देना आवश्यक है :—

- (i) गाड़ी नम्बर माल के पहुँचने की तारीख एवं समय ।
- (ii) अनलोडिंग की तारीख एवं समय ।
- (iii) सुपुर्दगी की तारीख, अगर प्रमाणित रिमार्क के अन्दर हुआ है ।
- (iv) सुपुर्दगी के दिन बाजार भाव से उस माल को बेचने की दर ।
- (v) वैगन की अवस्था (खराब, टूटी हुई इत्यादि)
- (vi) अन्य रिपोर्ट अगर कोई हो ।

Reweighment of Goods at Destination Station

Reweighment के वजन को Invoice में दर्ज वजन से तुलना किया जाता है ।

Reweighment के नियम :—

- (a) Unloading के बाद Consignment के वास्तविक वजन से 10% घटा लेना चाहिए ।
- (b) यदि Consignment का Package असामान्य आकृति या वजन का प्रतीत हो तो पूरे Consignment को दुबारा वजन किया जाना चाहिए ।

यदि कोई Package, Damaged Pilferage अवस्था में हो अथवा Under Weight की आशंका हो तो ऐसे Package को Destination Station / Intermediate Station के Junction Station के स्टेशन मास्टर के सामने Reweighment कराया जाना चाहिए ।

Reweighment के परिणाम को संबंधित Invoice, Unloading Tally Book, Goods Delivery Report, MPA इत्यादि में दर्ज कर लिया जाना चाहिए तथा TAO को उचित प्रभार एवं लेखांकन हेतु प्रेषित कर दिया जाना चाहिए ।

यदि Reweighment का वजन एवं Invoice Weight का अंतर 2% से अधिक का हो तो यदि अंतर इससे ज्यादा का हो तो Over Weight का Charge माल की सुपुर्दगी से पूर्व ही प्राप्त कर लिया जाना चाहिए ।

कुछ सामानों के Transit में वजन कम होने की संभावना रहती है ऐसे Commodities का Booking Station का वजन, Weigh Bridge का वजन, Charge able वजन होता है ।

यदि Consignment का वजन न बुकिंग स्टेशन में और न ही रास्ते के स्टेशन स्थित Weigh Bridge पर किया गया हो तो ऐसी दशा में प्रभार वजन वह होगा जो गंतव्य स्टेशन पर वजन करने के बाद पाया गया हो अथवा Invoice में दिए गए वजन के अनुसार या इनमें से जो भी अधिक हो ।

यदि Consignment के वजन के रिकार्ड में कोई गलती हो तो संपूर्ण Consignment को पुनः वजन किया जाना चाहिए ।

बड़े बड़े स्टेशनों पर जहाँ Heavy Traffic हो वहाँ Consignment के 10% Package (कम से कम 30 बैग) को वजन किया जाना चाहिए ।

Reweighment राजपत्रित कर्मचारी के व्यक्तिगत देख रेख में की जानी चाहिए तथा उन्हीं के द्वारा यह प्रमाणित होना चाहिए कि बैगों का आकार एक समान है तथा सही अवस्था में हैं ।

Reweighment के बाद यदि Invoice में दर्ज वजन अधिक पाया जाता है तो पार्टी इस Overcharge का Refund पाने का हकदार होता है । एक Prescribed form में overcharge sheet तैयार किया जाता है । इसके पीछे Reweighment का भी पूर्ण विवरण लिख दिया जाता है ।

पार्टी के निवेदन पर माल का पुनः वजन किया जाना :—

यदि Consignment की मात्रा में किसी प्रकार की कमी अथवा चोरी किए जाने का संदेह हो तो ऐसी अवस्था में क्षति के परिणाम को जानने हेतु Consignee के निवेदन पर मालों का दुबारा वजन किया जा सकता है । Wagon Load के संबंध में Reweighment के request को DCM को Submit किया जाना चाहिए । यदि गंतव्य स्टेशन में Reweighment की सुविधा हो तो Reweighment Charge लेकर वे Reweighment की अनुमति प्रदान कर सकते हैं ।

यदि गंतव्य स्टेशन पर वजन करने की सुविधा न हो तो ऐसी परिस्थिति में वैगन को वजन करने के लिए नजदीकी सुविधायुक्त रेलवे स्टेशन पर ले जाया जा सकता है इस स्थिति में पार्टी को निर्धारित Haulage Charge भी चुकाना पड़ता है ।

सामान्यतः जिस Commodity का वजन Transit के दौरान कम होने की संभावना अधिक हो जैसे – फल सब्जी इत्यादि । स्टोन एवं जलावन की लकड़ियां आदि के कम होने की स्थिति में Reweighment की अनुमति नहीं दी जाती है । कोयला जो Owner Risk पर बुक किया गया हो उसे Reweighment की अनुमति नहीं दी जाती है।

माल की सुपुर्दगी संबंधी प्रक्रिया

रेल प्रशासन को रेलवे अधिनियम 1989 के धारा 78 के तहत माल की सुपुर्दगी से पहले ही यदि कोई Under Charge, स्थान शुल्क, विलंब शुल्क इत्यादि Charge किया गया हो तो इसे वसूल करने का उसे पूर्ण अधिकार है ।

जो व्यक्ति गंतव्य स्टेशन पर माल की सुपुर्दगी या दावा करता है तो उसे बुकिंग स्टेशन द्वारा जारी रेलवे रसीद पेश करना होगा । यदि रेलवे रसीद पर पृष्ठांकन किया गया हो तो यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि माल की सुपुर्दगी करते समय गुडस क्लर्क को निम्न बातों का ध्यान रखना चाहिए जो इस प्रकार है —

- (क) रेलवे रसीद Double Side Carbon Copy में तैयार किया गया हो ।
- (ख) उचित रेलवे रसीद (जैसे—Local, Foreign, To Pay, Paid) जारी किया हुआ होना चाहिए ।
- (ग) रेलवे रसीद मशीन द्वारा छपे नंबर में होना चाहिए ।
- (घ) रेलवे रसीद पर बुकिंग स्टेशन का स्टाम्प सही जगह पर लगा होना चाहिए ।
- (ङ) रेलवे रसीद पर किसी प्रकार का Over Writing, Erasing इत्यादि नहीं होनी चाहिए यदि कोई Over Writing, erasing हो तो जारी करने वाले व्यक्ति के द्वारा यह Attested होना चाहिए ।
- (च) रेलवे रसीद की हस्तलिपि, Invoice के हस्तलिपि से मिलना चाहिए ।
- (छ) यदि कोई Unendorsed, Receipt Consignee के किसी एजेंट के द्वारा प्रस्तुत किया जाए तो सिर्फ Stamped, Power of Attorney के माध्यम से ही सुपुर्दगी दी जाएगी ।
- (ज) रेलवे रसीद में प्रदर्शित रेलवे एवं निजी मार्का, Package के रेलवे एवं निजी मार्का से मिलना चाहिए ।
- (झ) किसी Particular स्टेशन से रेलवे रसीद एक निश्चित क्रम संख्या में ही आनी चाहिए । यदि कोई संदेह हो तो गंतव्य स्टेशन से जाँच पड़ताल कर लेनी चाहिए ।
- (ट) सुपुर्दगी देते समय Consignment पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए जो कि किसी खास स्टेशन से प्रायः बुक न किया जाता है जैसे— सेव
- (ठ) Consignment की सुपुर्दगी से पूर्व ही किराया एवं अन्य प्रभार ले लिया गया हो । इस कथन को सुनिश्चित किया जाना चाहिए ।
- (ड) Consignee का हस्ताक्षर एवं अंगुठे का निशान Delivery Book तथा अन्य रिकार्ड जहाँ आवश्यक हो ले लिया जाना चाहिए ।
- (ढ) यदि Consignment को रेलवे रसीद पर डिलिवरी दे दिया गया हो तो ऐसे R R पर Stamp द्वारा Delivery Grant अथवा Cancel लिख दिया जाना चाहिए ताकि इसका दुरुपयोग न हो सके ।

Indemnity Note / क्षति पूर्ति प्रपत्र

गंतव्य स्टेशन पर जब Consignee के द्वारा रेलवे रसीद प्रस्तुत नहीं किया जाए तो ऐसी परिस्थिति में माल की सुपुर्दगी Indemnity Note भरने के बाद किया जाता है । यह नोट Consignee तथा एक Surety एवं दो साक्षी (Witness) के द्वारा भरा जाना चाहिए । Surety को अर्थिक दृष्टिकोण से समृद्ध होना चाहिए । Indemnity Note एक कानूनी Document है जो Consignment के Claim के संबंध में रेलवे का बचाव करती है ।

Indemnity Note चार प्रकार के होते हैं —

- (a) Unstamped Indemnity Note
- (b) Stamped Indemnity Note
- (c) General Indemnity Note
- (d) Indemnity Note for Escort

(i) Unstamped Indemnity Note:—

निम्न परिस्थितियों में इसके द्वारा Consignment की सुपुर्दगी हो सकती है —

- (a) Perishable Articles (जल्दी सड़ने वाली वस्तुएं जैसे— ताजे फल, सब्जियाँ)
- (b) रजिस्टर्ड को—आपरेटिव सोसाइटी के Consignment
- (c) बहुत ही कम मूल्य की वस्तुएं ।
- (d) Incase of Govt Institution When they are Consignee in their Official Capacity.

(ii) Stamped Indemnity Note :— उपर्युक्त सभी Consignment को छोड़ अन्य Consignment के लिए रेलवे रसीद खो जाने पर Stamped Indemnity Note के माध्यम से माल की डिलिवरी होती है । Stamp Act के तहत Indemnity Note पर समुचित मूल्य का Stamp लगाया जाता है । अलग अलग राज्यों में स्टाम्प Stamp Duty का मूल्य अलग अलग होता है ।

(iii) General Indemnity Note :—

वैसा Consignment जो स्वयं के लिए बुक न किया गया हो उसे General Indemnity Note के माध्यम से Delivery दिया जा सकता है ।

प्रत्येक Consignment हेतु इसे अलग अलग भरने की आवश्यकता नहीं होती है ।

इसे स्वीकार करने अथवा अस्वीकार करने का अधिकार रेलवे प्रशासन के पास होता है ।

जब भी इस नोट पर सुपुर्दगी लिया गया हो तो Consignee डिलिवरी के दस दिनों के अन्दर रेलवे रसीद जमा कर दिया जाना चाहिए ।

यदि ऐसा न किया गया हो तो एक अलग Indemnity Note पुनः भरवाया जाएगा तथा भविष्य में उस Consignee को General Indemnity Note के द्वारा डिलिवरी लेने पर रोक लगा दी जाएगी ।

General Indemnity Note तीन साल के लिए वैध होता है । 3 साल के पश्चात एक नया Indemnity Note भरा जाना चाहिए ।

(iv) Indemnity Note for Escort :—

यह Indemnity Note Consignor द्वारा तब भरा जाता है जब Motor Vehicle, Live Stock तथा अन्य मशीनरी के साथ एक Escort साथ जाता है ।

गेट पास (Gate Pass)

बड़े स्टेशनों पर जहाँ आवक माल यातायात बहुत अधिक होता है गेट पासों का इस्तेमाल किया जाना चाहिए ताकि स्टेशन परिसर से माल को हटाये जाने पर निगरानी रखी जा सके ।

तीन प्रति वाले इन गेट पासों पर मशीन से नम्बर लिखे रहते हैं और प्रत्येक पर क्रमशः 'अभिलेख' 'गेट क्लर्क' और 'मालिक' शब्द अंकित रहते हैं । इन पर कार्बन द्वारा लिखा जाना चाहिए ।

गेट क्लर्क और मालिक अंकित प्रति को पृष्ठांकित अथवा उसके एजेंट को सौंप देना चाहिए तथा अभिलेख प्रति को पुस्तिका में ही लगे रहने देना चाहिए ।

पूरे परेषण के फाटक से बाहर चले जाने पर गेट क्लर्क वाला प्रति फाटक पर ले लिया जाएगा तथा 'मालिक' वाला प्रति दी गई रकम की रसीद के रूप में मालिक के पास रहेगा ।

फाटक पर इकट्ठे किए गए पास को स्टेशन मास्टर द्वारा हर रोज सुपुर्दगी पुस्तिकाओं और प्राप्त रेलवे रसीदों से मिलाकर जांच की जानी चाहिए और उसके बाद उन्हें संबंधित अभिलेख पास के साथ चिपका दिया जाता है ।

माल सुपुर्दगी पुस्तिकाएँ

स्टेशन पर प्राप्त होने वाले निम्न कोटियों के यातायात के लिए अलग-अलग सुपुर्दगी पुस्तिकाएँ रखी जानी चाहिए ।

- Local
- Weight Only – Local – Through
- Money Coal – Local – Through
- RMC – Local – Through etc.

खुली सुपुर्दगी (ओपन डिलीवरी) से क्या समझते हैं ? खुली सुपुर्दगी देने का क्या विधि है ?

जब कोई प्रेषण (consignment) (पार्सल/माल) क्षतिग्रस्त अवस्था में स्टेशन पर प्राप्त होता है अथवा पैकेजों पर क्षति होने का संदेह होता है या पता चलता है और वैसी अवस्था में यदि माल पानेवाले अपने सामानों की जाँचा करते हुए गिनती से या वजन से लेना चाहते हैं तो उसे ही खुली सुपुर्दगी (ओपन डिलीवरी) कहा जाता है ।

अगर ओपन डिलीवरी देने के लिए स्टेशन मास्टर प्राधिकृत हैं तो वे रेलवे सुरक्षा-बल-स्टाफ की मौजूदगी में दे सकते हैं । अगर वह प्राधिकृत नहीं है तो, इसकी सूचना वाणिज्य निरीक्षक को दी जानी चाहिए । यदि पैकेज की बाहरी अवस्था बिलकुल सुरक्षित है तथा उसमें किसी तरह की चोरी का संदेह नहीं होता है तो वैसी अवस्था में ओपन डिलीवरी नहीं दी जायेगी यद्यपि कि पार्सल-वे-बिल/बीजक में दिये गये वजन की अपेक्षा पैकेजों के वास्तविक वजन में यदि कोई कमी हो ।

खुली सुपुर्दगी देने की विधि :— इस विधि में निम्नलिखित निर्देशों का पालन करना जरूरी है ।

- (i) खुली सुपुर्दगी देने से पहले पानेवाले को डेलीवरी बुक में ओपन डेलवरी" लेने का रिमार्क लिख देना होगा । इसके बाद वह मूल रेलवे रसीद स्टेशन मास्टर को प्रस्तुत करेगा जिसमें भेजनेवाला का नाम, तारिख, पार्सल/गुड्स के पैकेजों की संख्या तथा अन्य विवरण दिया गया हो । अब स्टेशन मास्टर रेलवे रसीद में दिये गये विवरण से इस बीजक का विवरण मिलायेगा एवं संतुष्ट होगा । अगर माल को कमीशन के शर्त पर बेचना है तो वैसी अवस्था में

पाने वाले को मूल रेलवे रसीद देने की आवश्यकता नहीं होगी । उस अवस्था में केवल उनका लिखित विवरण तथा अन्य जरूरी कागजात लिया जायेगा ।

- (i) ओपेन डेलीवरी देते समय रेलवे-सुरक्षा-बल-स्टाफ की मौजूदगी में पैकेज की बाहरी अवस्था नोट की जायेगी। क्षतिग्रस्त पैकेज अथवा वैसे पैकेज जिनमें चोरी हुई है, की संभावना हो तो उनको तौलकर वजन नोट कर लेना होगा । इस तरह पुरे परेषण के पैकजों को तौलकर कुल वजन को बीजक में दिये गये वजन से मिलाया जायेगा।
- (ii) रेलवे सुरक्षा बल स्टाफ तथा माल पानेवाले की मौजूदगी में माल को खोला जायेगा तथा जाँच की जायेगी कि इनकी आन्तरिक एवं बाहरी पैकिंग की अवस्था क्या है और इसे नोट किया जायेगा ।
- (iii) इस तरह बीजक पर दिया गया सामान तथा वास्तविक सामान की जाँचकर ओपेन डेलीवरी देनेवाले प्राधिकृत व्यक्ति एवं माल पानेवाला दोनों इस बीजक पर हस्ताक्षर करेंगे ।
- (vi) ओपेन डेलीवरी के दौरान पाये गये कमी का विवरण-लिस्ट तैयार किया जायेगा जिसमें डेलवरी देनेवाले कर्मचारी, आर०पी०एफ० स्टाफ एवं पानेवाले तीनों का हस्ताक्षर होगा । माल पानेवाला गुड्स डेलवरी बुक में माल की कमी का विवरण लिखेंगे ।
- (v) पूरी कार्यवाही होने के बाद मूल पार्सल-वे-बील/बीजक-जाँच विवरण डेलवरी बुक में पानेवाले द्वारा दिये गये विवरण की कॉपी, पाये गये क्षति, कमी का ब्योरा तथा आंशिक डिलीवरी सर्टिफिकेट की एक कॉपी (फार्म Com/D-7) इत्यादि को जल्द से जल्द सम्बंधित क्लेम कार्यालय में मिसिंग गुड्स-रिपोर्ट के साथ भेज दिया जायेगा ।

मूल्यांकन सुपुर्दगी (Assessment Delivery) :- यदि कोई परेषण गंतव्य स्टेशन में पूर्णतः या अंशतः क्षतिग्रस्त अवस्था में पाया जाय और तब यदि वैसे माल की सुपुर्दगी पानेवाले को प्रमाणित रिमार्क के अन्दर दी जाये, उसे मूल्यांकन सुपुर्दगी (एसेसमेंट डेलीवरी) कहते हैं ।

मूल्यांकन सुपुर्दगी माल प्राप्त होने के बाद जितनी जल्दी हो सके, देने का प्रयास करना चाहिए जिससे कि वस्तु की प्रकृति में और अधिक नुकसान न हो ।

मूल्यांकन सुपुर्दगी देते समय निम्नलिखित बातों का ध्यान रखा जाना चाहिए । जहाँ तक संभव हो मूल्यांकन सुपुर्दगी न दी जाय, इसके लिए वैसी व्यवस्था की जानी चाहिए अर्थात् अगर माल में थोड़ा ही नुकसान हुआ हो तो माल पानेवाले को संतुष्ट करके माल सुपुर्द कर देना चाहिए ।

यदि माल पानेवाला मूल्यांकन सुपुर्दगी के लिए दबाव डालता है तो बिना किसी देरी के नुकसान का मूल्यांकन करना चाहिए । मूल्यांकन सुपुर्दगी देने से पूर्व व्यापारी के माल को पुस्तिका सुपुर्दगी में लेना आवश्यक है । पुस्तिका सुपुर्दगी में लेने के बाद व्यापारी को मूल्यांकन सुपुर्दगी लेने के लिए दो प्रतियों में आवेदन करना चाहिए । मूल्यांकन सुपुर्दगी देने के लिए सक्षम अधिकारी को तुरंत सूचित करना चाहिए । इसमें R.P.F. प्रति विधि की आवश्यकता नहीं होती है ।

मूल्यांकन सुपुर्दगी देते समय परेषण का कुल वजन करना आवश्यक है । इसके बाद खराब माल एवं अच्छी स्थिति वाला माल अलग-अलग छाँट लेना आवश्यक है । अच्छे माल को अलग से वजन करना आवश्यक हो जो माल खराब हुआ है उसकी बाजार में कितनी कीमत है इसका अनुमान लगाया जाता है उसकी कीमत को Salvage कीमत कहते हैं । अच्छे माल की कीमत और Salvage कीमत को मिलाकर परेषण के कुल मूल्य में से घटाने पर वास्तविक कमी मालूम की जा सकती है । सही कमी प्रतिशत के आधार पर सुपुर्दगी पुस्तिका (डेलीवरी बुक) में लिख दी जानी चाहिए ।

सुपुर्दगी पुस्तिका में व्यापारी द्वारा मूल्यांकन सुपुर्दगी का विवरण एवं कमी का प्रतिशत विवरण लिखकर हस्ताक्षर ले लिये जाते हैं । इसके साथ ही सक्षम अधिकारी द्वारा भी हस्ताक्षर किये जाने चाहिए ।

मूल्यांकन सुपुर्दगी देने के बाद उसकी रिपोर्ट 4 प्रतियों में तैयार की जाती है। चारों प्रतियों पर माल के पानेवाले तथा सक्षम अधिकारी द्वारा हस्ताक्षर किये जाने चाहिए। चारों प्रतियों का निबटारा खुली सुपुर्दगी की तरह की जायेगी। माल की जितनी क्षति हुई है उसके लिए पार्टी को सक्षम अधिकारी द्वारा क्षति-प्रमाण-पत्र दिया जायेगा तथा इसकी रिपोर्ट MGR के साथ मुख्य वाणिज्य प्रबन्धक (क्लेम) को भेजी जायेगी।

रिबुकिंग एवं इसकी विधि :—

रिबुकिंग :— अग्रेषण स्टेशन से बुक किये गये परेषण के गंतव्य स्टेशन में पहुँच जाने के बाद सुपुर्दगी (डेलीवरी) लेने से पहले भेजने वाले या पाने वाले के अनुरोध व यदि परेषण को दुबारा किसी अन्य स्टेशन को बुक किया जाय अथवा मूल अग्रेषण स्टेशन को वापस बुक किया जाय तो इसे रिबुकिंग कहा जाता है।

विधि :— इसमें निम्नलिखित विधि अपनायी जाती है :—

जब कभी ऐसे पार्सल/माल को जिसका गंतव्य स्टेशन पर सुपुर्दगी नहीं हुई और यदि उसे मूल अग्रेषण स्टेशन या किसी अन्य स्टेशन को बुक करना हो तो भेजने वाले या पाने वाले (जैसे भी स्थिति हो) के द्वारा रिबुकिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर के पास आवेदन करना होगा। आवेदन के साथ मूल रेलवे रसीद, विधिवत निष्पादित अग्रेषण नोट एवं पर्याप्त मूल्य के डाक टिकट इत्यादि निर्बंधित डाक द्वारा भेजा जायेगा। यदि मूल रेलवे रसीद खो जाय तो वैसी परिस्थिति में क्षति-पूर्ति नोट भरकर देने पर रिबुकिंग कराया जा सकता है। यदि पर्याप्त मूल्य के डाक टिकट नहीं भेजे जाएं तो वैसी हालत में रिबुकिंग स्टेशन का स्टेशन मास्टर रिबुकिंग संबंधी कोई भी जवाबी चिट्ठीया रिबुकिंग की रसीद सामान्य डाक से भेज देंगे और यदि उस अवस्था में डाक खो जाये या समय पर न मिले तो रेलवे प्रशासन इसकी जिम्मेवारी नहीं लेगी।

रिबुकिंग की कारवाई तभी ही की जायेगी जब भेजे जाने वाले पार्सल/माल के पैकेजों की अवस्था ठीक हो। किन्तु यदि उनके पैकेज खराब अवस्था में हो तो स्टेशन मास्टर आवेदक को उसके पार्सल/माल परेषण की अवस्था से अवगत करायेंगे। स्टेशन मास्टर से यह सूचना प्राप्त होने पर आवेदक एक नये अग्रेषण नोट पर हस्ताक्षर करेंगे जिसमें पार्सल/माल की वास्तविक अवस्था और वजन के संबंध में स्टेशन मास्टर द्वारा की गई टिप्पणी सहित सभी विवरण हो, हस्ताक्षर सहित फिर स्टेशन मास्टर के पास भेज दिया जायेगा। ऐसा न किये जाने पर पार्सल/माल की रिबुकिंग नहीं की जायेगी/रिबुकिंग होने की अवस्था में सभी पैकेजों के पुराने मार्का को मिटाकर नया मार्का किया जायेगा/इसमें नया पार्सल-बे-बिल/बीजक (Invoice) जारी किया जाता है जिसमें अन्तिम गंतव्य स्टेशन तक के अतिरिक्त प्रभारों सहित “पेड ऑन चार्ज (प्रदत्त प्रभार) (अर्थात् रिबुकिंग करनेवाले स्टेशन पर बकाया के रूप में मूल भाड़ा यदि ‘देय’ हो, विलम्ब शुल्क/और/अथवा स्थान शुल्क सहित) सभी प्रभारों को शामिल कर लिया जाता है। रिबुकिंग के बाद उसकी रसीद रिबुकिंग कराने वाली पार्टी को भेज दिया जाता है। पानेवाला इस रसीद को प्रस्तुत करके और रेलवे की देय राशि का भुगतान करके उस स्टेशन से माल की सुपुर्दगी लेने की व्यवस्था करेगा जिस स्टेशन को माल पुनः बुक किया गया है।

लेखा जोखा :—

रिबुकिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर अपने स्टेशन पर उस बकाये की सफाई के लिए तुलन पत्र (बैलेन्स शीट) में स्पेशल क्रेडिट लेकर प्रदत्त प्रभार (“पेड ऑन चार्जेज”) शीर्ष के अन्दर पूरा विवरण लिख देते हैं। जिस बीजक के अन्तर्गत उस परेषण को दुबारा बुक किया गया है उसका पूरा विवरण तुलन पत्र में दर्ज किया जाना चाहिए। उसके बाद रिबुकिंग के बीजक की एक प्रमाणित सत्य प्रतिलिपि यातायात लेखा कार्यालय को भेजी जानी चाहिए।

नोट :— (i) साधारणतया “दत्त” (Paid) माल का भी दुबारा बुक किया जा सकता है। लेकिन दर-सूची नियमों (टैरिफ रूल्स) के अन्तर्गत पूर्व दत्त के रूप में बुक किये जाने वाले यातायात को दुबारा बुक नहीं किया जायेगा।

रिबुकिंग स्टेशन पर विलम्ब शुल्क/गोदाम शुल्क आदि की नकद वसूली कर ली जानी चाहिए।

(ii) नश्य वस्तुएं एवं ऐसी वस्तुएं जिनपर भाड़े के अलावे प्रतिशत प्रभार का भुगतान किया जा चुका है उसे पुनः

बुक नहीं की जायेगी ।

- (iii) रेलवे आवागमन पर किसी तरह की पाबन्दी हो जाने से माल का दुबारा बुक नहीं किया जयोगा ।
- (iv) कन्टेनर सेवा की अवस्था में ।
- (v) वैगन लोड परेषण का रिबुकिंग नहीं किया जाता है । लेकिन मंडल प्रबन्ध के आदेश पर किया जा सकता है ।

माल यातायात का मार्ग परिवर्तन करना (डाईभरसन ऑफ गुड्स ट्राफिक)

जब किसी माल से भरे वैगन/ट्रेन लोड परेषण को अपने बुक किये गये गंतव्य स्टेशन पर पहुँचने से पहले ही रास्ते में किसी जंक्सन स्टेशन से किसी दूसरे गंतव्य स्टेशन को भेज दिया जाय तो यह माल यातायात (गुड्स ट्राफिक) का डाईभरसन कहलाता है ।

गंतव्य स्टेशन से पहले ही किसी स्टेशन पर माल के मालिक द्वारा सुपुर्दगी ले लेने को भी डाई भरसन कहते हैं ।

विधि :— इसमें निम्नलिखित विधि अपनायी जाती है :—

भेजने वाले या पानेवाले के द्वारा माल से भरे वैगन के डाई भरसन के लिए माल-बुकिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर के पास एक आवेदन पत्र देना होगा तथा साथ ही साथ मूल रेलवे रसीद भी दिखाना होगा । पार्टी को डाईभरसन फीस के रूप में 300/रूपये प्रति माल डिब्बा जमा करना होगा जो किसी भी हालत में लौटाया नहीं जायेगा । डाईभरसन होने की गारन्टी नहीं होगी जब डाईभरसन आदेश मिलने के पहले ही मालगाड़ी उस जंक्सन स्टेशन को पार कर जाय, जहाँ से डाईभरसन होना था ।

डाईभरसन फीस जमा ले लेने के बाद स्टेशन मास्टर सम्बन्धित विभागीय अधिकारी (मुख्य परिचालन प्रबन्धक/वरीय मंडल परिचालन प्रबन्धक) को डाईभरसन आदेश के लिए तार द्वारा सूचना देंगे । इस तार सूचना में वैगन नम्बर, बुकिंग का अन्य विवरण एवं डाई भरसन होने वाले स्टेशन का ब्योरा देंगे । मंडल प्रबन्ध/विभागीय अधिकारी की आज्ञा मिलने पर डाईभरसन करने वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा गाड़ी का नया ब्रैकेट/सील लेबुल नये गंतव्य स्टेशन के लिए तैयार किया जायेगा । सील लेबुल पर केवल “स्टेशन को” बदला जायेगा तथा मंडल प्रबन्धक के आदेश का विवरण दे दिया जायेगा । डाईभरसन आदेश के तार की कॉपी मूल-अग्रेषण स्टेशन, बुकिंग स्टेशन एवं नये गंतव्य स्टेशन को भी दे दी जायेगी ।

डाईभरसन की प्रक्रिया समाप्त होने पर वहाँ के स्टेशन मास्टर डाई भरसन आदेश देने वाले अधिकारी को इसकी सूचना देंगे । इसमें डाईभरसन करने की तारीख एवं समय भी दे दिया जायेगा । इस सूचना की कॉपी मूल गंतव्य स्टेशन तथा अग्रेषण स्टेशन को भी दी जायेगी ।

अग्रेषण स्टेशन नये गंतव्य स्टेशन के लिए सुपर सेसनल इनवायस (बीजक) बनायेगा तथा उस नये बीजक में पुराने बीजक का विवरण देंगे । डाईभरसन की नयी रसीद परेषण के मालिक को देने से पहले उनसे पुराना मूल रेलवे रसीद जमा ले लेंगे । इस तरह जमा लिया गया रेलवे रसीद रद्द कर दिया जायेगा एवं स्टेशन में रिकार्ड के लिए रख लिया जायेगा । इसका विवरण नये बीजक के सभी पन्नों पर कर दिया जायेगा । अगर पार्टी ने किसी कारण मूल रेलवे रसीद नहीं जमा किया है तो नये बीजक में यह एक साफ विवरण लिखकर भेजा जायेगा कि “अग्रेषण ने माल के मालिक से मूल रेलवे रसीद नहीं लिया है, अतः नये गंतव्य स्टेशन पर माल की सुपुर्दगी देने से पहले मूल रेलवे रसीद ले लें ।” नये बीजक की प्राप्ति रसीद पार्टी को दे दी जायेगी ।

लेखा जोखा :—

मूल गंतव्य स्टेशन अपने बकाये (यदि माल “देय” हो) की सफाई के लिए दो कॉपी में ओवर चार्जशीट तैयार करेंगे एवं बुकिंग स्टेशन को प्रमाणित करने के लिए भेज देंगे । बंकिंग स्टेशन द्वारा प्रमाणित करने के बाद इन दोनों प्रमाणित

कॉपियों को फिर मूल गंतव्य स्टेशन में लौटाया जायेगा । अब इसी प्रमाणित कॉपी के आधार पर बैलेन्स शीट में स्पेशल क्रेडिट लेकर बकाये को साफ कर दिया जायेगा । प्रमाणित ओवर चार्जशीट की एक कॉपी बैलेन्स शीट के साथ यातायात लेखा कार्यालय भेज दिया जायेगा ।

नोट :— अगर किसी कारणवश परेषण डाईभरसन आदेश पाने के पहले या बाद में मूल गंतव्य स्टेशन पर पहुँच जाता है तो माल की सुपुर्दगी वहीं पर दे दिया जायेगा और डाईभरसन आदेश को रद्द समझा जायेगा । अगर पार्टी वहाँ सुपुर्दगी नहीं लेना चाहता और अब भी वह अपने माल को नये गंतव्य स्टेशन पर भेजवाना चाहता है तो, उसे नियमानुसार अतिरिक्त भाड़ा देकर रिबुकिंग कर दिया जाता है ।

निम्नलिखित मामलों में डाईभरसन नहीं किये जाते हैं :—

- (i) यदि नये गंतव्य स्टेशन के लिए कोई सिविल या परिचालनिक पाबन्दी लग गई हो ।
- (ii) विदेशी यातायात होने पर ।
- (iii) 'फुटकर' माल के मामले में ।
- (iv) आंशिक माल के मामले में ।
- (v) वैगन के गंतव्य स्टेशन पर पहुँच जाने पर ।
- (vi) रास्ते के जिस जंक्शन स्टेशन से डाईभरसन होना हो उस स्टेशन से गाड़ी के आगे निकल जाने पर ।

रिबुकिंग एवं डाईभरसन में अन्तर

<u>रिबुकिंग</u>	<u>डाईभरसन</u>
(i) रिबुकिंग माल के गंतव्य स्टेशन पहुँचने पर सुपुर्दगी लेने से पहले होता है ।	(i) डाईभरसन में रास्ते के ही किसी जंक्शन स्टेशन से मालवाहन को किसी दूसरे गंतव्य स्टेशन में भेज देना होता है ।
(ii) रिबुकिंग "फुटकर माल" की ही की जाती है । कभी कभी मंडल प्रबन्ध के आदेश पर वैगन लोड परेषण का भी रिबुकिंग होता है ।	(ii) यह केवल वैगन लोड/ट्रेन लोड परेषण का होता है ।
(iii) रिबुकिंग स्टेशन मास्टर/वाणिज्य लिपिक द्वारा स्वयं किया जाता है ।	(iii) डाईभरसन मंडल प्रबन्धक के आदेश से स्टेशन मास्टर द्वारा किया जाता है ।
(iv) रिबुकिंग के मामले में मूल भाड़ा, रिबुकिंग भाड़ा स्थान शुल्क/विलम्ब शुल्क के अलावे दूसरा अन्य कोई फीस नहीं लगती है ।	(iv) डाईभरसन के मामले में लगने वाले विभिन्न भाड़े के अलावे 300/- रुपये प्रति वैगन डाईभरसन फीस लगती है ।
(v) रिबुकिंग के लिए आवेदन प्रेषक द्वारा गंतव्य स्टेशन के स्टेशन मास्टर के पास दिया जाता है ।	(v) डाईभरसन के लिए आवेदन अग्रेषण स्टेशन के स्टेशन मास्टर के द्वारा मंडल प्रबन्धक को दिया जाता है ।
(vi) नया रेलवे रसीद रिबुकिंग स्टेशन जारी करता है ।	(vi) नया रेलवे रसीद अग्रेषण स्टेशन जारी करता है ।
(vii) प्रेषक को आवश्यकता पड़ने पर नया अग्रेषण नोट भरना पड़ता है ।	(vii) डाईभरसन में प्रेषक को कोई नया अग्रेषण नोट भरकर नहीं देना पड़ता है ।
(viii) रिबुकिंग के समय माल दुबारा तौला जाता है ।	(viii) डाईभरसन के समय माल को दुबारा तौला नहीं जाता है ।

रिबुकिंग

- (ix) पैकेजों पर नया मार्किंग किया जाता है ।
- (x) रिबुकिंग के मामले में तार द्वारा सूचना नहीं भेजी जाती है ।
- (xi) रिबुकिंग स्टेशन के बकाये की सफाई “पेड ऑन चार्ज” के विवरण पर बैलेन्सशीट में स्पेशल क्रेडिट लेकर किया जाता है ।

डाईभरसन

- (ix) इसमें मार्किंग नहीं बदला जाता है लेकिन वैगन लेबुल पर “स्टेशन को” बदला जाता है ।
- (x) डाईभरसन के मामले में तार द्वारा संदेश भेजना अति आवश्यक है ।
- (xi) इसमें मूल गंतव्य स्टेशन के बकाये की सफाई प्रमाणित ओवर चार्जशीट के आधार पर बैलेन्सशीट में स्पेशल क्रेडिट लेकर किया जाता है ।

दावा

दावा (Claims) :— माल के हानि नाश नुकसान क्षय या अपरिदान (Non-delivery) के स्थिति में जब माल के मालिक द्वारा हर्जाना भुगतान के लिए प्रार्थना किया जाता है तो इसे दावा कहते हैं । इसके कारण रेलवे की छवि खराब होती है साथ ही साथ रेलवे को आर्थिक नुकसान भी होता है यदि रेलवे कर्मचारी अपने दायित्व का निर्वाह ठीक ढंग से करे तो दावा को कम किया जा सकता है । दावा पार्टी द्वारा माल बुक करने के 6 महीने के अन्दर करना चाहिए ।

कारण और निवारण :—

1. लदान के लिए डिब्बे का चुनाव करना :—

यदि उचित डिब्बे का प्रयोग नहीं किया जायेगा तो दावा हो सकता है, जो माल बन्द डिब्बे में लादा जाना चाहिए यदि वह खुले डिब्बे में लादा जाता है तो दावा का अवसर बन सकता है ।

2. डिब्बे की सफाई :—

माल लादने से पहले डिब्बों की परिक्षण एवं सफाई आवश्यक है यदि इस पर ध्यान नहीं दिया जाता है तो डिब्बा रास्ते में खराब भी हो सकता है । सफाई ठीक नहीं होने पर लादा गया माल खराब हो सकता है ।

3. प्रलेखों का बनाया जाना :—

उचित अग्रेषण नोट का भरा जाना और उस पर आवश्यक रिमार्क ले लेना चाहिए इससे रेलवे का दायित्व सीमित होता है । यदि ऐसा नहीं किया जायेगा तो रेलवे को दावा भुगतान करना पड़ सकता है ।

4. पैकिंग ठीक से न करना :—

यदि पैकिंग ठीक नहीं है, तो माल क्षतिग्रस्त और खराब हो सकता है । अतः आंतरिक तथा बाह्य दोनों प्रकार की पैकिंग पर उचित ध्यान दिया जाना चाहिए ।

5. मार्किंग सही नहीं लगाना :—

यदि पैकेजों के ऊपर ठीक मार्किंग नहीं होगी तो माल ठीक स्थान पर नहीं पहुँचेगा और क्लेम हो सकता है अतः क्लेम से बचने के लिये उचित मार्किंग पर ध्यान दिया जाना चाहिए ।

6. माल की तौल ठीक नहीं होना :—

गलत दावे से बचने के लिए माल की तौल आवश्यक है । यदि रेलवे द्वारा तौल ठीक नहीं की जाती है तो झूठा क्लेम भुगतान करना पड़ सकता है ।

7. लदान का काम ठीक ढंग से न करना :—

लदान करते समय सावधानियाँ अपनानी चाहिए यदि आवश्यक हो तो डनेज का प्रयोग किया जाए हल्की वस्तुओं पर

भारी वस्तुएँ न रखी जाए । लदान करते समय लेबल का ध्यान रखा जाये ।

8. माल डिब्बों को सील करना :—

चोरी के स्थान का पता लगाने में सील मददगार साबित होता है ।

9. लेबल लगाना गलत तरह से :—

लेबल भिन्न-भिन्न प्रकार के होते हैं । इनके द्वारा सावधानी अपनाई जाती है । पाकेट लेबल या सील लेवल से यह पता चलता है कि डिब्बा कहा जा रहा अगर लेबल नहीं रहा तो वैगन अन कनेक्टेड हो जायेगा अतः लेबल दावा को कम करने में सहायक है ।

10. चोरियाँ :—चोरियों के कारण भी दावा हो सकता है । अतः यार्ड तथा चलती गाड़ियों में सुरक्षा की उचित व्यवस्था होनी चाहिए बड़े-बड़े मालगोदामों में गेट पास की व्यवस्था होनी चाहिए ।

11. माल का भीगना :—

माल भीगने से भी क्लेम हो सकता है । अतः बन्द डिब्बे का माल खुले डिब्बे में न लादा जाए तीरपालों का प्रयोग किया जाए । कीमती और आसानी से खराब होने वाले माल को बन्द स्थान में रखा जाना चाहिए ।

12. हुक का प्रयोग :—

माल को उतारते समय, हुक का प्रयोग नहीं करना चाहिए इससे माल के पैकेजों के फटने का भय रहता है । इससे दावा हो सकता है ।

विपणन एवं विक्रय (Marketing and Sales) :— हाल के वर्षों में पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत रोड ट्रान्सपोर्ट बहुत तेजी के साथ देश के चारों तरफ फैल रहा है । जिसके कारण रेलवे यातायात से ज्यादा लोगों का झुकाव रोड यातायात की तरफ हो रहा है ।

इसी चुनौती का मुकाबला करने के लिए 1967 ई० में रेलवे बोर्ड ने विपणन एवं विक्रय संगठन का गठन किया ताकि इन संगठनों के द्वारा कीमती वस्तुओं के यातायात पर नजर रखा जा सके । साथ ही साथ जो यातायात रेलवे के द्वारा खोया जा चुका है । उसकी वापसी की जा सके साथ ही नये यातायात को अपने तरफ खींचा जा सके ।

Marketing and Sales organization का गठन दो लेवल में किया गया प्रथम इसका संचालन रेलवे बोर्ड के द्वारा किया जाता है । जिसके Head Executive Director (FM) रेलवे बोर्ड (Under Member Traffic) तथा दूसरा जिसका संचालन Zonal स्तर पर किया जाता है । इसके Head CCM (FM) होते हैं । कोई भी स्कीम बनाते समय (CCM (FM) के साथ-साथ COM का परामर्श लेना भी जरूरी होता है । Marketing And Sales Orgination अच्छे ढंग से काम करें इसके लिये अन्य वाणिज्य अधिकारी और परिचालन अधिकारी का सहयोग भी लेना होता है ।

Marketing Strategy :— जो माल बुकिंग के लिए पार्टी द्वारा लाया जाता है । इसकी बुकिंग की प्रक्रिया सरल होनी चाहिए साथ ही साथ उनके माल को सही समय पर गंतव्य स्टेशन पर पहुँचाया जा सके ।

2. अतः Goods Train को आज तेज गति वाली ट्रेन बनाकर चलाया जाने लगा है । और इसकी जानकारी व्यवसायिक वर्ग को दिया जाने लगा है ।

3. यदि सही समय पर पार्टी का माल गन्तव्य स्टेशन पर नहीं पहुँचाया जा सका हो तो इसके लिये लिए गये अतिरिक्त प्रभार को लौटा दिया जाना चाहिए साथ ही साथ उस रेलवे कर्मचारी को भी तलब करना चाहिए जिसके कारण यह यातायात बाधित हुआ ।

4. Sr. DCM तथा Station Master के द्वारा समय पर लोकल व्यापारी के साथ बैठक करनी चाहिए और उनकी समस्याओं को सुना जाना चाहिए ।

5. CCM (FM) के द्वारा भी इस प्रकार की बैठक विभिन्न चेम्बर ऑफ कामर्स के साथ करनी चाहिए तथा जहाँ तक

सम्भव हो सके उनके समस्याओं को दूर करने का प्रयास करना चाहिए ।

- 6) Goods Shed में लदान और उतराई की व्यवस्था ठीक ठाक होनी चाहिए । ताकि Loading और Unloading के कार्य में असुविधा न हो पाये ।
- 7) माल कार्यालय की कार्य अवधि का निर्धारण Local Merchants से परामर्श लेने के बाद करनी चाहिए रेलवे के कर्मचारी को अपने ग्राहकों से ऐसा व्यवहार करना चाहिए कि उन से दोस्ताना सम्बन्ध स्थापित करे इससे भी रेलवे के आय को बढ़ाया जा सकता है ।

Some Measures Adopted by the Railway :—

- 1- Container Service कंटेनर सेवा
- 2) Freight Forwarders Scheme फ्रेट फॉर्वाडर स्कीम
- 3) Station to Station Rate स्टेशन टू स्टेशन दर
- 4) City Booking Office/Agency सीटि बुकिंग ऑफिस
- 5) OutAgency आउट एजेन्सी
- 6) Own Your Wagon Scheme
- 7) Street Delivery System

Container Service :— कन्टेनर सेवा का तात्पर्य रेल द्वारा प्रदान Door to Door सेवा है । इस सेवा को रेलवे में 1966 से शुरू में किया गया विशेष डिजाइन के सपाट डिब्बे में माल ढोने वाले 5 टन भार वाले घरेलू कन्टेनर भारतीय रेल पर चुनिन्दा जोड़ी स्टेशनों के मध्य शुरू किया गया व्यापारियों के लिए कन्टेनर सेवा कुछ विशिष्ट लाभ प्राप्त करती है । विशेष रूप से डिजाइन किए गये सड़क वाहन कन्टेनरों को प्रेषक के परिसरों में लादा जाता है तथा उसकी उपस्थिति में उसमें ताला लगा दिया जाता है । कन्टेनरी के साथ एक Commercial Clerk भी जाता है जो मौके पर ही अग्रेषण पत्र भरवा कर साथ ही साथ Railway रसीद जारी कर देता है । कन्टेनरों को वहाँ से लाकर क्रेन द्वारा सपाट माल डिब्बो में चढ़ा दिया जाता है । इसे रेलवे निर्धारित समय में पहुँचाती है । इसके लिए Speed Link Train द्वारा इसे भेजता है । गन्तव्य स्टेशन द्वारा पुनः प्रेषिती के गोदाम में कन्टेनरों को पहुँचाया जाता है एवं कन्टेनरो का ताला खोला जाता है और इनका माल उतार लिया जाता है । प्रत्येक कन्टेनर में अलग-अलग ताले लगे होते हैं । अतः मार्ग में उनके क्षति ग्रस्त होने और माल चोरी होने की कोई संभावना नहीं रह जाती है । इससे ग्राहकों को पैकिंग पर भी बहुत कम खर्च करना होता है । इस सेवा का प्रबन्धक अब (कन्टेनर कार्पोरेशन ऑफ इन्डिया) द्वारा किया जाता है ।

Freight Forwarder Scheme :— सड़क यातायात की प्रतिस्पर्धा से निपटने के लिये महत्पूर्ण ट्रक मार्गों विशेष रूप से ऐसे बिन्दुओं के मध्य जहाँ उपभोक्ता एवं औद्योगिक वस्तुओं का भारी मात्रा में परिवहन किया जाता है । भारतीय रेलवे द्वारा 1969 में माल प्रेषक योजना को चालू किया गया था ।

:— सड़क यातायात की प्रतिस्पर्धा से निपटने के लिये महत्पूर्ण ट्रक मार्गों विशेष रूप से ऐसे बिन्दुओं के मध्य जहाँ उपभोक्ता एवं औद्योगिक वस्तुओं का भारी मात्रा में परिवहन किया जाता है । भारतीय रेलवे द्वारा 1969 में माल प्रेषक योजना को चालू किया गया था । इस योजना के अन्तर्गत प्रतिष्ठित रोड कैरियर एजेन्टों जिनके पास उपयुक्त संख्या में ट्रको का बेड़ा है तथा गोदाम की सुविधा उपलब्ध हो को माल प्रेषक के रूप में नियुक्त किया जाता है । इसे Sr. DCM नियुक्त करते हैं । यह एजेन्ट विभिन्न स्थानों के व्यापारियों से फुटकर पैकेजों माल एकत्र करके उसे एक वैगन लोड प्रेषण के रूप में बुक करने के लिए रेलवे को प्रस्तुत करता है साथ ही साथ स्वयं एक अग्रेषण नोट भरता है तथा सामान का एक स्पेज भी दे देता है । प्रेषक के इस कार्य के लिए पूरे वैगन भार के लिए एक रेलवे द्वारा विशिष्ट एक मुस्त दरे (Lump Sump Rate) प्रस्तावित की जाती है । गन्तव्य स्टेशन पर भी एक Freight Forwarder रहता है । जो माल की Delivery रेल से लेकर उसपर लगे लेवल के अनुसार Party को पहुँचा देता है । वह पार्टी से रेलवे के नियमानुसार भाड़ा ले लेता है । इन सभी मालों को प्रेषक के जोखिम पर बुक किया जाता है । अग्रेषण नोट में पैकेजो अथवा उनकी

अर्न्तवस्तुओं के सम्बन्ध में किसी प्रकार का कोई विवरण नहीं दिया जाता प्रेषक द्वारा घोषित भार की सामान्यतः रेलवे द्वारा जाँच नहीं की जाती जबतक इसके लिए यदि कोई विशेष कारण न हो ।

रेल अधिनियम 1989 के धारा 93 से 112 के अंतर्गत वाहक के रूप में रेल प्रशासनों का उत्तरदायित्व इस प्रकार है :—

धारा 93. माल वाहक के रूप में रेल प्रशासन का साधारण उत्तरदायित्व— इस अधिनियम में अन्य उपबंधित के सिवाय, रेल प्रशासन निम्नलिखित किसी कारण के सिवाय परेषण की अभिवहन में अद्भूत हानि,, नाश, नुकसान या क्षय या उसके अपरिदान (Non-Delivery) के लिए उत्तरदायी होगा,

अर्थात् :—

- (क) दैवीकृत;
- (ख) युद्धकृत;
- (ग) लोक शत्रुकृत;
- (घ) विधिक आदेशिका के अधीन गिरफ्तारी, अवरोध या अभिग्रहण;
- (ङ) केंद्रीय सरकार या किसी राज्य सरकार द्वारा अथवा केंद्रीय सरकार या किसी राज्य सरकार द्वारा उस निमित्त उसके द्वारा प्राधिकृत उसके अधीनस्थ किसी अधिकारी या प्राधिकारी द्वारा अधिरोपित निर्बन्धन या आदेश;
- (च) परेषक या परेषिती या पृष्ठांकिती का या परेषक या परेषिती या पृष्ठांकिती के अभिकर्ता या सेवक का कार्य या लोप या उपेक्षा;
- (छ) माल में अन्तर्निहित त्रुटि, क्वालिटी या खोट के कारण आयतन या वजन में प्राकृतिक क्षय या अपक्षय;
- (ज) अप्रकट खराबी;
- (झ) आग, विस्फोटक या कोई अप्रत्याशित जोखिम;

परंतु जहां यह साबित भी कर दिया जाता है कि ऐसी हानि, नाश, नुकसान, क्षय या अपरिदान पूर्वोक्त किसी एक या अधिक कारणों से हुआ है वहां भी रेल प्रशासन ऐसी हानि, नाश, नुकसान क्षय या अपरिदान के लिए अपने उत्तरदायित्व से तब तक मुक्त नहीं होगा, जब तक रेल प्रशासन यह और साबित नहीं कर देता है कि उसने माल के वहन में युक्तियुक्त दूरदर्शिता और सतर्कता बरती है ।

धारा 94. ऐसी साइडिंग पर जो रेल प्रशासन की नहीं है, माल का लदान या परिदान किया जाना —

(1) जहां माल का रेल द्वारा वहन के लिए ऐसी साइडिंग पर, जो रेल प्रशासन की नहीं है, लदान किया जाना अपेक्षित है, वहां रेल प्रशासन ऐसे माल की किसी भी कारण से उद्भूत किसी हानि, नाश, नुकसान या क्षय के लिए उत्तरदायी नहीं होगा जब तक कि वह वैगन, जिसमें माल रखा हुआ है, रेल प्रशासन और साइडिंग के बीच वैगनों की अदला-बदली के विनिर्दिष्ट स्थान पर न रख दिया गया हो और इस निमित्त प्राधिकृत किसी रेल सेवक को साइडिंग के स्वामी ने तदनुसार लिखित रूप में सूचना दे दी हो ।

(2) जहां रेल प्रशासन द्वारा किसी परेषण का ऐसी साइडिंग पर, जो रेल प्रशासन की नहीं है, परिदत्त किया जाना अपेक्षित है वहां रेल प्रशासन, ऐसे किसी परेषण की किसी भी कारण से उद्भूत किसी हानि, नाश, नुकसान या क्षय या अपरिदान के लिए तब उत्तरदायी नहीं होगा, जब रेल और साइडिंग के बीच वैगनों की अदला-बदली के विनिर्दिष्ट स्थान पर उस वैगन को जिसमें परेषण है, रख दिया गया हो और तदनुसार यह सूचना इस निमित्त प्राधिकृत किसी रेल सेवक द्वारा लिखित रूप से साइडिंग के स्वामी को दे दी गई हो ।

धारा 95. अभिवहन में विलम्ब या अवरोध (Delay or Detention in Transit)— रेल प्रशासन किसी ऐसी परेषण की हानि, नाश नुकसान या क्षय के लिए उत्तरदायी नहीं होगा जिसके बारे में स्वामी यह साबित कर देता है कि वह उनके

वहन में विलम्ब या अवरोध के कारण हुआ है, यदि रेल प्रशासन यह साबित कर देता है कि ऐसा विलम्ब या अवरोध के कारण हुआ है, यदि रेल प्रशासन यह साबित कर देता है कि ऐसा विलम्ब या निरोध उसके नियंत्रण के परे कारणों से हुआ है या वह उसकी या उसके किसी सेवक की किसी उपेक्षा या अवचार के बिना हुआ है ।

धारा 96. भारत में और विदेशों में रेलों पर गुजरने वाला यातायात (Traffic Passing over railways in India & railways in foreign countries)– जहाँ भारत में किसी स्थान से भारत के बाहर किसी स्थान तक या भारत के बाहर किसी स्थान से भारत में किसी स्थान तक या भारत के बाहर एक स्थान से भारत के बाहर किसी अन्य स्थान तक या भारत में किसी एक स्थान से भारत के बाहर किसी राज्यक्षेत्र से होकर भारत में किसी अन्य स्थान तक किसी परेषण के वहन के अनुक्रम में, उसे भारत में के किसी रेल प्रशासन की रेल पर वहन किया जाता है, वहाँ पर रेल प्रशासन इस अध्याय के उपबन्धों में से किसी के अधीन माल की किसी भी कारण से उद्भूत होने वाली हानि, नाश, नुकसान या क्षय के लिए उत्तरदायी नहीं होगा जब तक कि उस माल के स्वामी द्वारा यह साबित नहीं कर दिया जाता है कि ऐसी हानि, नाश, नुकसान या क्षय उस रेल प्रशासन की रेल पर हुआ है ।

धारा 97. स्वामी-जोखिम रेट पर वहन किया गया माल (Goods Carried at Owner's Risk Rate)– धारा 93 में किसी बात के होते हुए भी, रेल प्रशासन तब तक स्वामी-जोखिम रेट पर वहन किए गए किसी परेषण की किसी भी कारण से उद्भूत होने वाली किसी हानि, नाश, नुकसान, क्षय अपरिदान के लिए, जो अभिवहन में हो, उत्तरदायी नहीं होगा जब तक यह साबित न हो जाए कि वह हानि, नाश, क्षय या अपरिदान उसकी या उसके किसी सेवक की ओर से किसी अपेक्षा या अवचार के कारण हुआ है ।

परंतु जहां–

- (क) ऐसा संपूर्ण परेषण या ऐसा कोई संपूर्ण पैकेज, जो ऐसे परेषण का भाग है, परेषिती या पृष्ठांकित को परिदत्त नहीं किया जाता है और रेल प्रशासन द्वारा यह साबित नहीं किया जाता है कि ऐसा अपरिदान अग्नि या रेलगाड़ी की दुर्घटना के कारण है; या
- (ख) ऐसे किसी परेषण या ऐसे किसी पैकेज के बारे में परेषण का भाग है, जो ऐसे आच्छादित या सुरक्षित किया गया था कि आच्छादन या सुरक्षा हाथ से सरलतापूर्वक नहीं हटाई जा सकती थी, परिदान किए जाने पर या उसके पूर्व रेल प्रशासन को यह बताया जाता है कि उस परेषण या पैकेज के किसी भाग का अभिवहन में भूल किया गया है,

वहाँ रेल प्रशासन परेषक, परेषिती या पृष्ठांकित को यह प्रकट करने के लिए बाध्य होगा कि उस परेषण या पैकेज को, उस संपूर्ण अवधि के दौरान जबकि वह उसके कब्जे या नियंत्रण में था, कैसे रखा गया था, किन्तु यदि ऐसे प्रकटीकरण से रेल प्रशासन या उसके किसी सेवक की ओर से उपेक्षा या अवचार का समुचित रूप से अनुमान नहीं लगाया जा सकता है तो ऐसी उपेक्षा या अवचार साबित करने का भार परेषक, परेषिती या पृष्ठांकित पर होगा ।

धारा 98. त्रुटिपूर्ण दशा में या त्रुटिपूर्ण रूप से पैक किया गया माल (Goods in defective condition or defectively)– (1) इस अध्याय के पूर्वगामी उपबन्धों में किसी बात के होते हुए भी, जब वहन के लिए किसी रेल प्रशासन को सौंपा गया कोई माल–

- (क) त्रुटिपूर्ण दशा में है जिसके परिणामस्वरूप उसकी नुकसान, क्षय, रिसन या उपचय हो सकता है; अथवा
- (ख) या तो त्रुटिपूर्ण रूप से पैक किया गया है या ऐसी रीति से पैक नहीं किया गया है जो विहित की जाए और ऐसी त्रुटिपूर्ण या अनुचित पैकिंग के परिणामस्वरूप उसका नुकसान, क्षय, रिसन या उपचय हो सकता है,

और ऐसी दशा या त्रुटिपूर्ण या अनुचित पैकिंग का तथ्य परेषक या उसके अभिकर्ता द्वारा प्रेषण टिप्पणी में अभिलिखित किया गया है, तब रेल प्रशासन किसी नुकसान, क्षय, रिसन या उपचय के लिए या उस दशा के लिए जिसमें ऐसा माल गन्तव्य स्थान पर परिदान के लिए उपलब्ध है, उत्तरदायी नहीं होगा :

परंतु यदि रेल प्रशासन या उसके किसी कर्मचारी की ओर से उपेक्षा या अवचार साबित हो जाता है तो रेल प्रशासन ऐसे किसी नुकसान, क्षय, रिसन या उपचय के लिए उस दशा के लिए, जिसमें ऐसा माल गन्तव्य स्थान पर परिदान के लिए

उपलब्ध है, उत्तरदायी होगा ।

(2) जब वहन के लिए रेल प्रशासन को सुपुर्द किए गए किसी माल के गन्तव्य स्टेशन पर पहुंचने पर यह पाया जाता है कि उसको नुकसान पहुंचा है या उसका क्षय, रिसन या अपचय हुआ है तो रेल प्रशासन माल के नुकसान, क्षय, रिसन या अपचय के लिए, रेल प्रशासन द्वारा यह सबूत देने पर उत्तरदायी नहीं होगा कि—

(क) माल रेल प्रशासन को सुपुर्द किए जाते समय त्रुटिपूर्ण दशा में था या उस समय या तो त्रुटिपूर्ण रूप से पैक किया हुआ था या ऐसी रीति में पैक नहीं किया हुआ था जो विहित की जाए और जिसके परिणामस्वरूप उसका नुकसान, क्षय, रिसन या अपचय हो सकता था; और

(ख) रेल द्वारा वहन के लिए माल को रेल प्रशासन को सुपुर्द किए जाते समय ऐसी त्रुटिपूर्ण दशा या त्रुटिपूर्ण या अनुचित पैकिंग को रेल प्रशासन या उसके किसी सेवक के ध्यान में नहीं लाया गया था :

परंतु यदि रेल प्रशासन या उसके किसी सेवक की ओर से किस अपेक्षा या अवचार का किया जाना साबित कर दिया जाता है तो रेल प्रशासन ऐसे किसी नुकसान, क्षय, रिसन या अपचय के लिए उत्तरदायी होगा ।

धारा 99. अभिवहन की समाप्ति के पश्चात् रेल प्रशासन का उत्तरदायित्व (Responsibility of a railway administration of the termination of transit)— (1) किसी परेषण की हानि, नाश, नुकसान, क्षय या अपरिदान के लिए रेल प्रशासन अभिवहन की समाप्ति के पश्चात् सात दिन की कालावधि तक भारतीय संविदा अधिनियम, 1872 (1872 का 9) की धारा 151, धारा 152 और धारा 161 के अधीन उपनिहिती के रूप में उत्तरदायी होगा:

परंतु जहां परेषण स्वामी—जोखिम रेट पर है वहां रेल प्रशासन अपनी या अपने सेवकों में से किसी की अपेक्षा या अवचार के साबित होने पर ही ऐसी हानि, नाश, क्षय या अपरिदान के लिए उपनिहिती के रूप में उत्तरदायी होगा, अन्यथा नहीं ।

(2) अभिवहन की समाप्ति से सात दिन की कालावधि के अवसान के पश्चात् उद्भूत किसी परेषण की हानि, नाश, नुकसान, क्षय या अपरिदान के लिए प्रशासन किसी भी दशा में उत्तरदायी नहीं होगा ।

(3) इस धारा के पूर्वगामी उपबंधों में किसी बात के होते हुए भी, रेल प्रशासन विनश्वर माल, जीवजन्तुओं, विस्फोटक पदार्थों तथा ऐसे खतरनाक या अन्य माल की, जो विहित किया जाए, हानि, नाश, नुकसान, क्षय या अपरिदान के लिए अभिवहन की समाप्ति के पश्चात् उत्तरदायी नहीं होगा ।

(4) इस धारा के पूर्वगामी उपबंधों में किसी बात से किसी व्यक्ति के उस समय के लिए, जब तक परेषण रेल वैगनों से उतार नहीं लिया जाता है, या रेल परिसर से हटा नहीं लिया जाता, यथास्थिति, किसी डेमरेज या स्थान—भाड़े का संदाय के दायित्व पर प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

धारा 100. सामान के वाहक के रूप में उत्तरदायित्व (Responsibility as carrier of luggage) – रेल प्रशासन किसी सामान की हानि, नाश, नुकसान, क्षय या अपरिदान के लिए तभी उत्तरदायी होगा जब किसी रेल सेवक ने सामान बुक किया हो और उसके लिए रसीद दी हो तथा उस सामान की दशा में यात्री द्वारा अपने भारसाधन में वहन किया जाता है, जब यह भी साबित कर दिया जाता है कि हानि, नाश, नुकसान या क्षय उसकी या उसके किसी सेवक की अपेक्षा या अवचार (Negligence) के कारण हुआ था ।

धारा 101. जीवजन्तुओं के वाहक के रूप में उत्तरदायित्व (Responsibility as carrier of animals)— रेल प्रशासन, रेल द्वारा वहन किए गए किसी जीवजन्तु के डर जाने या व्याकुलता के कारण या परेषक द्वारा वैगनों के अधिक लदान के कारण उद्भूत किसी हानि या नाश या क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा ।

धारा 102. कतिपय दशाओं में दायित्व से विमुक्ति (Exoneration from liability in certain cases) – इस अध्याय के पूर्वगामी उपबंधों में किसी बात के होते हुए भी, कोई रेल प्रशासन किसी परेषण की हानि, नाश, नुकसान, क्षय या अपरिदान के लिए निम्नलिखित दशाओं में उत्तरदायी नहीं होगा :—

(क) जब ऐसी हानि, नाश, नुकसान, क्षय या अपरिदान इस तथ्य के कारण हुआ है कि धारा 66 की उपधारा (1) के अधीन दिए गए विवरण में परेषण का तात्त्विक रूप से मिथ्या वर्णन किया गया है; या

(ख) जहां परेषक या परेषिती या पृष्ठांकिती अथवा परेषक, परेषिती या पृष्ठांकिती के किसी अभिकर्ता द्वारा कोई कपट किया गया है; या

(ग) जहां रेल प्रशासन द्वारा साबित कर दिया जाता है कि वह निम्नलिखित से पारित या उद्भूत हुआ है—

(i) परेषक या परेषिती या पृष्ठांकिती द्वारा अथवा परेषक, परेषिती या पृष्ठांकिती के किसी अभिकर्ता द्वारा अनुचित लदाई या उतराई से;

(ii) बुलावा, सिविल अशान्ति, हड़ताल, तालेबंदी या श्रमिकों के रोके जाने या अवरोध, किसी भी कारण से है, चाहे वह आंशिक हो अथवा साधारण;

(घ) किसी की अप्रत्यक्ष या पारिणामिक हानि या नुकसान के लिए या ऐसी हानि के लिए जो विशिष्ट बाजार में माल न पहुंचने से हुई है ।

साइडिंग

सहायता प्राप्त/निजी साइडिंग (Assisted cum private siding) :— वह साइडिंग है, जो कोयला और खनन क्षेत्र को छोड़कर किसी विशेष करार के अधीन किसी सरकारी विभाग फ़ैक्ट्री, मिल या अन्य औद्योगिक परिसर के लिए बनाई गई हो ।

इससे व्यापारिक केन्द्र तथा स्टेशन के मध्य माल को खींचकर ले जाने की आवश्यकता नहीं रहती है ।

जब कभी किसी फ़ैक्ट्री/मिल या उद्योग के लिए साइडिंग की आवश्यकता होती है, तो इसके लिए एक आवेदन पत्र मंडल रेलवे प्रबंधक (DRM) को भेजा जाना चाहिए, जिसके साथ साइडिंग के लिए जाने वाले सर्वेक्षण, आवश्यक नक्शे तथा अनुमान लागत इत्यादि पर होने वाले लागत मूल्य को भी जमा किया जाना चाहिए ।

इंजीनियरिंग विभाग द्वारा सम्पूर्ण विवरण जोनल कार्यालय भेजा जाता है । लेखा विभाग की संस्तुति प्राप्त होने के बाद साइडिंग निर्माण की अनुमति सक्षम प्राधिकारी द्वारा दी जाती है ।

साइडिंग नियमों का उदारीकरण :—

- * साइडिंग से मिलने वाले माल यातायात को बढ़ावा देने हेतु साइडिंग के उपर्युक्त वर्तमान नियमों में उदारीकरण किया गया है ।
- * अब प्रधान कार्यालय में समझौता पर हस्ताक्षर करने अथवा अन्य कार्य के लिए मॉडल अधिकारी (CCM (FM) को बनाया गया है ।
- * सर्वे तथा स्वीकृति में अब 6 माह से 12 माह का समय दिया गया है ।
- * पार्टी द्वारा अदा की जाने वाली फीस तथा कुछ प्रभारों को भी कम किया गया है ।
- * साइडिंग मालिक द्वारा 'टेक ऑफ' प्वाइंट (Take Off Point) से 'कैपिटल कोस्ट' ली जाएगी ।

साइडिंग का प्रकार :

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| (क) सहायता प्राप्त साइडिंग | (ख) निजी साइडिंग |
| (ग) मिलिट्री साइडिंग | (घ) पब्लिक साइडिंग |
| (ङ) विभागीय साइडिंग | |

(क) सहायता प्राप्त साइडिंग :—

सहायता प्राप्त साइडिंग को डाले जाने की लागत को आंशिक रूप से आवेदनकर्ता तथा आंशिक रूप से रेलवे द्वारा वहन किया जाता है। रेलवे तभी सहायता देती है, जब पार्टी 10 वर्ष तक ट्राफिक देने का समझौता करे।

इस संबंध में भूमि, मिट्टी डालने, पत्थर व साइडिंग के बाहर किसी इमारत बनाने का खर्चा पार्टी द्वारा किया जाता है। साइडिंग की सीमा के बाहर इन्टरलाकिंग, सिगनलिंग तथा OHE का खर्चा रेलवे उठाती है। पार्टी को खर्च का एस्टीमेट, मंडल कार्यालय द्वारा कराना पड़ता है।

(ख) निजी साइडिंग :—

इन साइडिंगों को पार्टी के आग्रह पर डाला जाता है, तथा इसकी पूरी लागत आवेदनकर्ता को ही वहन करना पड़ता है।

इसके लिए प्रार्थना पत्र COM को देना पड़ता है। प्रस्ताव को परखने के बाद क्षेत्रीय रेलवे द्वारा 'नो आब्जेक्शन प्रमाण पत्र' जारी किया जाता है। तत्पश्चात् पार्टी को 'रेलवे बोर्ड' से रेल ट्रान्सपोर्ट क्लियरेंस' प्रमाण पत्र लेना पड़ता है। तत्पश्चात् पार्टी द्वारा विस्तृत सर्वे कराना पड़ता है। ऐसी सर्वे रेलवे द्वारा या विशेष सलाहकारों द्वारा भी कराया जा सकता है। यदि रेलवे करती है, तो पार्टी इसका खर्चा अदा करती है। सर्वे पूर्ण होने पर निर्माण कार्य रेलवे द्वारा या किसी अन्य एजेन्सी द्वारा भी कराया जा सकता है।

पार्टी को फुलरैक हैंडलिंग की सुविधा दी जाती है। रेलवे द्वारा अपनी भूमि का लाइसेंस भी दिया जा सकता है। रेलवे द्वारा किए जाने वाले सारे खर्चों का पैसा पार्टी द्वारा अग्रिम भूगतान किया जाता है।

(ग) मिलिट्री साइडिंग :—

इन साइडिंगों को रक्षा विभाग की विशिष्ट आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए डाला जाता है। इनका प्रयोग केवल रक्षा विभाग द्वारा ही किया जाता है।

(घ) पब्लिक साइडिंग/सार्वजनिक साइडिंग :—

सार्वजनिक साइडिंग रेलवे की ऐसी साइडिंग है जो मुख्य स्टेशन के माल गोदाम से थोड़ी दूरी पर बनाई जाती है।

ऐसी साइडिंग के सारे यातायात के लिए खुली रहती है।

(ङ) विभागीय साइडिंग :—

यह वे साइडिंग होते हैं, जिनका प्रयोग रेलवे को अपने विभागों जैसे रेल पथ निरीक्षक/कार्य निरीक्षक इत्यादि द्वारा किया जाता है।

साइडिंग में यातायात की बुकिंग एवं सुपुर्दगी प्रक्रिया :—

साइडिंग में माल बाबू (Goods Clerk) तैनात किए भी जा सकते हैं, अथवा नहीं भी। जहां साइडिंग में माल बाबू तैनात किए जाते हैं, उसका वेतन तथा अन्य अनुसंगिक व्यय उपयोगकर्ता द्वारा दिया जाता हो वहाँ आउटवार्ड/निर्गम माल का लदान, मिलान इत्यादि का पर्यवेक्षण माल बाबू द्वारा किया जाता है, तथा रेलवे रसीद वहीं जारी किया जाता है।

आवक माल का उतराई, मिलान व अन्य प्रभार का वसूली का दायित्व उसी माल बाबू पर रहता है। ऐसी स्थिति में जहाँ माल बाबू न हो उस साइडिंग के सेवाकारी स्टेशन द्वारा 'से लदा बताया गया' लिख कर रेलवे रसीद जारी की जाएगी।

माल बाबू न तो आवक माल के लदान का पर्यवेक्षण करता है, और न आवक माल की उतराई का।

रेलवे सामग्री तथा भण्डार की ढुलाई

रेलवे रेल सामग्री तथा भण्डार की भी ढुलाई निर्माण / Construction इत्यादि उद्देश्य हेतु करती है। यदि रेल सामग्री व भण्डार का वजन 2 किंवटल से अधिक न हो तो ऐसे में सामान्यतया इसे सवारी/पार्सल गाड़ियों द्वारा बुक किया जाता है।

यदि परेषण का वजन दो किंवटल से अधिक हो तो उसे सधारणतया माल गाड़ी से भेजा जाता है।

मालगाड़ी द्वारा रेल सामग्री तथा भण्डार की ढुलाई की दरें पब्लिक माल की तरह ही होती है। RMC का बुकिंग वर्गीकरण के Class-100 के अनुसार होता है। (1.5.2007 से लागू)

निम्न रेलवे सामग्री एवं भण्डार की ढुलाई निःशुल्क होती है :—

- वे वस्तुएँ जो IRCA कार्यालय अथवा किसी रेलवे के प्रधान कार्यालय के निरीक्षण के लिए भेजी जा रही हो,
 - IRCA के जनरल सैक्रेटरी द्वारा अथवा 'को' भेजे जाने वाले IRCA प्रकाशनों के परेषण।
 - एक रेलवे प्रशासन द्वारा अन्य रेलवे प्रशासन को भेजी जाने वाली टैरिफ, समय सारणी दर सूचियाँ इत्यादि।
 - रेलवे प्रकाशनों के पैकेज जो जनता को बेचे जाने के अभिप्राय से किसी रेल प्रशासन द्वारा दूसरी रेलों पर स्थित बुक स्टॉल/ऐजेन्टों को भेजे जाएँ बुक स्टाल ऐजेन्टों द्वारा न बिके हुए प्रकाशन मालिक रेलवे को भेजे जाएँ।
 - रेलवे सामग्री के छोटे परेषण जो 20 कि० ग्रा० से कम हों तथा विशेष मद के हों जैसे रस्सा, कार्यालयीय आवरण माल डिब्बा आवरण।
 - कर्मचारियों को संभरण किया जाने वाला पानी।
 - क्षतिग्रस्त लिंग स्टाक और स्टेशनरी पम्प की मरम्मत के लिए भेजी गई सामग्री।
- आपसी सहमति से मालिक रेलवे को लौटाया गया कोई सामान, मालिक रेलवे को लौटाए गए गैर-मानक पहिए व धुरे तथा क्षतिग्रस्त वाहन जो मालिक रेलवे को बिना लदान किए वापस भेज दिए गये हों,
- पीछे छूट गई सामग्री जो परेषण को पूरा करने के लिए भेजी जाएँ।
 - परेषण में जो वस्तुएं कम या गायब पायी जाएँ उनकी पूर्ति के लिए भेजी गई वस्तुएं।
 - जब परेषक के अनुरोध पर ऐसी वस्तुएं के वहन के लिए खुले माल डिब्बों का संभरण किया जाए जिनके लिए सामान्यतः बन्द माल डिब्बों का प्रयोग किया जाता है, तो परेषक द्वारा दी गई तिरपालें, टाट, पर्दे रस्सी तथा लोहे की नालीदार चादरें।

RMC हेतु अलग से रेल सामग्री परेषण प्रपत्र भरा जाता है। यह तीन प्रति में तैयार यिका जाता है। प्रथम पर्ण अभिलेख पर्ण होता है। रेल सामग्री और भण्डार के चिहनांकित करने, उस पर लेबिल लगाने तथा तौलने इत्यादि के संबंध में वही नियम लागू होते हैं, जो साधारण द्वारा भेजे जाने वाले परेषणों के लिए निर्धारित है।

RMC हेतु भुगतान RMC Note (RMC नोट) द्वारा किया जाता है। जो जारी करने वाले अधिकारी के पास रहता है, दूसरा स्टेशन पर्ण होता है, जिसके प्राधिकार पर परेषण बुक किया जाता है, तथा उसे अग्रेषण स्टेशन पर रखा जाता है, तीसरा लेखा पर्ण होता है, जो अग्रेषक स्टेशन के यातायात लेखा कार्यालय को भेजा जाता है।