भारतीय रेल

जुलाई 2021

₹ 20



माननीय राष्ट्रपति की रेल यात्रा से गौरवान्वित हुई भारतीय रेल

प्रिय विज्ञापनदाता

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र मासिक हिन्दी पत्रिका

भारतीय रेल

में अपना विज्ञापन देकर लाखों उपभोक्ताओं के तक अपना उत्पादों की पहुंच बनाएं

विज्ञापन दरें

(विज्ञापन चार कलर में) नीचे दी गई दरों के साथ 5 प्रतिशत की जीएसटी/आइजीएसटी प्राप्य होगी

विवरण	विशेष दर (वार्षिक अंक) (₹)	सामान्य अंक मासिक दरें	
		सामान्य दरें (₹)	अनुबंधित दरें (₹)
बैक कवर	13,300	11,400	10,450
सेकेण्ड कवर	12,350	10,450	9,500
थर्ड कवर	11,400	9,500	8,550
पूरा पृष्ठ (विशेष स्थिति, जैसे टेक्स्ट से पूर्व व बाद में)	9,500	8,550	7,600
पूरा पृष्ठ	8,550	7,600	6,650
आधा पृष्ठ	6,650	5,130	4,180
सेंटर स्प्रेड	17,000	15,000	13,300
सेंटर स्प्रेड (दो पेज इकट्ठे (स्पेशल पोजीशन)	18,500	16,500	14,700

* तीन महीने या ज्यादा समय के लिए लगातार अथबा बारी-बारी देने पर अनुबंधित दरें लागू।

तकनीकी विवरण

पत्रिका का आकार	छपाई क्षेत्र
28 X 20.5 सेमी	23 X 16.5 सेमी

भुगतान का माध्यम : व्यापार प्रबंधक, भारतीय रेल, नई दिल्ली के पक्ष में डिमाण्ड ड्राफ्ट अथवा नकद राशि रूम नं. 310, रेल भवन, नई दिल्ली - 110 001 में जमा की जा सकती है

संपर्क करें

प्रशांत कुमार पट्टनायक, व्यापार प्रबंधक
310, रायसीना रोड, नई दिल्ली - 110 001
टेलिफोन : 9717647367, 011-233822531, 23303665, 23304456

विज्ञापन सामग्री : ई-मेल, आर्टपुल, सीडी

पत्रिका का प्रसार : समग्र देश में

भारतीय रेल

रेल मंत्रालय की एकमात्र हिन्दी मासिक पत्रिका

जुलाई 2021 | आरंभ : 1960 | वर्ष : 61 | अंक : 12 | मूल्य : ₹20

संपादक मंडल

श्री सुनीत शर्मा
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड

श्री नरेश सालेचा
सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड

श्री आर. एन. सिंह
सचिव, रेलवे बोर्ड

श्री राजेश दत्त बाजपेई
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

संपादक

योगेश अवस्थी

संपादकीय कार्यालय

संपादक, भारतीय रेल,
कमरा नं. 337-बी, रेल भवन,
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
editorbhartiyarailrb@gmail.com
editorbhartiyarail@gmail.com

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क

श्री प्रशान्त कुमार पट्टनायक
व्यापार प्रबंधक
कमरा नं. 310, रेल भवन
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
टेलीफोन: 23303665, 23382531
bmpr310rb@gmail.com

सदस्यता शुल्क

सर्वसाधारण - ₹250
रेलकर्मियों के लिए - ₹200
(विदेशी) सी-मेल द्वारा - ₹ 1,250
(विदेशी) एयर-मेल द्वारा - ₹ 2,500

संपादन सहयोग

श्री रणमत सिंह

आवरण

दिल्ली सफदरजंग रेलवे स्टेशन पर माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद को राष्ट्रपिता महात्मा गांधी की तसवीर भेंट कर उनका स्वागत करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल
-फोटो साभार : राष्ट्रपति भवन

फॉलो करें

Twitter : @bhartiyarailrb
Instagram : bhartiyarailpatrika

इस पत्रिका में छपी हर सामग्री का सम्बन्ध, जब तक विशेषत: स्पष्ट न लिखा जाए, किसी सरकारी सूत्र से न समझा जाए।

© भारतीय रेल



माननीय राष्ट्रपति ने रेलगाड़ी से अपने गृहनगर तक की यात्रा कर भारतीय रेल को गौरवान्वित किया
5

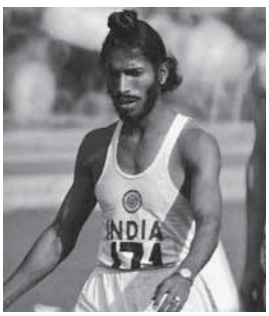
7 भूतपूर्व माननीय राष्ट्रपतियों द्वारा भारतीय रेल में की गई यात्रा की झांकी
11 मुंबई-पुणे डेक्कन एक्सप्रेस स्पेशल ट्रेन : विस्टाडोम कोच पहली यात्रा में हाउसफुल
12 रेल संचालन में सुरक्षा को बढ़ावा देने हेतु भारतीय रेल को स्पेक्ट्रम आवंटन...
14 रेलवे सुरक्षा बल ने नई प्रौद्योगिकी की मदद् से यात्रियों की सुरक्षा सुदृढ़ बनाई
16 भारतीय रेल की 1,15,000 करोड़ रुपये से अधिक की 126 परियोजनाएं तैयार
17 भारतीय रेल ने सबसे अधिक माल ढुलाई का रिकॉर्ड बनाया
19 श्रीनगर सहित कश्मीर घाटी के सभी 15 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाइ सुविधा
20 किसान रेल द्वारा अब तक 60 रेलमार्गों पर 2.7 लाख टन माल की ढुलाई की गई
21 भारतीय रेल ने रोड ओवर ब्रिज का काम रिकॉर्ड 20 दिनों में सफलतापूर्वक पूरा किया
22 कोविड से जंग
27 शून्य कार्बन उत्सर्जन के साथ भारतीय रेल दुनिया में सबसे बड़ी हरित रेल बनने की राह पर
29 बनारस रेल इंजन कारखाना : स्वच्छ पर्यावरण के लिए संकल्पित — *अंजली गोयल*
31 ई-ऑफिस : एक नई राह — *श्री शशि किरण*
34 भारतीय रेल : कुछ यादगार और शानदार यात्राएं — *श्री अरविंद कुमार सिंह*
40 ओलंपिक में भारतीय रेल
42 चुनाव आन्दोलन में रेल-गाड़ी आज भी लोकप्रिय
44 रेलों के अंचल से



भारतीय रेल पर अंतरराष्ट्रीय योग दिवस उत्साहपूर्वक मनाया गया
24



शताब्दी एक्सप्रेस की रोचक जानकारी
-श्री विमलेश चन्द्र
54



मिल्खा सिंह
-श्री अविनाश त्रिपाठी
73

56 कर्मयोग से ही सच होंगे सपने — *प्रो. संजय द्विवेदी*
58 अपना-अपना सलीब — *डॉ. रजनीकांत*
63 राजौरी यात्रा — *डॉ. मुकुल श्रीवास्तव*
71 शब्दानुशासन की पाठशाला... — *आचार्य पं० पृथ्वीनाथ पाण्डेय*



संपादकीय

देश के प्रथम नागरिक ने रेलयात्रा कर भारतीय रेल को किया गौरवान्वित

कोरोना की दूसरी लहर खत्म होने के बाद जरूरी दिशानिर्देशों का पालन करते हुए भारतीय रेल ने अपनी यात्री रेलसेवाओं में वृद्धि करना शुरू कर दिया है। करोड़ों देशवासियों की प्रिय परिवहन सेवा भारतीय रेल का उपयोग हाल ही में माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविन्द ने अपने गृहनगर कानपुर तथा उसके बाद लखनऊ तक की रेल यात्रा करने के लिए किया, जो भारतीय रेल के लिए गौरव की बात है। यह यात्रा हमारे रेलकर्मियों का मनोबल बढ़ाने वाली थी साथ ही जैसा कि रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने कहा कि यह यात्रा कोविड महामारी के बाद के दिनों में अपनी परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं के लिए रेलगाड़ियों का उपयोग करने के लिए लोगों को प्रोत्साहित करने का काम करेगी।

अपनी रेलयात्रा के पश्चात् माननीय राष्ट्रपति ने अपने संदेश में लिखा, "लम्बे समय के बाद, दिल्ली से कानपुर होते हुए लखनऊ तक की सुखद और मनोरम रेलयात्रा से मैं और मेरा परिवार अत्यंत प्रभावित है। इस स्मरणीय यात्रा में मुझे रूरा और झींझक में अपने पुराने मित्रों एवं सगे-संबंधियों से मिलने का सुखद अनुभव प्राप्त हुआ। मेरा यह पूर्ण विश्वास है कि प्रतिदिन करोड़ों भारतीयों की प्रिय परिवहन सेवा के रूप में भारतीय रेल विश्व भर की रेल सेवाओं में अग्रणी स्थान बनाए रखेगी। भारतीय रेल की सेवा में सक्रिय पूरी टीम को मेरा साधुवाद व शुभकामनाएँ।"

भारतीय रेल के 168 वर्षों के इतिहास में कई बार हमारे देश के माननीय राष्ट्रपति, प्रधानमंत्री तथा अन्य महानुभावों ने रेल यात्रा की है। हमारे अनेक भूतपूर्व माननीय राष्ट्रपतियों, जैसे डॉ. राजेन्द्र प्रसाद, डॉ. सर्वपल्ली राधाकृष्णन, श्री वी. वी. गिरि, डॉ. नीलम संजीव रेड्डी तथा डॉ. ए.पी.जे. अब्दुल कलाम ने रेलयात्राएं की थीं। देहरादून में आईएमए की पासिंग आउट परेड में हिस्सा लेने के लिए डॉ. ए.पी.जे. अब्दुल कलाम ने वर्ष 2006 में रेल से यात्रा की थी। सुरक्षा कारणों से महानुभावों की रेलयात्राएं निश्चित तौर पर कम हुई हैं, पर बंद नहीं हुई हैं। आज भी हमारे मंत्री, संसद सदस्य आदि रेल यात्राएं कर रहे हैं।

पहले माननीय राष्ट्रपति की रेल यात्रा के लिए विशेष सुविधाओं वाला सैलून था, लेकिन उसके रख-रखाव तथा अन्य खर्चों के कारण स्वयं माननीय राष्ट्रपति ने ही इसे बंद करवा दिया था। 15 सालों बाद यात्रा कर रहे हमारे माननीय राष्ट्रपति के लिए भारतीय रेल ने विशेष ट्रेन का प्रबंध किया था। माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद ने अपनी दो-दिवसीय यात्रा का प्रारंभ दिल्ली सफदरजंग रेलवे स्टेशन से किया था। इस अवसर पर रेल मंत्री ने उन्हें राष्ट्रपिता महात्मा गांधी की रेलयात्रा की एक तसवीर भेंट कर उनका अभिवादन किया था।

भारतीय रेल अत्याधुनिक तकनीक की मदद से ट्रेनों की गति, संरक्षा तथा सुरक्षा सुनिश्चित करने का पूरा प्रयास कर रही है। हाल ही में केन्द्रीय मंत्रिमंडल ने भारतीय रेल को 700 मेगाहर्ट्ज बैंड में 5 मेगाहर्ट्ज स्पेक्ट्रम के आवंटन को मंजूरी दी है। इस स्पेक्ट्रम के साथ ही भारतीय रेल ने अपने मार्ग पर लॉन्ग टर्म इवोल्यूशन आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार प्रदान करने की परिकल्पना की है। इस परियोजना का अनुमानित निवेश 25,000 करोड़ रुपये से अधिक है। साथ ही, भारतीय रेल ने स्वदेशी रूप से विकसित ट्रेन कोलिजन अवॉइडेंस सिस्टम को मंजूरी दी है जो रेलगाड़ी को टक्कर से बचने में मदद करेगा और इससे यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित होगी।

23 जुलाई से टोक्यो में होने जा रहे ओलंपिक खेलों के लिए भारतीय खिलाड़ी तैयार हैं। गर्व का विषय है कि भारतीय दल में भारतीय रेल के 24 सदस्यों को जगह मिली है, जो खेलों और खिलाड़ियों के प्रति भारतीय रेल की प्रतिबद्धता और प्यार को दर्शाता है। भारतीय रेल देश का प्रतिनिधित्व करने वाले सभी खिलाड़ियों को अपनी शुभकामनाएं प्रेषित करती है।

कोविड के खिलाफ लड़ाई हम सबको साथ मिलकर लड़नी होगी। इसलिए सही ढंग से मास्क पहनें, शारीरिक दूरी का पालन करें तथा नियमित रूप से हाथ धोते रहें । साथ ही, वैक्सीन जरूर लगवाएँ तथा अपने आसपास के लोगों को वैक्सीन लगवाने के लिए प्रेरित करें ।

आपको हमारा यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएँ। ■



माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद की रेलयात्रा के लिए दिल्ली सफदरजंग रेलवे स्टेशन पर उनका स्वागत स्वयं रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने किया। इस अवसर पर रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी श्री सुनीत शर्मा एवं अन्य उच्च अधिकारीगण भी मौजूद थे

माननीय राष्ट्रपति ने रेलगाड़ी से अपने गृहनगर तक की यात्रा कर भारतीय रेल को गौरवान्वित किया

भारत के माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद ने 25 जून, 2021 को दिल्ली सफदरजंग रेलवे स्टेशन से एक विशेष रेलगाड़ी द्वारा अपने गृह नगर कानपुर की ओर प्रस्थान किया था। माननीय राष्ट्रपति का पदभार संभालने के बाद श्री राम नाथ कोविंद का कानपुर देहात में स्थित अपने जन्म-स्थान परौंख गांव के लिए यह पहला दौरा था।

इस अवसर पर रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य प्रशासनिक अधिकारी श्री सुनीत शर्मा, उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक श्री आशुतोष गंगल, दिल्ली मंडल के मंडल रेल प्रबंधक श्री एस.सी. जैन और रेल के अनेक वरिष्ठ अधिकारी दिल्ली सफदरजंग रेलवे स्टेशन पर मौजूद थे।

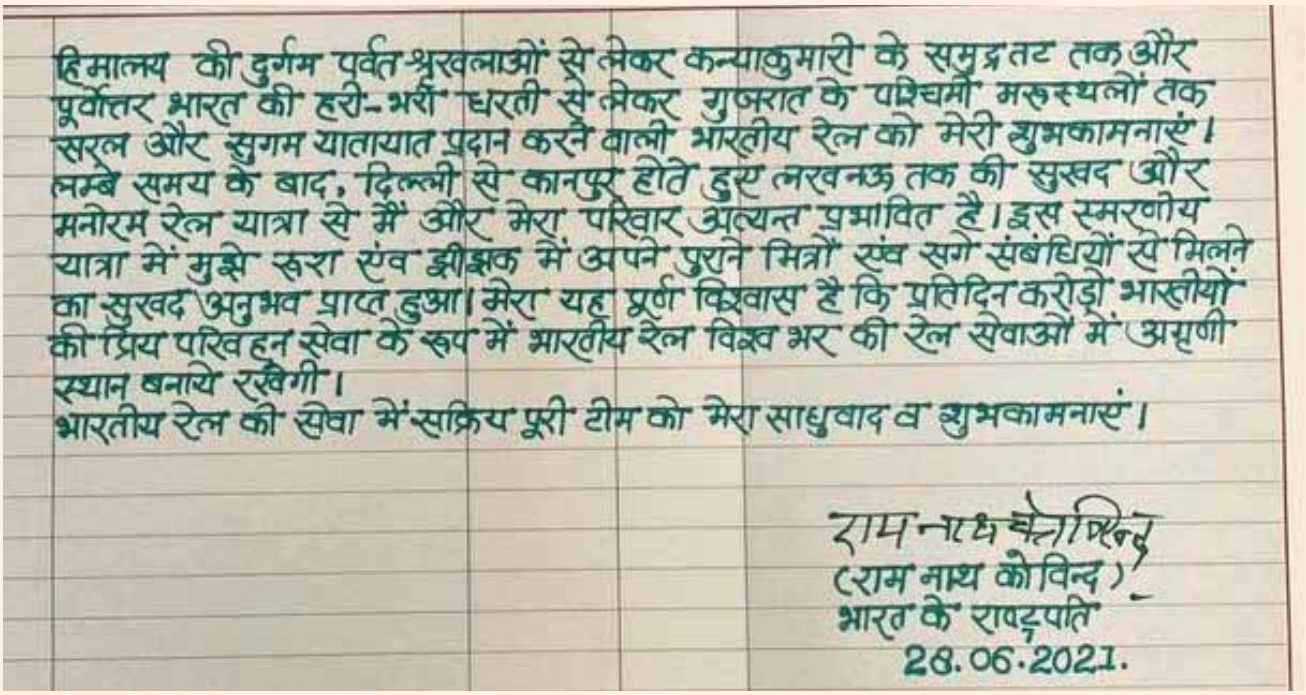
आजादी के बाद से उपयोग में लाये जा रहे राष्ट्रपति सैलून की सेवाओं के रख-रखाव पर होने वाले भारी-भरकम खर्च को देखते हुए स्वयं तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति के निर्देश पर बंद कर दिया गया था। इससे सैलून के सालाना नवीनीकरण और रख-रखाव पर आने वाले करोड़ों रुपए के खर्च की बचत हुई है।

कोविड महामारी के बाद जब देश में पुनरुत्थान और पुनर्निर्माण की शुरुआत हुई तो भारतीय रेल ने माननीय राष्ट्रपति से जन-जन की सर्वाधिक लोकप्रिय परिवहन प्रणाली भारतीय रेल से यात्रा करने का अनुरोध किया था। उनके अनुरोध स्वीकार करने के पश्चात् नई दिल्ली से माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद के पैतृक गांव के लिए एक विशेष रेलगाड़ी चलाई गई थी। इस कदम से उन रेलकर्मियों का मनोबल बढ़ा है, जिन्होंने महामारी के दौरान लगन और मेहनत से अपनी सेवाएं दी हैं। इससे लोगों का रेलयात्रा में भरोसा भी बढ़ा है।

माननीय राष्ट्रपति को ले जाने वाली यह विशेष रेलगाड़ी कानपुर देहात के झींझक व रूरा रेलवे स्टेशनों पर ठहरी, जहां माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद ने अपने परिचितों से मुलाकात की थी। 28 जून को माननीय राष्ट्रपति कानपुर रेलवे स्टेशन से लखनऊ रेलवे स्टेशन पहुंचे थे। उल्लेखनीय है कि माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद रेल यात्रा द्वारा लखनऊ पहुंचने वाले पहले राष्ट्रपति हैं। लखनऊ रेलवे स्टेशन पर माननीय राष्ट्रपति का स्वागत करने हेतु उत्तर प्रदेश की राज्यपाल, श्रीमती आनंदीबेन पटेल, मुख्यमंत्री, उत्तर प्रदेश, योगी आदित्यनाथ, उप मुख्यमंत्री, उत्तर प्रदेश, डॉ. दिनेश शर्मा आदि महानुभाव स्टेशन पर उपस्थित थे। ■



अपने गृहनगर की यात्रा के लिए विशेष रेलगाड़ी पर चढ़ते हुए माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद

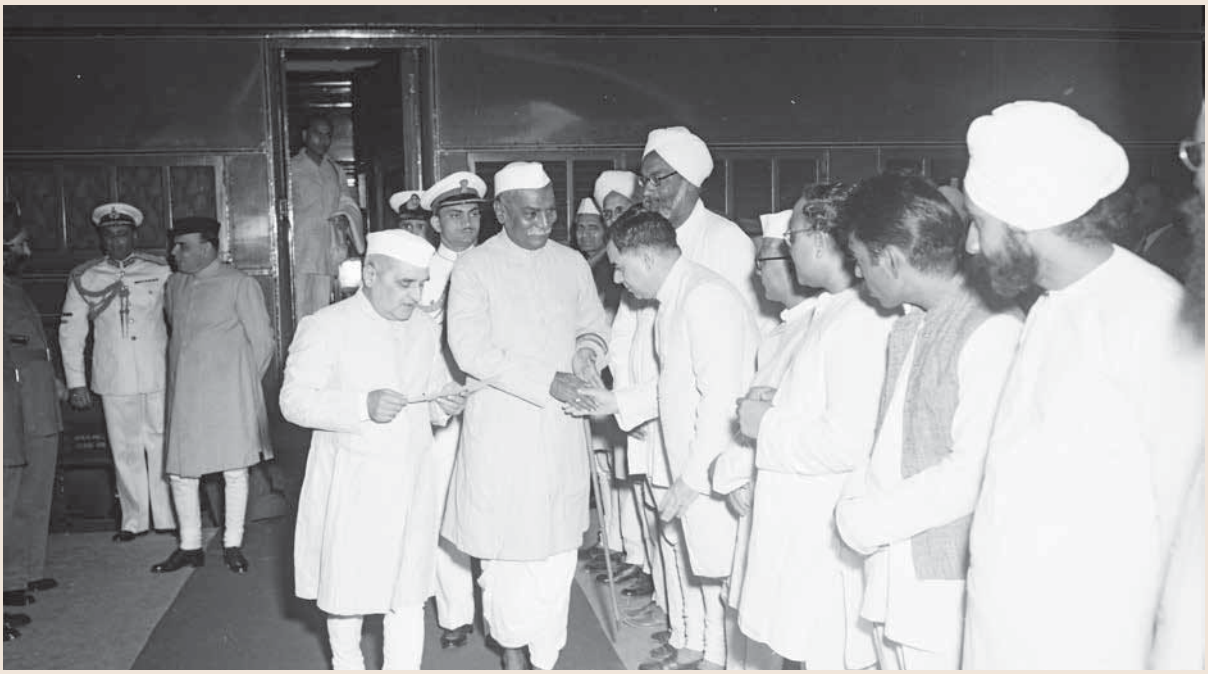

हिमालय की दुर्गम पर्वत श्रृंखलाओं से लेकर कन्याकुमारी के समुद्र तट तक और पूर्वोत्तर भारत की हरी-भरी धरती से लेकर गुजरात के पश्चिमी मरुस्थलों तक सरल और सुगम यातायात प्रदान करने वाली भारतीय रेल को मेरी शुभकामनाएं। लम्बे समय के बाद, दिल्ली से कानपुर होते हुए लखनऊ तक की सुखद और मनोरम रेल यात्रा से मैं और मेरा परिवार अत्यन्त प्रभावित है। इस स्मरणीय यात्रा में मुझे रूरा एंव झींझक में अपने पुराने मित्रों एंव सगे संबंधियों से मिलने का सुखद अनुभव प्राप्त हुआ। मेरा यह पूर्ण विश्वास है कि प्रतिदिन करोड़ों भारतीयों की प्रिय परिवहन सेवा के रूप में भारतीय रेल विश्व भर की रेल सेवाओं में अग्रणी स्थान बनाये रखेगी।
भारतीय रेल की सेवा में सक्रिय पूरी टीम को मेरा साधुवाद व शुभकामनाएं।

राम नाथ कोविन्द
(राम नाथ कोविन्द)
भारत के राष्ट्रपति
28.06.2021.

रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद को उनके गृह राज्य के लिए रेलगाड़ी द्वारा यात्रा करने के लिए धन्यवाद दिया। उन्होंने आगे कहा कि भारतीय रेल को गतिशील रखने में अपना महत्त्वपूर्ण योगदान देने वाले प्रत्येक व्यक्ति के लिए यह यात्रा मनोबल को बढ़ाने वाली साबित होगी। माननीय राष्ट्रपति की इस रेल यात्रा से रेल उपयोगकर्ताओं में रेल यात्रा के प्रति आराम और सुरक्षा की भावना पैदा होगी और उन्हें कोविड महामारी के बाद के दिनों में अपनी यात्रा आवश्यकताओं के लिए रेलगाड़ियों का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित करेगी।

माननीय राष्ट्रपति की इस रेल यात्रा से देश के विभिन्न हिस्सों में पर्यटन की संभावनाएं भी बढ़ेंगी। रेल मंत्री ने आशा व्यक्त की कि कोरोना महामारी के पश्चात् भारतीय रेल का विशाल नेटवर्क बहुत जल्द ही देश के आर्थिक गौरव को फिर से हासिल करने में सहायक होगा।

भूतपूर्व माननीय राष्ट्रपतियों द्वारा भारतीय रेल में की गई यात्रा की झांकी



सैलून सेवा के अस्तित्व में आने के बाद पहली यात्रा करते हुए भारत के प्रथम माननीय राष्ट्रपति डॉ. राजेन्द्र प्रसाद। यह फोटो 29 सितंबर, 1952 का है, जब वे विशेष रेलगाड़ी से जालंधर कैंट रेलवे स्टेशन पहुंचे थे और उनका स्वागत पंजाब के तत्कालीन माननीय राज्यपाल श्री चंदू लाल त्रिवेदी ने किया था।



22 अक्टूबर, 1954 – बिहार के कटिहार रेलवे स्टेशन पर अभिवादन स्वीकार करते हुए तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति डॉ. राजेन्द्र प्रसाद



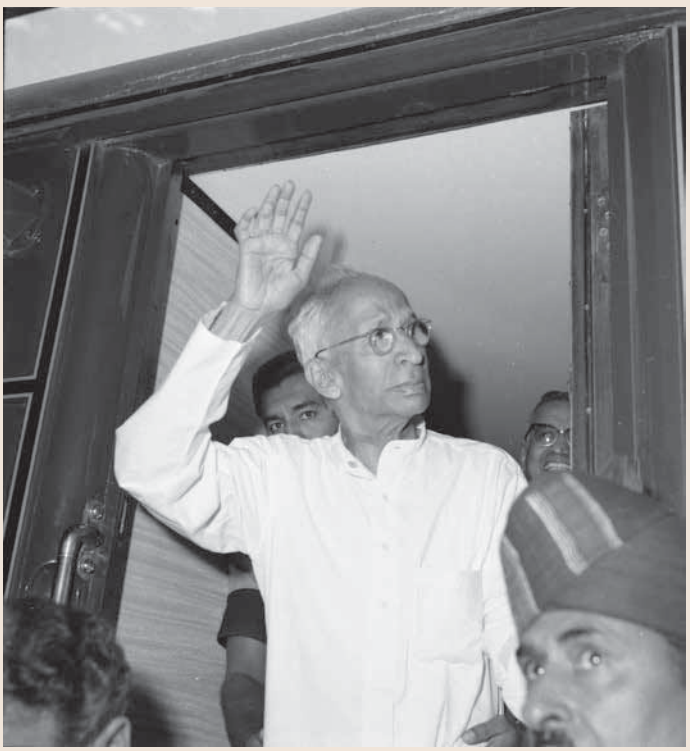
2 अक्टूबर, 1952 को कच्छ आगमन के समय तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति डॉ. राजेन्द्र प्रसाद



नई दिल्ली से मद्रास की रेल यात्रा के दौरान जनता से संवाद करते हुए तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति डॉ. सर्वपल्ली राधाकृष्णन। 15 मई, 1967



अपनी रेलयात्रा के दौरान सैलून में अखबार पढ़ते हुए माननीय राष्ट्रपति डॉ. सर्वपल्ली राधाकृष्णन



1967 में अपनी रेलयात्रा के दौरान जनता का अभिवादन स्वीकार करते हुए तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति डॉ. सर्वपल्ली राधाकृष्णन



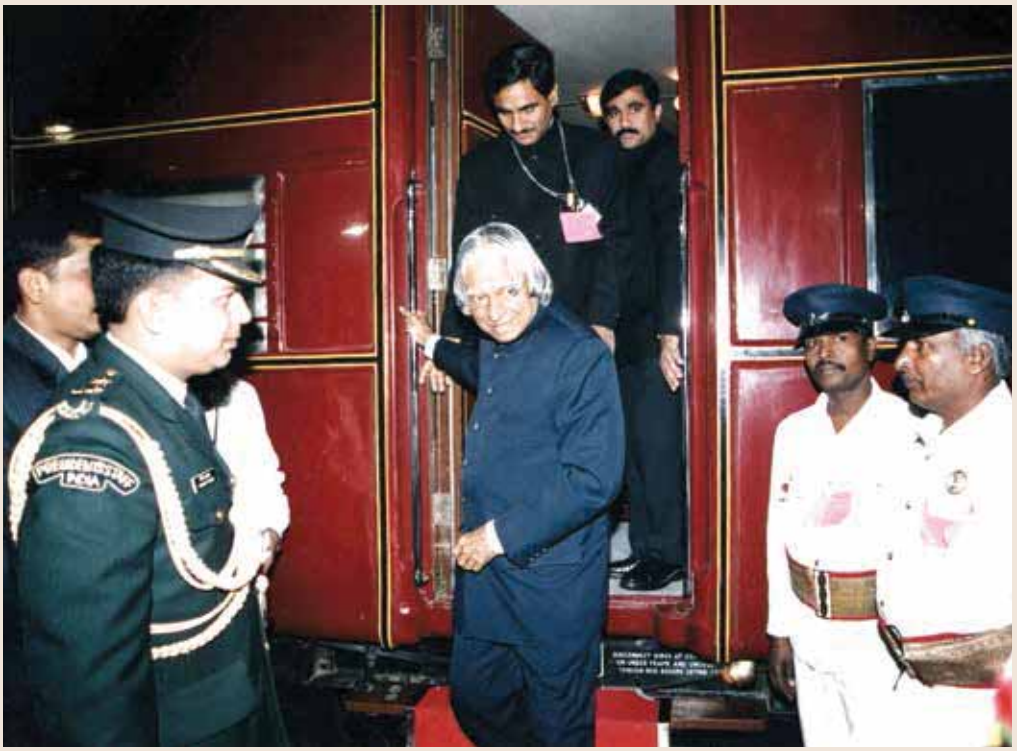
20 सितंबर, 1969 – दक्षिण भारत की अपनी रेलयात्रा के दौरान बेंगलुरु रेलवे स्टेशन पर तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति श्री वी.वी. गिरि



8 अक्टूबर, 1978 को हिंदूपुर स्थित हनुमान मंदिर की यात्रा के दौरान तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति श्री नीलम संजीव रेड्डी



3 फरवरी, 1982 को रेल यात्रा का आनंद उठाते हुए तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति श्री नीलम संजीव रेड्डी



5 जनवरी, 2004 को चंडीगढ़ से नई दिल्ली के लिए रेल यात्रा के दौरान विशेष रेलगाड़ी से उतरते हुए तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति डॉ. ए. पी. जे. अब्दुल कलाम

साभार : राष्ट्रपति भवन

मुंबई-पुणे डेक्कन एक्सप्रेस स्पेशल ट्रेन : विस्टाडोम कोच पहली यात्रा में हाउसफुल



विस्टाडोम डिब्बे का आनंद लेते यात्रीगण

मुंबई-पुणे डेक्कन एक्सप्रेस स्पेशल का एलएचबी डिब्बों के साथ पहला सफर दिनांक 26 जून, 2021 को प्रारम्भ हुआ। इस मार्ग पर पहली बार विस्टाडोम कोच लगाया गया, जिससे यात्रियों ने प्राकृतिक सुंदरता और प्रकृति से नजदीकता का का पूर्ण आनंद लिया। यात्रियों ने अच्छे प्रतिसाद एवं भारी उत्साह की वजह से विस्टाडोम कोच की सभी 44 सीटें बुक थीं।

यात्रियों ने सेल्फी पॉइंट पर सेल्फी लीं, जिसे विशेष रूप से सीएसएमटी प्लेटफॉर्म पर कोच के पास रखा गया था। इस मौके पर एक यात्री ने कोच के अंदर जैसा दिखने वाला केक भी काटा।

''मुम्बई-पुणे मार्ग पर, विशेष डेक्कन एक्सप्रेस में लगे पारदर्शी व बड़ी खिड़कियों वाले विस्टाडोम कोच सफर का आनंद कई गुना बढ़ा रहे हैं। प्राकृतिक सुंदरता वाले इस मार्ग पर सफर करने वाले यात्री अपने अनुभव साझा कर रहे हैं। यात्रियों के विश्वस्तरीय अनुभव के लिए रेलवे निरन्तर प्रयासरत् है।''

रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल

श्री उमेश मिश्रा, जो अपनी पत्नी और बच्चे के साथ यात्रा कर रहे थे, उन्होंने रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल को विस्टाडोम कोच शुरू करने के लिए धन्यवाद दिया, जो पहले केवल विदेशों में उपलब्ध था। बड़ी खिड़कियां और समायोज्य (चारों तरफ घूमने वाली) सीटों के द्वारा उनके बच्चे ने यात्रा का भरपूर आनंद लिया। एक अन्य यात्री ने कहा कि वह मुंबई और पुणे के बीच एक नियमित यात्री है और इस विस्टाडोम कोच के जुड़ने से भोर घाट में उसकी यात्रा और भी सुखद हो जाएगी। सुश्री सयाली, जो पहली बार विस्टाडोम में यात्रा कर रही थीं, ने कहा कि उन्होंने बड़ी खिड़की के शीशों से दृश्यों का आनंद लिया और मानसून के दौरान हरियाली ने इस आनंद को दोगुना कर दिया है। उन्होंने इस रूट पर इस कोच को शुरू करने के लिए भारतीय रेल को धन्यवाद दिया।

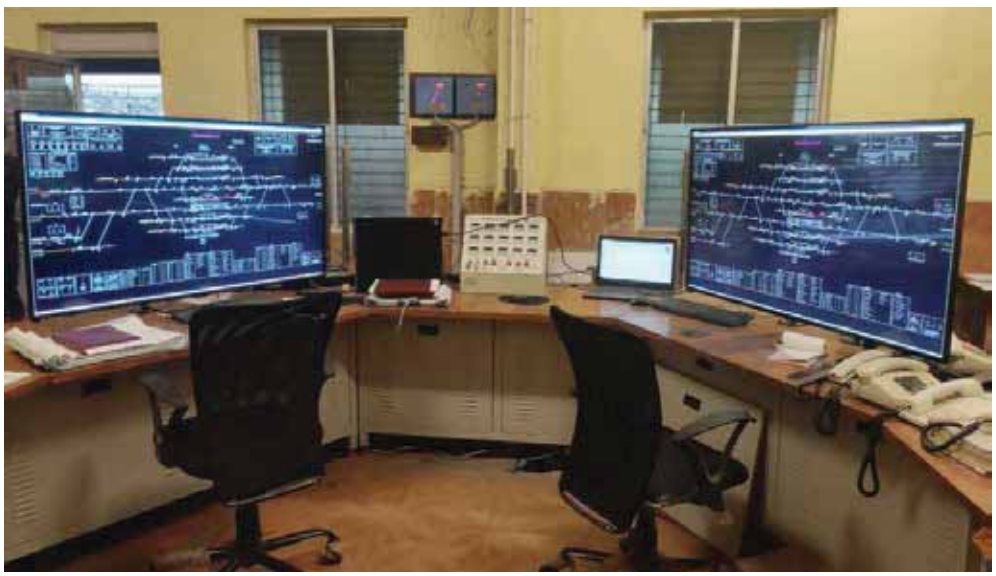
यात्री माथेरान पहाड़ी (नेरल के पास), सोनगिरि पहाड़ी (पलासधारी के पास), उल्हास नदी (जाम्ब्रुंग के पास), उल्हास घाटी, खंडाला एवं लोनावला आदि और दक्षिण पूर्व घाट खंड पर झरने, सुरंगों, क्षेत्रों के पास से गुजरते हुए मनोहारी प्राकृतिक सुंदरता और प्रकृति को नजदीक से देखने का आनंद ले सकेंगे।■

रेल संचालन में सुरक्षा को बढ़ावा देने हेतु भारतीय रेल को स्पेक्ट्रम आवंटन सहित अनेक अत्याधुनिक सिग्नलिंग समाधानों का प्रावधान

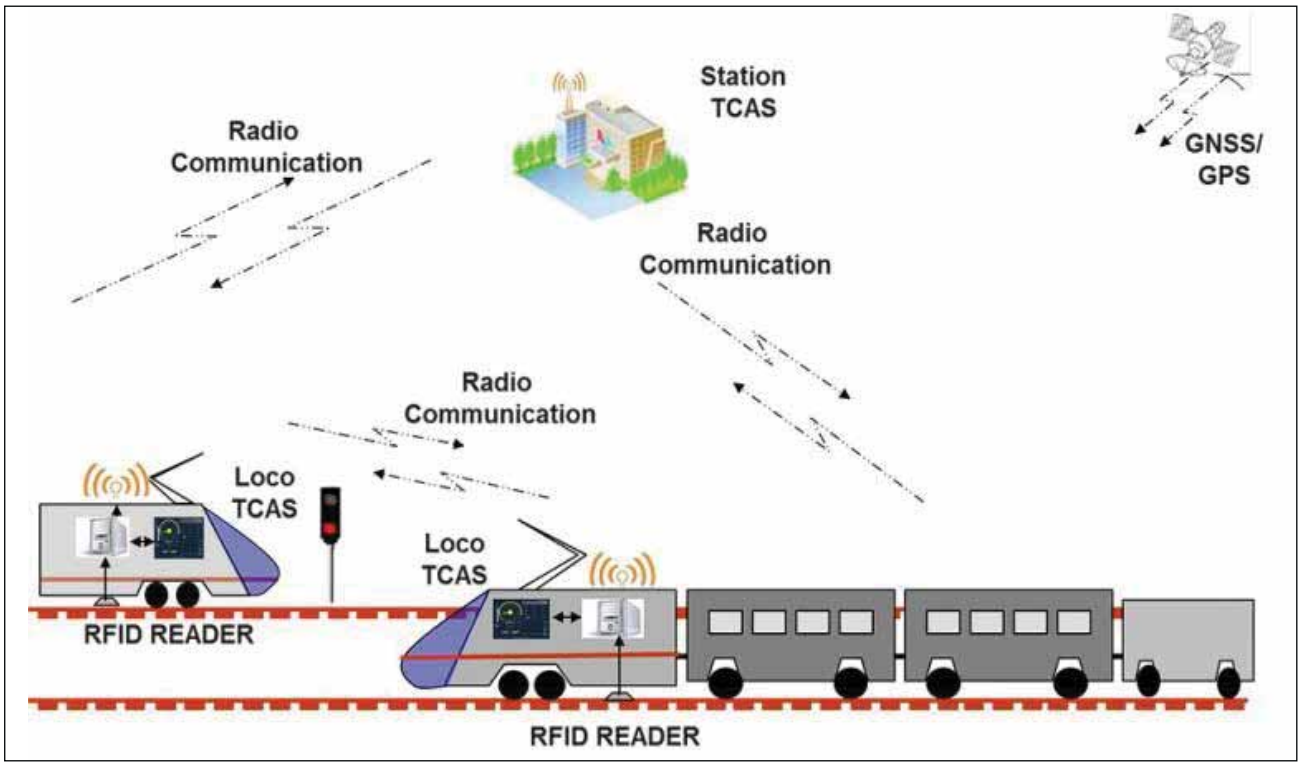
सिग्नल प्रणाली ट्रेन परिचालन में सुरक्षा बढ़ाती है। भारतीय रेल में उपयोग में आने वाले उपकरणों का अपग्रेडेशन और रिप्लेसमेंट एक सतत् प्रक्रिया है और इस प्रक्रिया का उपयोग, इसकी स्थिति, परिचालन आवश्यकताओं और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर किया जाता है।

ट्रेन संचालन में सुरक्षा को और बेहतर बनाने और अतिरिक्त लाइन क्षमता उत्पन्न करने के लिए सिग्नलिंग प्रणाली के आधुनिकीकरण का काम शुरू किया गया है, जिसमें शामिल हैं-

- **सुरक्षा और लचीलेपन को बढ़ाने के लिए इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई) का प्रावधान** - ट्रेन संचालन में डिजिटल प्रौद्योगिकियों का लाभ प्राप्त करने और सुरक्षा बढ़ाने के लिए इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग को बड़े पैमाने पर अपनाया जा रहा है। 30 अप्रैल, 2021 तक 2,221 स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है, जिसमें भारतीय रेल का 34 प्रतिशत हिस्सा शामिल है। भविष्य में इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई) प्रदान करने के लिए भी नीतिगत निर्णय लिया गया है। इसके अलावा, अगले 3 वर्षों में 1,550 ईआई प्रदान करने की योजना है। इससे ट्रेन संचालन की सुरक्षा और दक्षता में वृद्धि होगी।
- **लाइन क्षमता बढ़ाने हेतु स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग**- भारतीय रेल के मौजूदा उच्च घनत्व वाले मार्गों पर अधिक ट्रेनें चलाने के लिए लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए, स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग (एबीएस) एक लागत प्रभावी समाधान है। 30 अप्रैल, 2021 तक, 3,447 किलोमीटर मार्ग पर एबीएस प्रदान की गई है, जबकि उच्च घनत्व और गहन माल ढुलाई मार्गों पर लगभग 15,000 किलोमीटर रेलमार्ग पर स्वचालित सिग्नलिंग शुरू करने की योजना बनाई गई है। इस परियोजना पर मिशन मोड में काम शुरू करने की योजना है। स्वचालित सिग्नलिंग के कार्यान्वयन से क्षमता में वृद्धि होगी, जिसके फलस्वरूप अधिक रेल सेवाएं उपलब्ध हो सकेंगी।
- **लेवल क्रॉसिंग फाटकों पर सुरक्षा** - लेवल क्रॉसिंग फाटकों पर सुरक्षा बढ़ाना चिंता का एक प्रमुख विषय रहा है। सिग्नल के साथ लेवल क्रॉसिंग को इंटरलॉक करने से सुरक्षा बढ़ जाती है। 30 अप्रैल, 2021 तक भारतीय रेल ने लेवल क्रॉसिंग पर सुरक्षा बढ़ाने के लिए 11,705 लेवल क्रॉसिंग फाटकों पर सिग्नल के साथ इंटरलॉकिंग प्रणाली प्रदान की है।
- **मानव त्रुटि को रोकने के लिए लोको पायलट की सहायता के रूप में स्वचालित ट्रेन सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली** - लोको पायलटों की सहायता के रूप में दुनिया में उन्नत रेलवे सिस्टम द्वारा एटीपी प्रणाली का उपयोग किया जा रहा है। यह प्रणाली लोको पायलट द्वारा किसी मानवीय त्रुटि के कारण टकराव को रोकती है। सुरक्षा में सुधार के लिए अब मिशन मोड में भारतीय रेल को एटीपी प्रणाली प्रदान करने का निर्णय लिया गया है। अब तक भारतीय रेल एटीपी प्रणाली के लिए विदेशी प्रौद्योगिकी पर निर्भर थी। भारतीय फर्मों के साथ भारतीय रेल ने अब सफलतापूर्वक एटीपी के लिए स्वदेशी लागत प्रभावी तकनीक विकसित की है - जिसे ट्रेन कोलिजन अवॉइडेंस सिस्टम (टीसीएएस) कहा जाता है। माननीय प्रधानमंत्री के 'आत्मनिर्भर भारत' मिशन के तहत् टीसीएएस को भारत के राष्ट्रीय एटीपी के रूप में अपनाने का निर्णय लिया गया है। पहले चरण में महत्त्वपूर्ण मार्गों को शामिल करते हुए 37,300 किलोमीटर रेलमार्ग के लिए टीसीएएस को मंजूरी दी गई है। टीसीएएस के लागू होने से मानवीय भूल के कारण ट्रेन की टक्कर समाप्त हो जाएगी। इससे भारतीय रेल की गति क्षमता में वृद्धि होगी जिससे यात्रा में लगने वाला समय कम होगा।



ध्यान रहे कि 'आत्मनिर्भर भारत' मिशन को बढ़ावा देने हेतु सरकार ने स्टेशनों और रेलगाड़ियों में सार्वजनिक सुरक्षा और सुरक्षा सेवाओं के लिए भारतीय रेल को 700 मेगाहर्ट्ज फ्रीक्वेंसी बैंड में 5 मेगाहर्ट्ज स्पेक्ट्रम के आवंटन को मंजूरी दी है।



इस स्पेक्ट्रम के साथ, भारतीय रेल ने अपने मार्ग पर लॉन्ग टर्म इवोल्यूशन (एलटीई) आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार प्रदान करने की परिकल्पना की है।

परियोजना में अनुमानित निवेश 25,000 करोड़ रुपये से अधिक है। यह परियोजना अगले 5 साल में पूरी हो जाएगी।

यह रेलवे के संचालन और रखरखाव व्यवस्था में एक रणनीतिक बदलाव लाता है। इससे मौजूदा बुनियादी ढांचे का उपयोग करके अधिक ट्रेनों को समायोजित किया जा सकेगा और सुरक्षा में सुधार तथा लाइन क्षमता बढ़ाने में मदद मिलेगी। आधुनिक रेल नेटवर्क के परिणामस्वरूप परिवहन लागत कम होगी और दक्षता अधिक होगी। साथ ही, यह 'मेक इन इंडिया' मिशन को पूरा करने और रोजगार पैदा करने के लिए सक्रिय विनिर्माण इकाइयां स्थापित करने के लिए बहुराष्ट्रीय उद्योगों को आकर्षित करेगा।

भारतीय रेल के लिए एलटीई का उद्देश्य रेलवे के परिचालन, रक्षा और सुरक्षा अनुप्रयोगों के लिए सुरक्षित और विश्वसनीय आवाज, वीडियो और डेटा संचार सेवाएं प्रदान करना है। इसका उपयोग निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए किया जाएगा:

- एटीपी के साथ आधुनिक कैब आधारित सिग्नलिंग प्रणाली की तैनाती ट्रेन संचालन में रक्षा और सुरक्षा को बढ़ाएगी। साथ ही, कोहरे के दौरान भी यह मदद प्रदान करेगी।
- ड्राइवर, गार्ड, स्टेशन मास्टर, ट्रेन ट्रैफिक कंट्रोलर और मेंटेनेंस स्टाफ के बीच ट्रेन संचालन में निर्बाध सम्पर्क के साथ मिशन क्रिटिकल वॉयस कम्युनिकेशन।
- यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने के लिए ट्रेनों में सीसीटीवी कैमरों के माध्यम से सीमित वीडियो निगरानी (लाइव फीड) के माध्यम से निगरानी की व्यवस्था।
- विशेष रूप से रोलिंग स्टॉक के लिए आईओटी आधारित एसेट मॉनिटरिंग की व्यवस्था।
- ट्रेनों और स्टेशनों पर यात्री सूचना प्रणाली (पीआईएस)।

एलटीई पहल के अलावा रेलवे दूरसंचार में अन्य प्रमुख पहले निम्नलिखित हैं

- 6,002 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा का विस्तार किया गया है और 101 शेष व्यवहार्य स्टेशनों को जल्द ही शामिल किया जाएगा, जिसमें से 70 प्रतिशत स्टेशन ग्रामीण क्षेत्र के हैं। इस सुविधा का उपयोग यात्रियों, स्थानीय विक्रेताओं, कुली आदि द्वारा किया जा रहा है।
- सुरक्षा में सुधार के लिए 801 स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं और शेष स्टेशनों पर भी इसकी योजना है।
- रेलवे के 92 प्रतिशत मार्गों को ओएफसी आधारित प्रणाली (62,205 किलोमीटर रेलमार्ग) के साथ कवर किया गया है। इसका उपयोग रेलवे के आंतरिक संचार के लिए किया जा रहा है और अतिरिक्त क्षमता का आरसीआईएल द्वारा व्यावसायिक रूप से उपयोग किया जा रहा है।
- भारतीय रेल बड़े पैमाने पर ई-फाइलिंग सिस्टम को लागू कर रहा है। प्रशासनिक कार्यों में सुधार के लिए सभी संभागों, अंचलों, सीटीआई और पीयू सहित 185 इकाइयों में ई- ऑफिस उपलब्ध कराया गया है। 1.35 लाख से अधिक उपयोगकर्ता इसका उपयोग कर रहे हैं और अब तक 15.0 लाख से अधिक ई-फाइलें बनाई गई हैं। मौजूदा भौतिक फाइलों को डिजिटल फाइलों में बदला जा रहा है।

सिग्नलिंग और दूरसंचार के उपरोक्त आधुनिकीकरण के लिए भारतीय रेल ने लगभग 55,000 करोड़ रुपये के निवेश की परिकल्पना की है। ■

रेलवे सुरक्षा बल ने नई प्रौद्योगिकी की मदद् से यात्रियों की सुरक्षा सुदृढ़ बनाई

सुरक्षा और संरक्षा भारतीय रेल की प्राथमिकता वाले क्षेत्रों में एक है। यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा के अतिरिक्त रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) ने कोविड-19 के दौरान वायरस के खिलाफ लड़ाई में भारतीय रेल के प्रयासों में बड़े पैमाने पर योगदान दिया है। महामारी के दौरान आरपीएफ ने पार्क किए गए रोलिंग स्टॉक की सुरक्षा की, जरूरतमंदों को भोजन उपलब्ध कराया, सभी श्रमिक स्पेशल ट्रेनों का मार्गरक्षण किया, श्रमिक स्पेशल में 45 सामग्रियों तथा 34 मेडिकल सहायता सामग्रियों की डिलीवरी की।

आरपीएफ ने कोविड अनाथों की सुरक्षा के लिए एक विशेष योजना 'पहुंच, सुरक्षा और पुनर्वास' तैयार की है। आरपीएफ ने स्टेशन/ट्रेनों पर संकट में घिरे या आसपास के कस्बों/गांवों/अस्पतालों में कोविड के कारण अनाथ हुए बच्चों की पहचान करने का अभियान शुरू किया है। कर्मचारियों को कोविड-19 के फैलने के कारण प्रभावित बच्चों पर विशेष ध्यान देने के लिए संवेदी बनाया गया है। आस-पास के क्षेत्रों के लोगों और स्टेशनों पर जाने वाले यात्रियों को संकट की स्थिति में बच्चों के लिए आस-पास उपलब्ध सेवाओं और सुविधाओं के बारे में संवेदनशील बनाया जा रहा है। प्रत्येक बच्चे के लिए एक नोडल आरपीएफ कर्मी बच्चे को सुरक्षित करने के समय से उसके पुनर्वास तक जिम्मेदार होता है।

स्टेशनों पर कीमती जान बचाने के दौरान आरपीएफ जवानों द्वारा अपनी जान जोखिम में डालने की कई घटनाएं सामने आईं। वर्ष 2018 से माननीय राष्ट्रपति द्वारा आरपीएफ जवानों को जान बचाने के लिए 9 जीवन रक्षा पदक और 01 वीरता पदक प्रदान किए गए हैं।

आरपीएफ में बड़ी संख्या में महिलाओं को शामिल करने से महिला सुरक्षा में सुधार के लिए भारतीय रेल के प्रयासों को बल मिला है। आरपीएफ में 10,568 रिक्तियों की भर्ती 2019 में पूरी हुई थी। सीबीटी, पीईटी/पीएमटी, दस्तावेज सत्यापन, मेडिकल जांच और पुलिस सत्यापन के बाद भर्ती का काम पूरा हुआ। भर्ती से पहले आरपीएफ में महिलाओं का प्रतिशत 3 (2,312) था, भर्ती के बाद यह 9 प्रतिशत (6,242) हो गया। आरपीएफ केंद्रीय बल है, जिसकी रैंक में महिलाओं की हिस्सेदारी सबसे ज्यादा है।

आरपीएफ द्वारा 17 अक्टूबर, 2020 से शुरू की गई 'मेरी सहेली' पहल से लंबी दूरी की ट्रेनों में अकेले यात्रा करने वाली महिलाओं पर ध्यान केंद्रित किया गया है। आरपीए की महिला कर्मियों की एक टीम प्रारंभिक स्टेशन से, रास्ते में और यात्रा समाप्त होने वाले स्टेशन तक उनसे बातचीत करती है।





भैरवी, वीरांगना, शक्ति जैसे विशेष महिला दस्तों के गठन से आरपीएफ द्वारा महिला यात्रियों की सुरक्षा को उन्नत बनाया गया है। आरपीएफ द्वारा मेट्रो शहरों और लोकल ट्रेनों में सभी लेडीज स्पेशल ट्रेनों का मार्गरक्षण सुनिश्चित किया जा रहा है। देर रात और सुबह लोकल ट्रेनों के दौरान फोकस रूप में उनकी तैनाती की जाती है। नियमित रूप से लैंगिक संवेदीकरण/यात्री जागरूकता कार्यक्रम चलाए जाते हैं। आरपीएफ के जवानों द्वारा नियमित रूप से महिला कोचों में यात्रा करने वाले अपराधियों के



खिलाफ लगातार अभियान चलाया जा रहा है। लगभग 1,29,500 (2019 से मई 2021 तक) लेडीज कोचों में यात्रा करने वाले पुरुष यात्रियों को रेलवे अधिनियम की धारा 162 के तहत गिरफ्तार किया गया है और आरपीएफ द्वारा मुकदमा चलाया गया है।

बच्चों को बचाने में आरपीएफ ने महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई है। महिला एवं बाल विकास मंत्रालय (एमडब्ल्यूसीडी) के परामर्श से मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) को अंतिम रूप दिया गया। 2020 तक 132 स्टेशनों पर नामित गैर सरकारी संगठनों द्वारा चाइल्ड हेल्प डेस्क का संचालन किया गया। 2017 से मई 2021 तक कुल 56,318 बच्चों को बचाया गया है। कुल 976 बच्चों को 2018 से मई 2021 तक तस्करों से बचाया गया है।



आरपीएफ यात्रियों की यात्रा को आरामदायक बनाने के लिए उनकी सहायता करती रहती है । शिकायत निवारण, यात्रियों के छूटे हुए सामानों की वसूली और सुरक्षा संबंधी कॉल कुछ प्रमुख क्षेत्र हैं जिनमें आरपीएफ सक्रिय भूमिका निभाती है।

37.13 करोड़ रुपये मूल्य के छूटे हुए सामान के कुल 22,835 मामलों में (2019 से मई 2021 तक) सामान उनके वैध मालिकों को वापस कर दिए गए। पिछले दो वर्षों (2019-20) में ऑल इंडिया रेलवे सिक्योरिटी हेल्पलाइन 182 पर कुल



37,275 वास्तविक सुरक्षा संबंधी कॉल प्राप्त हुए और उनका समाधान किया गया। हेल्पलाइन 182 को 01 अप्रैल, 2021 से 139 रेलमदद के साथ विलय किया गया था। अप्रैल और मई, 2021 में 8,258 सुरक्षा संबंधी 139 कॉल्स का समाधान किया गया है।

बाढ़ के कारण ट्रेनों में फंसे यात्रियों तक पहुंचने और राहत प्रदान करने के लिए आरपीएफ आपदा राहत पहल (रेलवे बाढ़ राहत दल (आरएफआरटी) शुरू की गई है। यह टीम पानी, भोजन, दवाइयां आदि ले जा सकती है। यह टीम अन्य बचाव और राहत एजेंसियों के साथ घनिष्ठ समन्वय और

वैध मालिकों को वापस किए गए छूटे हुए सामान

37.13 करोड़ रुपये

22835 मामले

2019 से मई 2021 तक

सिक्योरिटी हेल्पलाइन पर कुल सुरक्षा संबंधी कॉल

182 पर

372375 2019-20

139 पर

8258 अप्रैल-मई, 2021

एक अच्छी तरह से निर्धारित मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) पर काम करती है। 15 आरपीएफ पुरुषों/महिलाओं को एनडीआरएफ द्वारा प्रशिक्षित किया गया है तथा 75 और प्रशिक्षित किए जा रहे हैं। सुरक्षा उपकरणों से लैस 05 मोटरचालित इन्फ्लेटेबल नौकाएं खरीदी गईं हैं और 05 संवेदनशील स्थानों पर उनकी तैनाती की गई है। यह रेलवे के बाहर भी इस तरह के संचालन के लिए नागरिक प्रशासन के साथ मिलकर काम कर सकती है। ■

भारतीय रेल की 1,15,000 करोड़ रुपये से अधिक की 126 परियोजनाएं तैयार

भविष्य की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए मिशन मोड में भारतीय रेल अगले कुछ वर्षों में 1,15,000 करोड़ रुपये से अधिक मूल्य की 58 अति महत्त्वपूर्ण और 68 महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं को सौंपने के लिए तैयार है। कोविड की चुनौतियों के बावजूद भारतीय रेल पटरियों की क्षमता बढ़ाने के लिए अत्यावश्यक परियोजनाओं को पूरा करने के लिए तेजी से काम कर रहा है। उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल नेटवर्क का अधिकांश यातायात गोल्डन चतुर्भुज, उच्च घनत्व नेटवर्क मार्गों और अत्यधिक उपयोग किए गए भारतीय रेल नेटवर्क मार्गों पर चलता है। उच्च घनत्व और अत्यधिक उपयोग किए जाने वाले नेटवर्क मार्ग में भारतीय रेल नेटवर्क की मार्ग लंबाई 51 प्रतिशत है, लेकिन इसमें 96 प्रतिशत यातायात है। यातायात घनत्व, ले जाई जाने वाली सामग्री के प्रकार, रणनीतिक दृष्टि से मार्ग के महत्त्व के आधार पर तेजी से प्रगति कर रही परियोजनाओं (व्यय पहले ही 60% से अधिक) सहित तत्काल विस्तार के लिए आवश्यक परियोजनाओं को अति महत्त्वपूर्ण श्रेणी (58 परियोजनाएं) में रखा गया है। जो परियोजनाएं अगले चरण में पूरी होनी हैं, उन्हें महत्त्वपूर्ण परियोजनाएं (68 परियोजनाएं) माना गया है। ये सभी सिविल परियोजनाएं (विद्युतीकरण तथा सिग्नलिंग कार्य से संबंधित) हैं।

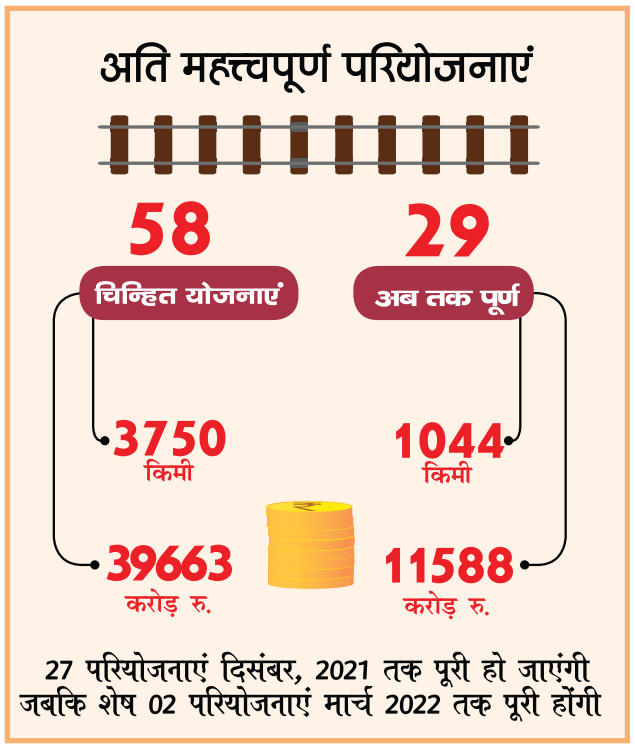
केंद्रित रूप में वित्त पोषण तथा निरंतर निगरानी से इन परियोजनाओं को जल्द पूरा करने का लक्ष्य तय किया गया है ताकि निवेश का लाभ उठाया जा सके। पूरी होने पर यह परियोजनाएं मोबिलिटी, सुरक्षा में सुधार लाएंगी और इन व्यस्त मार्गों पर सवारी और मालगाड़ी चलाने की अतिरिक्त क्षमता का निर्माण होगा। शीघ्र पूरी की जाने वाली चिन्हित परियोजनाओं के लिए बजट आवंटन को उच्च प्राथमिकता दी गई है।

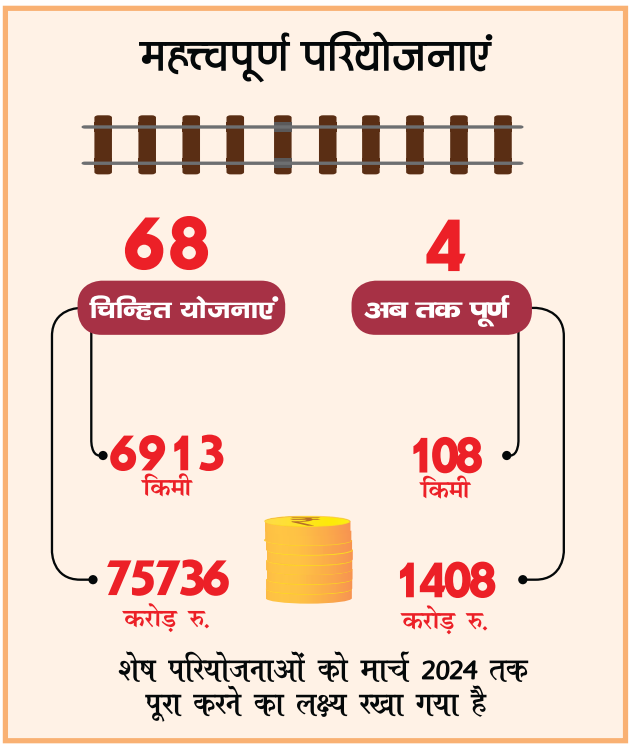
अति महत्त्वपूर्ण परियोजनाएँ

39,663 करोड़ रुपए लागत की 3,750 किलोमीटर लंबाई वाली 58 परियोजनाओं को अति महत्त्वपूर्ण चिन्हित किया गया है। यह परियोजनाएं मल्टी-ट्रैकिंग यानी दोहरीकरण/तीसरी लाइन/चौथी लाइन की व्यस्त मार्गों पर हैं। इनके पूरे होने पर रेलवे इन मार्गों पर सुरक्षा के साथ तेज गति से अधिक यातायात संचालन में सक्षम होगी। अब तक 11,588 करोड़ रुपए लागत की 1,044 किलोमीटर कुल लंबाई की 29 परियोजनाएं चालू कर दी गई हैं। 27 परियोजनाएं दिसंबर, 2021 तक पूरी हो जाएंगी जबकि शेष 02 परियोजनाएं मार्च 2022 तक पूरी होंगी।

महत्त्वपूर्ण परियोजनाएँ

75,736 करोड़ रुपये की लागत वाली 6,913 किलोमीटर कुल लंबाई की 68 महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं की पहचान की गई है। 1,408 करोड़ रुपये की लागत वाली 108 किलोमीटर लंबी 4 परियोजनाएं अब तक पूरी कर ली गई हैं और शेष परियोजनाओं को मार्च 2024 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। 68 महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं की अनुमानित लागत 75,736 करोड़ रुपये थी, जिनमें से 21 मार्च तक 37,734 करोड़ रुपये







दोनकोंडा-गज्जेलकोंडा के बीच विद्युतीकृत दोहरी लाइन

खर्च किए गए हैं। इस वर्ष के लिए परिव्यय 14,466 करोड़ रुपये (लगभग 15,000 करोड़) है। अब-तक 4 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं। भारतीय रेल ने कोविड-19 महामारी के बावजूद वित्त वर्ष 2020-21 के दौरान 1,614 किलोमीटर दोहरीकरण/तीसरी/चौथी लाइन चालू की है। महामारी की स्थिति के बावजूद भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान अब तक 133 किलोमीटर दोहरीकरण/तीसरी लाइन चालू की है। उपरोक्त अति महत्त्वपूर्ण और महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं के पूरा होने के बाद भीड़-भाड़ वाले मार्गों पर यात्री और माल ढुलाई की सुचारू आवाजाही, ट्रेनों की गति बढ़ाने, नई रेल सेवा शुरू करने, सुरक्षा में वृद्धि के लिए अधिक लाइन क्षमता उपलब्ध होगी क्योंकि इन व्यस्त मार्गों पर रख-रखाव मार्जिन उपलब्ध होगा। ■

भारतीय रेल ने असम, पश्चिम बंगाल, महाराष्ट्र और उत्तराखंड जैसे राज्यों में कुछ प्रमुख क्षमता निर्माण परियोजनाएं दी हैं। उनमें से कुछ इस प्रकार हैं-

असम : न्यू बोंगईगांव-गुवाहाटी सेक्शन के ब्रह्मपुत्र नदी पर नारायण सेतु पर दूसरी लाइन ट्रैक चालू होने से इस सेक्शन पर राहत मिलेगी।

पश्चिम बंगाल : मई 2021 में भारतीय रेल ने कोविड बावजूद पश्चिम बंगाल में दो दोहरीकरण परियोजनाओं यानी कटवा-बाजार साऊ और अजीमगंज-बाजार साऊ का हिस्सा चालू किया है। कटवा-बाजार साऊ और अजीमगंज-बाजार साऊ: एनटीपीसी टीपीएस यानी फरक्का के थर्मल पावर स्टेशन (निर्माणाधीन) के लिए कोयले की आवाजाही के लिए बर्धमान साहिबगंज की ओर आने-जाने वाले यातायात को देखते हुए इस लाइन का दोहरीकरण बहुत महत्त्वपूर्ण है

महाराष्ट्र : जून 21 में भारतीय रेल ने महाराष्ट्र में अति महत्त्वपूर्ण परियोजना भुसावल-जलगांव तीसरी लाइन शुरू की है, जिससे इस सेक्शन की अड़चन दूर हो जाएगी और मामद-खंडवा और भुसावल-उधना सेक्शन में ट्रेन सेवा संचालन के लिए काफी राहत मिलेगी।

- **उत्तराखंड :** हरिद्वार-लक्सर दोहरीकरण: राष्ट्रीय राजधानी नई दिल्ली से मेरठ, मुजफ्फरनगर और रुड़की होते हुए हरिद्वार तक इस खंड का पूरा मार्ग चालू होने के बाद डबल लाइन (जनवरी, 2021 में) बन गया है। इससे इस व्यस्त मार्ग पर समयबद्धता में सुधार होगा।

भारतीय रेल ने सितंबर, 2020 से जून, 2021 तक हर माह सबसे अधिक माल ढुलाई का रिकॉर्ड बनाया



कोविड चुनौतियों के बावजूद भारतीय रेल ने जून 2021 में आय और माल ढुलाई के क्षेत्र में उच्चगति को बरकरार रखा है। जून 2021 में भारतीय रेल ने 112.65 मिलियन टन माल की ढुलाई की, जो जून 2019 (101.31 मिलियन टन) की तुलना में 11.19 प्रतिशत अधिक है। यह एक सामान्य वर्ष था। गत वर्ष जून 2020 (93.59 मिलियन टन) की तुलना में यह ढुलाई 20.37 प्रतिशत अधिक रही है।

जून 2021 के दौरान ढुलाई की गई महत्त्वपूर्ण वस्तुओं में 50.03 मिलियन टन कोयला, 14.53 मिलियन टन लौह-अयस्क, 5.53 मिलियन टन कच्चा लोहा और तैयार स्टील, 5.53 मिलियन टन खाद्यान्न, 4.71 मिलियन टन उर्वरक, 3.66 मिलियन टन खनिज तेल शामिल है। 6.59 मिलियन टन सीमेंट (क्लिंकर को छोड़कर) और 4.28 मिलियन टन क्लिंकर शामिल है।

जून 2021 में, भारतीय रेल ने माल ढुलाई से 11,186.81 करोड़ रुपये की आय अर्जित की, जो जून 2020 की तुलना में 26.7 प्रतिशत (रु. 8,829.68 करोड़) और जून 2019 की तुलना में 4.48 प्रतिशत अधिक (रु.10,707.53 करोड़) है। गौरतलब है कि रेलवे से माल ढुलाई को आकर्षक बनाने के लिए भारतीय रेल में कई तरह की रियायतें/छूट भी दी जा रही हैं तथा मौजूदा नेटवर्क में मालगाड़ियों की गति बढ़ा दी गई है।

माल ढुलाई की गति में सुधार से सभी हितधारकों के लिए लागत की बचत होती है। पिछले 19 महीनों में माल ढुलाई की गति दोगुनी हो गई है।

भारतीय रेल द्वारा कोविड-19 का उपयोग चौतरफा दक्षता और प्रदर्शन में सुधार के अवसर के रूप में किया गया है। ■

भारतीय सेना ने समर्पित फ्रेट कॉरिडोर हेतु रेल परीक्षण किए

भारतीय रेल द्वारा हाल ही में विकसित डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) देश भर में माल ढुलाई की आवाजाही तेजी से प्रदान करता है। भारतीय सेना ने 14 जून, 2021 को डीएफसी की प्रभावकारिता को मान्य करते हुए न्यू रेवाड़ी से न्यू फुलेरा तक वाहनों और उपकरणों से भरी सैन्य गाड़ी को ले जाकर सफल परीक्षण किया। भारतीय सेना द्वारा डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) और भारतीय रेल के साथ करीबी और समकालिक समन्वय से सशस्त्र बलों की लामबंदी क्षमता में काफी वृद्धि होगी। ये परीक्षण राष्ट्रीय संसाधनों को अनुकूलित करने और विभिन्न मंत्रालयों और विभागों के बीच बाधारहित तालमेल के लिए 'हॉल ऑफ द नेशन एप्रोच' का हिस्सा थे।



भारतीय सेना द्वारा डीएफसीसीआईएल और भारतीय रेल सहित सभी हितधारकों के साथ बातचीत से अब सशस्त्र बलों की तैनाती में डीएफसी और संबद्ध बुनियादी ढांचे का लाभ उठाने में सहायता मिलेगी। रोल ऑन-रोल ऑफ (आरओ-आरओ) सेवा पर रक्षा स्वामित्व वाले रोलिंग स्टॉक के कदम को मान्य करने के लिए मोबिलाइजेशन और परीक्षणों का समर्थन करने हेतु कुछ स्थानों पर बुनियादी ढांचे के विकास को औपचारिक रूप दिया जा रहा है तथा तौर-तरीके विकसित किए जा रहे हैं।

यह परीक्षण सशस्त्र बलों की अभियान सम्बन्धी तत्परता को बढ़ाने का मार्ग प्रशस्त करने की प्रक्रिया में पहला कदम है। यह पहल यह सुनिश्चित करने वाली प्रक्रियाओं का निर्धारण करेगी कि योजना के स्तर पर ही राष्ट्रीय बुनियादी ढांचे के विकास में सैन्य आवश्यकताओं का आपसी मेलजोल हो। ■

रेल पर्यटन व साहित्य को साथ संजोए

रेल मंत्रालय द्वारा विगत 60 सालों से भी अधिक समय से प्रकाशित मासिक पत्रिकाओं



भारतीय रेल
(हिन्दी)

की सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

विज़िट करें

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home



Indian Railways
(English)

शर्तें एवं दरें लागू

श्रीनगर सहित कश्मीर घाटी के सभी 15 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाइ सुविधा उपलब्ध

अब ये स्टेशन 6021 स्टेशनों पर उपलब्ध रेल वाई-फाई नेटवर्क के साथ एकीकृत हो गए



श्रीनगर सहित कश्मीर घाटी के सभी 15 रेलवे स्टेशनों को अब भारतीय रेल के 6,021 स्टेशनों पर उपलब्ध वाई-फाई नेटवर्क के साथ एकीकृत कर दिया गया है।

रेलवायर ब्रांड के तहत प्रदान किया गया सार्वजनिक वाई-फाई बारामूला, हमरे, पट्टन, मझोम, बडगाम, श्रीनगर, पंपोर, काकापोरा, अवंतीपुरा, पंजगाम, बिजबेहरा, अनंतनाग, सदुरा, काजीगुंड, बनिहाल पर उपलब्ध है, जो केंद्र शासित प्रदेश कश्मीर के चार जिला मुख्यालयों-श्रीनगर, बडगांव, बनिहाल और काजीगुंड में स्थित हैं।

केंद्र शासित प्रदेश जम्मू के 15 स्टेशनों - कठुआ, बूढ़ी, छन अरोरियन, हीरा नगर, घगवाल, सांबा, विजयपुर, बारी ब्राह्मण, जम्मू तवी, बजल्टा, संगर, मनवाल, राम नगर में वाई-फाई पहले से ही उपलब्ध था।

इस अवसर पर रेल, वाणिज्य और उद्योग तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने अपने संदेश में कहा, "वाई-फाई लोगों को जोड़ने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाता है और यह ग्रामीण और शहरी भारत के बीच डिजिटल अंतर को तेजी से कम कर रहा है। रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के साथ मिलकर, भारतीय रेल, देश के प्रत्येक भाग में उच्च गति की वाई-फाई सुविधा उपलब्ध कराने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। आज, विश्व वाई-फाई दिवस पर, मुझे यह घोषणा करते हुए खुशी हो रही है कि श्रीनगर और कश्मीर घाटी के स्टेशन, देश भर में 6,000+ स्टेशनों को जोड़ने वाले दुनिया के सबसे बड़े एकीकृत सार्वजनिक वाई-फाई नेटवर्क का हिस्सा बन गए हैं। इसके साथ ही घाटी के सभी स्टेशनों पर अब पब्लिक वाई-फाई सुविधा उपलब्ध हो गई है। यह 'डिजिटल इंडिया मिशन' के लिए एक महत्त्वपूर्ण कदम है और इससे स्थानीय लोगों को इंटरनेट की सुविधा का लाभ मिलेगा। मैं भारतीय रेल और रेलटेल की टीम की सराहना करता हूं, जिन्होंने इस उल्लेखनीय उपलब्धि को हासिल करने के लिए अथक प्रयास किए हैं।"



इस उपलब्धि को हासिल करने के लिए भारतीय रेल की सराहना करते हुए केन्द्रीय राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) तथा पीएमओ, डीओएई, डीओएस, कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन राज्य मंत्री डॉ. जितेंद्र सिंह ने कहा, "आज वाई-फाई, समुदायों को जोड़ने में और डिजिटल अंतर को कम करने के लिए अभिनव समाधानों को बढ़ावा देने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है। भारतीय रेल अपने सीपीएसयू रेलटेल द्वारा निर्मित, स्टेशन वाई-फाई नेटवर्क के माध्यम से ग्रामीण अंतर को समाप्त करने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है। कश्मीर घाटी के 15 स्टेशन अब रेलवायर वाई-फाई के साथ लाइव हैं। यह क्षेत्र और देश के लोगों के लिए एक अतिरिक्त सुविधा होगी।"

उपयोगकर्ताओं को इंटरनेट का सर्वोत्तम अनुभव प्रदान करने के लिए डिजाइन किए गए - रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई - किसी भी उपयोगकर्ता के लिए उपलब्ध होगा, जिसके पास केवाईसी आधारित स्मार्टफोन कनेक्शन है।

भारत में शहरी और ग्रामीण भारत के बीच एक गहरा डिजिटल अंतर है। स्टेशनों पर रेलवायर वाई-फाई स्थानीय लोगों को इंटरनेट से जोड़ने में मदद कर रहा है, क्योंकि इस सार्वजनिक वाई-फाई नेटवर्क के 5,000 से अधिक स्टेशन ग्रामीण भारत में स्थित हैं, जहां कनेक्टिविटी अच्छी नहीं रहती है। ■

किसान रेल द्वारा अब तक 60 रेलमार्गों पर 2.7 लाख टन माल की ढुलाई की गई

भारतीय रेल, रेल द्वारा परिवहन को प्रोत्साहित करते हुए कृषि क्षेत्र में आय बढ़ाने की सरकारी योजना का एक अभिन्न अंग है। किसान रेल के शुभारंभ ने किसानों को भारतीय बाजारों तक व्यापक पहुंच प्रदान की है। किसान रेलें अब तक 2.7 लाख टन माल पहुंचा चुकी है। अब तक 60 रेलमार्गों को संचालित किया जा चुकी हैं। किसान रेल सेवाओं की योजना बनाने के लिए रेलवे, कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय, राज्य सरकारों के (कृषि/बागवानी/मत्स्य पालन विभाग, आदि सहित) स्थानीय निकायों और एजेंसियों एवं मंडियों सहित विभिन्न हितधारकों के साथ निरंतर प्रयास में जुटा है।

किसान रेल की मुख्य विशेषताएं:

- अतिरिक्त उत्पादन वाले क्षेत्रों से कमी वाले क्षेत्रों में फल, मांस, सब्जियां, पोल्ट्री, मत्स्य और डेयरी उत्पादों सहित खराब होने वाली वस्तुओं की आवाजाही को सक्षम बनाती है;
- आवाजाही का शीघ्र संचालन न्यूनतम क्षति को सुनिश्चित करता है;
- बड़े और अधिक आकर्षक बाजारों तक किसानों की पहुंच बनाने में रेलवे नेटवर्क का उपयोग करने में सक्षम बनाती है;
- फलों और सब्जियों के परिवहन के लिए माल ढुलाई में 50 प्रतिशत सब्सिडी दी जाती है ('ऑपरेशन ग्रीन्स - टॉप टू टोटल' योजना के तहत इसे खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा वहन किया जा रहा है);
- छोटे किसानों को भी बिना किसी बिचौलिए की सहायता से अपने माल के परिवहन में मदद करने के लिए बहु सामग्री, बहु प्रेषक, बहु प्रेषिती, बहु ठहराव, समयबद्ध-सारणी आधारित ट्रेनों की अवधारणा के आधार पर संचालित करना;
- बुक की जा सकने वाली मात्रा की कोई न्यूनतम सीमा नहीं, जिससे छोटे और सीमांत किसान की भी बड़े और दूर के बाजारों तक पहुंच बनाई जा सकें;
- परिवहन समय और लागत में कमी के कारण अंतिम उपभोक्ताओं (बड़े शहरों और खपत केंद्रों पर) को सस्ते दामों पर ताजा उत्पाद मिलता है;

केंद्रीय बजट 2020-21 में की गई घोषणा के अनुपालन में, भारतीय रेल द्वारा उत्पादन या अधिशेष क्षेत्रों से खराब होने वाले और कृषि उत्पादों (फलों, सब्जियों, मांस, पोल्ट्री, मत्स्य और डेयरी उत्पादों सहित) को खपत या कमी वाले क्षेत्रों के लिए स्थानांतरित करने हेतु किसान रेल ट्रेनों का शुभारंभ किया गया है।

किसान रेल योजना के तहत देवलाली (महाराष्ट्र) और दानापुर (बिहार) के बीच पहली रेल को रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल और कृषि और कृषक कल्याण मंत्री श्री नरेंद्र सिंह तोमर द्वारा 7 अगस्त, 2020 को हरी झंडी दिखाई गई। इस ट्रेन के संचालन को बाद में संगोला (महाराष्ट्र) और मुजफ्फरपुर (बिहार) के बीच तक बढ़ा दिया गया है।

प्रधानमंत्री द्वारा 28 दिसंबर, 2020 को सांगोला (महाराष्ट्र) और शालीमार (पश्चिम बंगाल) के बीच किसान रेल योजना के तहत 100वीं यात्रा को झंडी दिखाकर रवाना किया गया था।



18 जून, 2021 तक, 60 रूटों पर किसान रेलों ने कुल 850 फेरे लगाए हैं, जिसमें 2.7 लाख टन से अधिक खेपों का परिवहन किया गया है। 2021 के दौरान इन ट्रेनों का मासिक प्रदर्शन निम्नानुसार रहा है:

जनवरी 2021	-	82	ट्रिप	(32,332 टन)
फरवरी 2021	-	128	ट्रिप	(41,665 टन)
मार्च 2021	-	133	ट्रिप	(40,695 टन)
अप्रैल 2021	-	127	ट्रिप	(39,518 टन)
मई 2021	-	173	ट्रिप	(55,300 टन)
जून (18 तक)	-	93	ट्रिप	(32,542 टन)

किसान रेल ट्रेनों का संचालन एक समयबद्ध-सारणी के अनुरूप मार्गों पर किया जाता है, और समय की पाबंदी के साथ-साथ खराब होने वाली वस्तुओं को नियत समय के भीतर अपने गंतव्य तक पहुंचाना सुनिश्चित करने और भारतीय रेल के संसाधनों का सबसे इष्टतम तरीके से उपयोग किए जाने के लिए इनकी निगरानी की जा रही है।

किसान रेल ट्रेन के माध्यम से परिवहन की जाने वाली मुख्य फसलों/कृषि उत्पादों में संतरा, प्याज, आलू, केला, आम, टमाटर, अनार, कस्टर्ड सेब, शिमला मिर्च, चीकू, गाजर आदि शामिल हैं।

मूल्य निर्धारण और सब्सिडी: सभी किसान रेल ट्रेन सेवाओं के लिए पार्सल टैरिफ के 'पी-स्केल' पर शुल्क लिया जा रहा है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय (एमओएफपीआई) के 'ऑपरेशन ग्रीन्स-टॉप टू टोटल' योजना के तहत किसान रेल ट्रेनों की सेवाओं के माध्यम से फलों और सब्जियों के परिवहन पर माल ढुलाई में 50 प्रतिशत की सब्सिडी दी जाती है।

इस सब्सिडी योजना के शुभारंभ (14 अक्टूबर, 2020 से प्रभावी) से 15 जून, 2021 तक, किसान रेल के माध्यम से लगभग 52.38 करोड़ रुपये की राशि सब्सिडी के रूप में वितरित की गई है। ■

भारतीय रेल ने रोड ओवर ब्रिज का काम रिकॉर्ड 20 दिनों में सफलतापूर्वक पूरा किया



भारतीय रेल के सार्वजनिक उपक्रम, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया (डीएफसीसीआईएल) ने गुजरात में वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर बेहद व्यस्त मुंबई-दिल्ली राजमार्ग स्थित वलसाड रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) को गिराने और उसके पुनर्निर्माण (डीएफसी ट्रैक के लिए रास्ता बनाने के बाद) का काम रिकॉर्ड 20 दिनों में पूरा कर लिया है। विभिन्न सरकारी एजेंसियों और नागरिक प्रशासन के साथ मिलकर काम करते हुए इस आरओबी, के लिए 2 जून, 2021 को यातायात को 20 दिनों के लिए अवरुद्ध रखने की अनुमति हासिल की गई थी।

पश्चिमी डीएफसी के वैतरणा-सचिन सेक्शन में चलने वाले इस काम को दक्षिण गुजरात के वलसाड शहर के पास एक आरओबी को पार करने से संबंधित एक अड़चन का सामना करना पड़ा। विभिन्न किस्म की सीमाओं के कारण आरओबी का काम शुरू नहीं किया जा सका और पटरी (ट्रैक) बिछाने की गतिविधियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की संभावना थी। इससे अत्याधुनिक न्यू ट्रैक कंस्ट्रक्शन (एनटीसी) मशीन का उपयोग कर पटरी बिछाने की परियोजनाएं प्रभावित होतीं।

इस चुनौती से निपटने के लिए एक अनूठा समाधान निकाला गया कि एनटीसी को आगे ले जाने के लिए इस आरओबी की ओर जाने वाले संपर्क मार्ग पर 16एम x10एम आकार का जुड़वां प्रीकास्ट बॉक्स डाला जाए। इस काम को करने में सबसे बड़ी चुनौती सड़क यातायात को अवरुद्ध रखने की थी, क्योंकि यह आरओबी मुंबई-दिल्ली राजमार्ग से वलसाड शहर में जाने वाले सबसे व्यस्त मार्गों में से एक है। सड़क यातायात को अवरुद्ध रखने की 20 दिनों की अवधि के दौरान काम पूरा करने की योजना बनी। इन विशाल खंडों की प्री-कास्टिंग के लिए व्यापक व्यवस्था की गई। लॉकडाउन और यात्रा संबंधी प्रतिबंधों के बावजूद, वरिष्ठ इंजीनियरों सहित लगभग 150 लोगों की एक टीम ने कास्टिंग कार्य पूरा करने के लिए दिन-रात मेहनत की।

20 दिनों का सड़क यातायात अवरोध 2 जून, 2021 को शुरू हुआ और योजना के अनुसार कार्य प्रगति पर रहा। इन खंडों की स्थापना के लिए 300 मीट्रिक टन से लेकर 500 मीट्रिक टन तक की क्षमता वाली चार भारी-भरकम हाइड्रोलिक क्रेन लगाई गई। एक अन्य चुनौती, जिसे संभालना मुश्किल था, को इन खंडों के स्थानीय प्रबंधन में नवीन तरीके के इस्तेमाल से निपटा लिया गया। संभालने की प्रक्रिया के दौरान कोई आंतरिक तनाव पैदा किए बिना संभालने के लिहाज से प्रीकास्ट वाले ये खंड आकार में बहुत बड़े और वजन में बहुत भारी हैं। परियोजना से जुड़ी टीम ने एक स्टील प्लेटफॉर्म के साथ लगे मल्टी-एक्सल ट्रेलर का उपयोग करके भार ढोने वाला एक विशेष वाहक उपकरण तैयार किया। स्टील प्लेटफॉर्म का निर्माण पूरी तरह से साइट पर उस अवधि के दौरान किया गया, जब देश में औद्योगिक ऑक्सीजन की आपूर्ति प्रतिबंधित थी। टीम ने लगातार विभिन्न विकल्पों को तलाशने का प्रयास करके और अपने सामूहिक ज्ञान और अनुभव का दोहन करके ऐसी सभी बाधाओं को दूर किया।

यहां इस बात पर ध्यान दिया जा सकता है कि उत्तर प्रदेश के दादरी को मुंबई स्थित जवाहर लाल नेहरू पोर्ट (जेएनपीटी) से जोड़ने वाला पश्चिमी गलियारा डब्ल्यूडीएफसी और ईडीएफसी के यूपी, हरियाणा, राजस्थान, गुजरात और महाराष्ट्र से होकर गुजरेगा। डब्ल्यूडीएफसी के 306 किमी लंबे रेवाड़ी-मदार सेक्शन को 07 जनवरी, 2021 को राष्ट्र को समर्पित किया गया था। डब्ल्यूडीएफसी के न्यू पालनपुर से न्यू किशनगढ़ के बीच 369 किमी लंबे मार्ग पर ट्रायल रन किया जा चुका है। ईडीएफसी के 351 किमी लंबे न्यू भाऊपुर-न्यू खुर्जा सेक्शन और प्रयागराज में ऑपरेशन कंट्रोल सेंटर को 29 दिसम्बर, 2020 को प्रधानमंत्री द्वारा राष्ट्र को समर्पित किया गया था। पूरे डब्ल्यूडीएफसी और ईडीएफसी (सोननगर-डानकुनी पीपीपी सेक्शन को छोड़कर) के कुल लगभग 2800 रूट किमी को जून 2022 तक चालू कर दिया जाएगा।

चालू किए जा चुके सेक्शन में कुल 4,000 से अधिक ट्रेनें चलाई गई हैं। पूर्वी डीएफसी में 3,000 से अधिक ट्रेनें चली हैं और डब्ल्यूडीएफसी में 1,000 से अधिक ट्रेनें चली हैं। कुल जीटीकेएम ने 30 लाख (3 मिलियन) टन का आंकड़ा पार कर लिया है। इस सेक्शन की कुछ ट्रेनें ईडीएफसी में 99.38 किमी प्रति घंटे और डब्ल्यूडीएफसी में 92 किमी प्रति घंटे की औसत गति हासिल कर रही हैं। ये गति किसी भी सबसे तेज मेल एक्सप्रेस ट्रेनों की गति से तुलना योग्य है। ■

ऑक्सीजन एक्सप्रेस से राष्ट्र की सेवा में 35,000 एमटी से ज्यादा एलएमओ की आपूर्ति

सभी मुश्किलों से पार पाने और नए समाधान खोजने के लिए भारतीय रेल देशभर में विभिन्न राज्यों को तरल मेडिकल ऑक्सीजन (एलएमओ) की आपूर्ति के द्वारा राहत पहुंचाने के अपने सफर को जारी रखे हुए है।

ऑक्सीजन एक्सप्रेस ट्रेनों ने राष्ट्र की सेवा में 35,000 एमटी एलएमओ की आपूर्ति के आंकड़े को पार कर लिया है। 30 जून तक भारतीय रेल ने देश के विभिन्न राज्यों को 19,90 से ज्यादा टैंकरों में लगभग 35,000 एमटी एलएमओ की आपूर्ति की है। उल्लेखनीय है कि अभी तक 477 ऑक्सीजन एक्सप्रेस अपना सफर पूरा कर चुकी हैं और विभिन्न राज्यों में राहत पहुंचा चुकी हैं।



ऑक्सीजन एक्सप्रेस ने देश के दक्षिणी राज्यों को 20,500 एमटी से ज्यादा एलएमओ की आपूर्ति कर दी है। तमिलनाडु को सबसे ज्यादा अभी तक 6,476 एमटी एलएमओ की आपूर्ति हो चुकी है। अभी तक, ऑक्सीजन एक्सप्रेस ट्रेनों ने तेलंगाना, कर्नाटक, आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु को क्रमशः 3,900, 4,700, 4800 और 6,500 एमटी से ज्यादा एलएमओ की आपूर्ति की

महाराष्ट्र को 614 एमटी, उत्तर प्रदेश को लगभग 3,797 एमटी, मध्य प्रदेश को 656 एमटी, दिल्ली को 5,863 एमटी, हरियाणा को 2,354 एमटी, राजस्थान को 98 एमटी, कर्नाटक को 4,697 एमटी, उत्तराखंड को 320 एमटी, तमिलनाडु को 6,551 एमटी, आंध्र प्रदेश को 4,824 एमटी, पंजाब को 225 एमटी, केरल को 513 एमटी, तेलंगाना को 3,909 एमटी, झारखंड को 38 एमटी और असम को 560 एमटी ऑक्सीजन प्राप्त हो गई है। भारतीय रेल ने ऑक्सीजन की आपूर्ति वाले स्थानों से विभिन्न रूटों की पहचान की है और राज्यों में उभरती जरूरत के साथ खुद को तैयार रखा है। भारतीय रेल जटिल परिचालन रूट योजना परिदृश्य में पश्चिम में हापा, बड़ौदा, मुंद्रा और पूरब में राउरकेला, दुर्गापुर, टाटानगर, अंगुल जैसे स्थानों से ऑक्सीजन का उठा रही है और फिर राज्यों को आपूर्ति कर रही है।

लंबी दूरी के ज्यादातर मामलों में इन महत्त्वपूर्ण माल गाड़ियों की औसत गति 55 से ज्यादा है। सबसे ज्यादा आपात आवश्यकता के साथ, ऊंची प्राथमिकता वाले ग्रीन कॉरिडोर में संचालन के लिए परिचालन दल विभिन्न जोन में सबसे ज्यादा चुनौतीपूर्ण माहौल में 24 घंटे काम कर रहे हैं। विभिन्न खंडों में क्रू में बदलाव के लिए तकनीकी ठहराव घटाकर 1 मिनट कर दिया गया है। यह सब काम एक व्यवस्थित तरीके से किया गया, जिससे अन्य फ्रेट परिचालन में किसी भी प्रकार की कमी नहीं आए। ■

इंडस्ट्रियल ऑक्सीजर रेगुलेटर का रूपांतरण, ह्यूमिडिफायर का इन-हाउस निर्माण

कोरोना महामारी के दौर में आवश्यक मेडिकल उपकरणों की बाजार में कमी को दूर करने के लिए पूर्व तट रेलवे की ओर रेलवे कार्यशालाओं में हॉस्पिटल बेड, ऑक्सीजन ट्रॉली, मेड रोबो, पेडेस्टल सैनिटाइजर डिस्पेंसर जैसे मेडिकल उपकरणों का निर्माण किया गया है। इसी क्रम में वाल्टियर मंडल में स्थित डीजल लोको शेड में इंडस्ट्रियल ऑक्सीजन सिलिंडर रेगुलेटर का रूपांतरण कर इसे मेडिकल सिलिंडर में प्रयोग करने लायक बनाया गया है। इसके साथ ही इन-हाउस तकनीक का उपयोग कर ऑक्सीजर ह्यूमिडिफायर का भी निर्माण इस कार्यशाला में किया गया है। आपात स्थिति में जब बाजार में इन उपकरणों की कमी हो, तब इससे ऑक्सीजन आधारित जीवन-रक्षक सपोर्ट के मरीजों के इलाज में काफी राहत मिलेगी।



इन-हाउस तकनीक से तैयार इन उपकरणों की कार्यप्रणाली की मण्डल रेलवे अस्पताल, वाल्टियर द्वारा सफलतापूर्वक जांच भी की जा चुकी है। इसकी लागत भी बाजार में उपलब्ध उपकरणों के मुकाबले काफी कम है। ■

तपन सिन्हा मेमोरियल अस्पताल में एक पोस्ट-कोविड देखभाल क्लिनिक खोला गया

कोविड-19 संक्रमण से उबरने के बाद भी दीर्घकालिक जटिलताओं या पोस्ट कोविड लक्षणों वाले मरीजों के उपचार के लिए तपन सिन्हा मेमोरियल अस्पताल में दिनांक 11 जून, 2021 को पोस्ट-कोविड देखभाल क्लिनिक खोला गया है। इस क्लीनिक में मेट्रो कर्मियों और उनके लाभार्थियों को चिकित्सकों से मिलने व जरूरी सलाह दी जा रही है। ईसीजी, चेस्ट एक्स-रे, इको-कार्डियोग्राफी, चेस्ट फिजियो थेरेपी जैसी सुविधाएं, जो पोस्ट-कोविड लक्षण वाले रोगियों हेतु आवश्यक हैं, इस क्लिनिक में उपलब्ध हैं। यहां रक्त जांच और अन्य महत्त्वपूर्ण स्वास्थ्य मानकों की जांच की सुविधा भी है। कार्डियोलॉजिकल और अन्य परामर्श देने के लिए चिकित्सक इस क्लिनिक में रोगियों से मिल रहे हैं। महाप्रबंधक श्री मनोज जोशी के तत्वावधान में मेट्रो रेलवे के सभी आयु वर्गो के फ्रंट लाइन कर्मचारियों के लिए टीकाकरण का अभियान चलाया गया है। इस दौरान यात्रियों के नियमित संपर्क में आनेवाले सभी मोटरमैन, आरपीएफ कर्मियों, सफाईवालों, स्टेशन अधीक्षकों, बुकिंग क्लर्कों और अन्य स्टेशन कर्मचारियों को टीका लगाया गया है। ■



95 वर्षीय कोविड मरीज का सफलतापूर्वक इलाज

श्रीमती नंदरानी आचार्य जो 15 मई, 2021 को जांच में कोविड पॉजिटिव पाई गई थीं, को ऑक्सीजन की कमी और सांस फूलने के हल्के लक्षणों के साथ 19 मई, 2021 को तपन सिन्हा मेमोरियल अस्पताल में भर्ती कराया गया था। डॉक्टरों, नर्सों और अन्य पैरा-मेडिकल स्टाफ ने चौबीसों घंटे उचित चिकित्सा उपचार, ऑक्सीजन थेरेपी प्रदान करते हुए उनकी देखभाल की। वह 25 दिनों के बाद कोविड निमोनिया से उबर गईं। उन्हें 12 जून, 2021 को अस्पताल से बिना किसी ऑक्सीजन सहायता के स्वस्थ स्थिति में छुट्टी दे दी गई।

पूर्वोत्तर रेलवे: कोविड की तीसरी लहर से बचाव के क्रम में पीडियाट्रिक कोविड वार्ड बनाने की तैयारी



पेडियाट्रिक वार्ड

महाप्रबन्धक, पूर्वोत्तर रेलवे श्री विनय कुमार त्रिपाठी के निर्देशानुसार कोविड-19 की तीसरी लहर की संभावना एवं इसमें बच्चों के ज्यादा संक्रमित होने की आशंका को देखते हुए ललित नारायण मिश्र रेलवे चिकित्सालय में बच्चों के लिए पीडियाट्रिक कोविड वार्ड बनाने की तैयारी चल रही है तथा इस चिकित्सालय में ऑक्सीजन जेनरेशन प्लांट की स्थापना की जा रही है, जिससे ऑक्सीजन गैस की उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके। चिकित्सालय में कोविड हेल्प डेस्क की व्यवस्था की गई है। इसके माध्यम से भर्ती कोविड रोगियों के हाल-चाल सम्बन्धी जानकारी उनके परिजनों को देने हेतु एवं कोविड रोगियों को उनके घर से भेजे गए भोजन को कोविड हेल्प डेस्क के माध्यम से रेलवे के पैरा मेडिकल स्टाफ द्वारा कोविड मरीजों को पहुँचाया जाता है। कोविड रोगियों को लाने एवं ले जाने के लिए एडवांस लाइफ सपोर्ट सुविधायुक्त एम्बुलेंस की व्यवस्था की गई है, जो 24 घंटे कार्यरत है।

होम आईसोलेशन के मरीजों की मॉनीटरिंग की पर्याप्त व्यवस्था की गई। होम आईसोलेशन में कोविड मरीजों की मॉनीटरिंग हेतु डा. एम.नाथ एवं डा. जया गुप्ता द्वारा एक व्हाट्सएप ग्रुप बनाया गया है, जिसमें मरीजों का प्रतिदिन हाल-चाल लिया गया एवं उनके स्वास्थ्य सम्बन्धी समस्याओं तथा मेडिसिन की जरूरतों का त्वरित निस्तारण किया गया। कोविड मरीजों का चिकित्सकों द्वारा काउंसलिंग भी की जा रही है। चिकित्सालय में प्रतिदिन रेलवे कर्मचारियों एवं नॉन-रेलवे के अन्तर्गत आने वाले 45 वर्ष से ऊपर एवं 18-44 वर्ष तक के लोगों को टीकाकरण की सुविधा प्रदान की जा रही है। इस रेलवे पर 18 से 45 वर्ष आयु के 18,873 (66.5 प्रतिशत) रेलकर्मियों को टीके की प्रथम खुराक तथा 304 रेलकर्मियों को दूसरी खुराक दी जा चुकी है। इसी प्रकार 45 वर्ष से ऊपर के 18,497 (92 प्रतिशत) रेलकर्मियों को टीके की प्रथम खुराक तथा 9338 (46.7 प्रतिशत) कर्मियों को टीके की दूसरी खुराक दी जा चुकी है। ■

भारतीय रेल पर अंतरराष्ट्रीय योग

संपूर्ण भारतीय रेल पर अंतरराष्ट्रीय योग दिवस का उत्साहपूर्ण आयोजन किया गया। योग दिवस के अवसर पर क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाइयों, कारखानों, स्टेशनों आदि पर योग शिविर, क्विज व जिंगल प्रतियोगिता का आयोजन किया गया। इस दौरान कोविड से संबंधित सभी प्रोटोकॉल का पालन किया गया। रेलवे स्कूलों में छात्र-छात्राओं हेतु विभिन्न प्रतियोगिताएं भी आयोजित की गई, जिनके विजेताओं को अधिकारियों द्वारा पुरष्कृत भी किया गया।



योगाभ्यास करते हुए रेल और वाणिज्य एवं उद्योग व उपभोक्ता कार्य और खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल



मुंबई की उपनगरीय सेवा में योगाभ्यास करते हुए दैनिक रेल यात्री

दिवस उत्साहपूर्वक मनाया गया



योगाभ्यास करते हुये पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक श्री विनय कुमार त्रिपाठी एवं अन्य वरिष्ठ रेल अधिकारी



मेट्रो रेलवे द्वारा आयोजित शिविर में योगाभ्यास करते हुये रेलकर्मी



आरडीएसओ में आयोजित शिविर में योग करते हुए रेल अधिकारी एवं कर्मचारी



उत्तर मध्य रेलवे पर आयोजित योगाभ्यास शिविर का एक दृश्य



उत्तर पश्चिम रेलवे में योग दिवस पर योगाभ्यास करने के लिए एकत्रित हुए रेल अधिकारी एवं कर्मचारी



पूर्व तट रेलवे पर भी योग दिवस उत्साहपूर्वक मनाया गया



अंतरराष्ट्रीय योग दिवस पर पश्चिम मध्य रेलवे पर योग का अभ्यास करते हुए बच्चे



अंतरराष्ट्रीय योग दिवस पर दक्षिण मध्य रेलवे पर योग का अभ्यास करते हुए रेलकर्मी एवं उनके परिजन





बनारस रेलइंजन कारखाना (बाएं) एवं पूर्वोत्तर सीमा रेलवे भी अंतरराष्ट्रीय योग दिवस पर योगमय हुए





आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना, रायबरेली (बाएं) एवं पूर्व रेलवे पर योग का अभ्यास करते हुए रेलकर्मी एवं उनके परिजन

आपकी पसंदीदा

भारतीय रेल

पत्रिका अब

राष्ट्रीय रेल संग्रहालय

चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में भी उपलब्ध है

शून्य कार्बन उत्सर्जन के साथ भारतीय रेल दुनिया में सबसे बड़ी हरित रेल बनने की राह पर

भारतीय रेल दुनिया में सबसे बड़ी हरित रेलवे बनने के लिए मिशन के रूप में काम कर रही है और वर्ष 2030 से पहले 'शून्य कार्बन उत्सर्जक' बनने की दिशा में बढ़ रही है। रेलवे नए भारत की बढ़ती जरूरतों को पूरा करने के क्रम में पर्यावरण अनुकूल, दक्ष, किफायती, समयनिष्ठ और यात्रियों के साथ-साथ माल की आधुनिक वाहक बनने की राह पर चल रही है। भारतीय रेल व्यापक विद्युतीकरण, जल और कागज संरक्षण, रेलवे की पटरियों पर जानवरों को घायल होने से बचाने से जुड़े कदमों से पर्यावरण के प्रति मददगार हो रही है। 2014 के बाद से रेल विद्युतीकरण लगभग 10 गुना बढ़ गया है, जो पर्यावरण अनुकूल है और इससे प्रदूषण बढ़ता है। विद्युतीकरण



के आर्थिक लाभों को तेजी से प्राप्त करने के लिए रेलवे ने ब्रॉड गेज रूटों के 100 प्रतिशत विद्युतीकरण के लिए दिसंबर, 2023 तक विद्युतीकृत संतुलित ब्रॉड गेज (बीजी) रूट तैयार करने की योजना बनाई है। हेड-ऑन-जनरेशन सिस्टम, जैव शौचालय और एलइडी लाइट ट्रेन को यात्रा के ऐसे बेहतर साधन में बदलते हैं, जो यात्रियों के लिए आरामदेह के साथ ही पर्यावरण के प्रति संवेदनशील भी हो।

19 हरित रेटिंग
रेलवे स्टेशन

जिनमें

3	6	6
प्लेटिनम	गोल्ड	सिल्वर

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर्स

भारतीय रेल के डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर्स को दीर्घकालिक कम कार्बन रोडमैप के साथ एक कम कार्बन उत्सर्जक हरित परिवहन नेटवर्क के रूप में विकसित किया जा रहा है, जो उसे ज्यादा ऊर्जा दक्ष और कार्बन अनुकूल तकनीकों, प्रक्रियाओं व अभ्यासों को अपनाने में सक्षम बनाते हैं। भारतीय रेल दो समर्पित मालभाड़ा गलियारा परियोजनाओं - लुधियाना से दनकुनी (1,875 किमी) तक पूर्वी गलियारा (ईडीएफसी) और दादरी से जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (1,506 किमी) तक पूर्वी गलियारा (डब्ल्यूडीएफसी) को कार्यान्वित कर रही है। ईडीएफसी के सोननगर-दनकुनी (538 किमी) भाग को सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) मोड में लागू करने की योजना बनाई गई है।

भारतीय रेल का नेटवर्क और उसकी पहुंच ने महामारी में खाद्यान्न और ऑक्सीजन जैसे माल की आवाजाही को सक्षम बनाया, जो सड़क परिवहन की तुलना में ज्यादा पर्यावरण अनुकूल है। अप्रैल, 2021 से मई, 2021 के दौरान भारतीय रेल ने 73 लाख टन खाद्यान्न की आपूर्ति की और 241 लदी हुई ऑक्सीजन एक्सप्रेस ट्रेनों के संचालन के माध्यम से देश के विभिन्न हिस्सों में 15,046 टन ऑक्सीजन से भरे 922 टैंकरों को अपने गंतव्य तक पहुंचाया।



हरित प्रमाणन और पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली का कार्यान्वयन

भारतीय रेल और भारतीय उद्योग परिसंघ के बीच भारतीय रेल पर हरित पहलों की सहूलियत के लिए जुलाई, 2016 में एमओयू पर हस्ताक्षर हुए थे। 39 कार्यशालाओं, 7 उत्पादन इकाइयों, 8 लोको शेड्स और एक स्टोर डिपो को 'ग्रीनको'

कार्यशाला	उत्पादन इकाई
39	7
लोको शेड	**स्टोर डिपो**
8	1

को
ग्रीनको प्रमाणन

प्रमाणन हासिल हो चुका है। इनमें 2 प्लेटिनम, 15 गोल्ड और 18 सिल्वर रेटिंग्स शामिल हैं।

हरित प्रमाणन में मुख्य रूप से ऊर्जा संरक्षण उपायों, नवीनीकृत ऊर्जा का उपयोग, ग्रीन हाउस गैस उत्सर्जन में कमी, जल संरक्षण, कचरा प्रबंधन, सामग्री संरक्षण, पुनर्चक्रीकरण आदि जैसे पर्यावरण को सीधे प्रभावित करने वाले मानकों के आकलन को शामिल किया जाता है। 19 रेलवे स्टेशनों ने भी 3 प्लेटिनम, 6 गोल्ड और 6 सिल्वर रेटिंग्स के साथ हरित प्रमाणन हासिल कर लिया है। रेलवे के 27 अन्य भवनों, कार्यालयों, परिसरों और अन्य प्रतिष्ठानों को भी 15 प्लेटिनम, 9 गोल्ड और 2 सिल्वर रेटिंग सहित हरित प्रमाणन मिल चुका है। इसके अलावा, पिछले दो साल में 600 से ज्यादा रेलवे स्टेशनों को पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए आईएसओ : 14001 के कार्यान्वयन के लिए प्रमाणित किया जा चुका है। कुल 718 स्टेशनों की आईएसओ : 14001 के लिए पहचान की गई है।





भारतीय रेल ने अपने जोखिम आकलन और आपदा प्रबंधन प्रोटोकॉल में जलवायु परिवर्तन की विशेषताओं को शामिल किया है। एक संगठन के रूप में रेलवे जोखिम के प्रबंधन और अपनी संपदाओं, रूटों व निवेशों के बारे में सही सवाल पूछने के लिए तैयार है। भारतीय रेल की कई सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों के शीर्ष प्रबंधन साझा समझ के लिए हितधारकों के साथ संवाद कर रहे हैं, जो दीर्घकालिक स्वास्थ्य और संगठनों के स्थायित्व के लिए जरूरी है।

भारतीय रेल और अनुषंगी इकाइयों द्वारा प्रकाशित पर्यावरण स्थायित्व रिपोर्ट हर साल रणनीतियों का वर्णन करने वाले



ट्रैक बिछाना

दस्तावेज तैयार करती है और इसमें जलवायु परिवर्तन, प्रमुख मुद्दे व उनसे निपटने के लिए उठाए गए कदमों पर जोर दिया जाता है। इससे रेलवे को जलवायु परिवर्तन पर पेरिस समझौता, यूएन सतत् विकास लक्ष्यों और राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन योजनाओं जैसी सरकार की प्रतिबद्धताओं को समर्थन देने में सहायता मिलती है।

भारतीय रेल के विभिन्न क्षेत्रों में इंजीनियर, ऑपरेटर और प्लानर्स व निर्माण इकाइयों को लगातार अलग-अलग चुनौतियों का सामना करना पड़ता है। अंतरराष्ट्रीय संपत्ति प्रबंधकों, रेलवे परिचालकों, रोलिंग स्टॉक इंजीनियरों, सिनेरियो प्लानर्स और अन्य द्वारा अपनाए गए परिष्कृत दृष्टिकोणों की परामर्श रिपोर्टों के माध्यम से अध्ययन किया गया है। भारतीय रेल की अपनी वास्तविकताओं और जमीनी स्थिति से मेल खाने वाली उपयुक्त व्याख्या इन अनुमानित और सामने आ रही चुनौतियों के लिए विभागीय प्रबंधकों के प्रयासों को अनुकूलित करती है। ■



हरित भवन परिषद् से स्वर्ण प्रमाणपत्र प्राप्त करने वाला पहला रेलवे स्टेशन : छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस



विद्युतीकरण कार्य का दृश्य



जैव शौचालय टैंक

बनारस रेल इंजन कारखाना : स्वच्छ पर्यावरण के लिए संकल्पित

अंजली गोयल

बनारस रेल इंजन कारखाने द्वारा निर्मित प्रथम डीजल-विद्युत रेल इंजन को श्री लाल बहादुर शास्त्री द्वारा 03 जनवरी, 1964 को राष्ट्र को समर्पित किया गया था। इसके साथ ही बनारस रेल इंजन कारखाने (बरेका) ने घरेलू विनिर्माण उद्योग में प्रवेश किया। आज यह भारत का अग्रणी डीजल रेल इंजन विनिर्माता बन गया है।

2016-17 से, बरेका ने रीजेनरेटिव ब्रेकिंग और होटल लोड कन्वर्टर जैसी विशेषताओं से युक्त ऊर्जा दक्ष विद्युत रेल इंजन बनाने की यात्रा शुरू की तथा कभी पीछे मुड़कर नहीं देखा। बरेका ने दुनिया के अग्रणी रेल इंजन निर्माताओं में अपना महत्त्वपूर्ण स्थान बना लिया है। अब यहाँ मल्टी-गेज और मल्टी-ट्रैक्शन इंजनों के डिजाइन और निर्माण की क्षमता है। बरेका निर्मित लोकोमोटिव न केवल भारत में बल्कि पूरे एशिया और अफ्रीका में कई अंतरराष्ट्रीय रेलवे प्रणालियों पर चलते हैं। बरेका द्वारा निर्मित इंजन बांग्लादेश, श्रीलंका, म्यांमार, तंजानिया, सूडान, सेनेगल, माली, मलेशिया, वियतनाम, अंगोला और मोजाम्बिक में चल रहे हैं। बरेका भारत में विभिन्न इस्पात संयंत्रों, बिजली संयंत्रों और पोर्ट ट्रस्टों को भी इंजनों की आपूर्ति कर रहा है।

कार्बन फुटप्रिंट को कम करने और ग्रीन ट्रैक्शन प्रदान करने के लिए बरेका ने भारतीय रेल के लिए डीजल रेल इंजनों का निर्माण बंद कर दिया है। बरेका पौराणिक नगर वाराणसी में स्थित एक अग्रणी औद्योगिक इकाई है। यह अपने वृहत्तर सामुदायिक उत्तरदायित्व विशेष रूप से पवित्र नदी गंगा के प्रति हमेशा जागरूक रहा है। यह नदी अपने तटीय इलाके के निवासियों को जैव विविधता एवं जीविका के साथ उत्तम पारिस्थितिक तंत्र प्रदान करती है। पर्यावरण संरक्षण में नेतृत्वकारी भूमिका का निर्वहन करते हुए बरेका ने 1980 के दशक में ही 2 ट्रीटमेंट प्लांट्स स्थापित किए। मानव अपशिष्ट के उपचार के लिए 3.4 एमएलडी क्षमता युक्त सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (एसटीपी) तथा दूषित एवं मिश्रित पेट्रोलियम तेल और लुब्रिकेंट (पीओएल) के उपचार के लिए 3 एमएलडी क्षमता युक्त औद्योगिक



औद्योगिक अपशिष्ट उपचार संयंत्र

अपशिष्ट उपचार संयंत्र (आईईटीपी) स्थापित किया गया।

गंगा नदी को स्वच्छ बनाए रखने के अलावा ये संयंत्र संसाधनों के रिसाइकलिंग में भी महत्त्वपूर्ण योगदान देते हैं। बरेका को इस बात पर गर्व है कि कोई भी सीवेज, चाहे उपचारित हो या अनुपचारित, गंगा नदी में नहीं छोड़ा जाता है। उपचारित जैव खाद का सूखने के बाद बागवानी में उर्वरक के रूप में उपयोग किया जाता है। 2020-21 के दौरान एसटीपी ने 1,248 मिलियन लीटर पानी का उपचार किया। आईईटीपी ने 2020-21 में 500 लीटर मिश्रित पेट्रोलियम तेल और लुब्रिकेंट (पीओएल) को पानी से अलग किया। एसटीपी और आईईटीपी के मापदंडों की ऑनलाइन निगरानी की जाती है ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि ये केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के निर्धारित मानकों के भीतर हैं।

बरेका, जल संचयन एवं भूजल के पुनर्भरण के लिए प्रतिबद्ध है। इसके अंतर्गत 425 से अधिक सोकपिट और 50 गहरे रिचार्ज कुओं का निर्माण किया गया है। रेन वॉटर हार्वेस्टिंग



सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट



रिचार्ज कुआं और सोकपिट

के तहत लगभग 44,000 वर्गमीटर रूफ टॉप एरिया को कवर किया गया है। सतत् पर्यावरण की दिशा में अपने प्रयास में, 0.25 मिलियन लीटर प्रति दिन की क्षमता वाले दो वॉटर रीसाइकलिंग संयंत्र (डब्ल्यूआरपी) को चालू किया गया है। इस रीसाइकिल्ड जल का उपयोग बागवानी और भूजल पुनर्भरण के लिए किया जाता है।

पानी, वायु, हानिकारक अपशिष्ट, गैसों का उत्सर्जन आदि के विभिन्न मापदण्डों को निर्धारित मानकों के अनुरूप बनाए रखने की दिशा में अपने प्रयासों पर ध्यान केंद्रित करने के लिए, बरेका ने 2001 में पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली के लिए आईएसओ:14001 प्रमाणन के लिए प्रयास किया। इस प्रमाणन के परिणामस्वरूप कारखाना और कॉलोनी के पर्यावरण के संरक्षण के लिए बरेका की अपनी एक सुपरिभाषित नीति है।

बरेका भारतीय रेल की पहली इकाई है, जिसे पर्यावरण के बचाव की दिशा में अपनी पहल के लिए सीआईआई-गोदरेज ग्रीन बिजनेस सेंटर (सीआईआई-गोदरेज जीबीसी) द्वारा ग्रीन को सिल्वर रेटिंग का दर्जा दिया गया है।



बरेका परिसर में सौर उपकरण

ऊर्जा संरक्षण की दिशा में कदम बढ़ाते हुए और गैर-पारंपरिक ऊर्जा संसाधनों का लाभ लेने के लिए बरेका ने ग्रिड से जुड़े सौर ऊर्जा संयंत्रों की स्थापना की दिशा में एक बड़ी छलांग लगाई है। बरेका ने विभिन्न स्थानों पर, 3.86 मेगावाट की क्षमता के ग्रिड से जुड़े हुए सौर ऊर्जा संयंत्र स्थापित किए हैं। भविष्य में 2.4 मेगावाट की अतिरिक्त सौर ऊर्जा संयंत्र की योजना है। बरेका ने वर्ष 2019-20 (36.3 लाख यूनिट) की तुलना में वित्तीय वर्ष 2020-21 (42.7 लाख यूनिट) में सौर ऊर्जा उत्पादन में 17.6% की वृद्धि हासिल की है। 2020-21 में बरेका में ऊर्जा की कुल खपत में सौर ऊर्जा की हिस्सेदारी 23.31 प्रतिशत है।

बरेका ने विद्युत ऊर्जा खपत प्रति समतुल्य इकाई 22.4% की बचत की एवं विगत वित्तीय वर्ष की तुलना में वर्तमान वित्तीय वर्ष के विद्युत बिल भुगतान में 26.6% की बचत की।

बरेका पहली उत्पादन इकाई है जहां सामान्य सेवाओं में ऊर्जा खपत की निगरानी एवं उसके अधिकतम उपयोग के लिए स्काडा प्रणाली स्थापित की गई है। उल्लेखनीय है कि बरेका ने बेहतर ऊर्जा संरक्षण के लिए आईएसओ:50001 प्रमाणपत्र प्राप्त किया है। बरेका में पारंपरिक प्रकाश व्यवस्था के स्थान पर पूर्णरूपेण एलइडी आधारित प्रकाश व्यवस्था कर दी गई है।



हरा-भरा और स्वच्छ बरेका परिसर

ऊर्जा खपत में कमी की दिशा में प्रयास के तहत बरेका ने पंप ऑटोमेशन के साथ मोटराइज्ड गेट वॉल्व का प्रयोग भी शुरू किया है। प्रणाली सुधार के इन प्रयासों से न केवल ओवरफ्लो के कारण बर्बाद होने वाले बहुमूल्य पानी की बचत हुई है, बल्कि पंपिंग की आवश्यकता भी 2 घंटे कम हुई है।

'स्वच्छ भारत मिशन' के तहत बरेका में स्थित कारखाना, कॉलोनी, कार्यालयों और अस्पतालों में सफाई अभियान चलाया जा रहा है। नागरिक सुरक्षा संगठन, भारत स्काउट्स एंड गाइड्स और सेंट जॉन्स एम्बुलेंस ब्रिगेड के सदस्यों सहित सभी अधिकारी, कर्मचारी और उनके परिवार के सदस्य परिसर को साफ-सुथरा रखने के लिए इन अभियानों में सक्रिय रूप से भाग लेते हैं।

बरेका परिसर में 1,50,000 से अधिक छोटे-बड़े पेड़ हैं। इससे बरेका का लगभग 40% क्षेत्र हरा-भरा है। वर्ष 2020-21 में बरेका में 2,000 से अधिक पेड़ लगाए गए। 'स्वच्छ बरेका, हरित बरेका' के लिए 'टीम बरेका' के प्रयासों से न केवल चारों ओर हरा-भरा वातावरण बना है, बल्कि इससे जल, वायु, गैस उत्सर्जन और हानिकारक कचरे का प्रदूषण स्तर भी निर्धारित सीमा से कम हुआ है। बरेका का हरा-भरा वातावरण पर्यावरण संरक्षण के लिए कॉलोनी वासियों की जागरूकता एवं प्रतिबद्धता का गवाह है। बाहरी क्षेत्र से बरेका परिसर में प्रवेश करने पर तापमान में 3-4 डिग्री सेल्सियस की गिरावट महसूस की जा सकती है। पर्यावरण के प्रति अपनी समझ और जागरूकता के कारण ही बरेका एक हरित, स्वच्छ और अच्छे भविष्य की ओर निरंतर अग्रसर है। हमारे पर्यावरण के सभी तत्व, चाहे वे मिट्टी, वायु, जल जैसे अजैविक हों अथवा पौधे एवं जीवों जैसे जैविक हों, अपनी उत्तरजीविता के लिए एक दूसरे पर निर्भर हैं। वे पारिस्थितिकी तंत्र में संतुलन बनाए रखते हैं। किसी एक तत्व की कमी पारिस्थितिकी तंत्र को नष्ट कर सकती है।

वर्तमान वैश्विक महामारी में स्वस्थ पर्यावरण का महत्त्व साबित हो गया है। वायु प्रदूषण एवं पर्यावरण के क्षरण से स्वास्थ्य पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा और इससे महामारी के दौरान स्थिति और गंभीर हुई। बरेका अपने हरे-भरे एवं स्वच्छ पर्यावरण से स्वस्थ जीवन की दिशा में महत्त्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह कर रहा है। बरेका अपनी प्रत्येक गतिविधियों में पर्यावरण की अनुकूलता के लिए निरंतर प्रयत्नशील रहते हुए स्वच्छ, हरित भारत के लिए योगदान देता रहेगा। ■

महाप्रबंधक, डीजल रेल इंजन कारखाना

ई-ऑफिस : एक नई राह

श्री शशि किरण

इलेक्ट्रॉनिक कार्यालय या ई-ऑफिस एक शब्द है, जिसका प्रचलन कार्यालयों में कंप्यूटर व उसकी मदद से बढ़ते हुए सूचना तकनीक के उपयोग को परिलक्षित व परिभाषित करने के लिए किया जाता है। इसका उपयोग 1980 के दशक में प्रचलन में आया। द्वितीय प्रशासनिक सुधार आयोग ने अपनी 11वीं रिपोर्ट में सुशासन प्राप्त करने की दिशा में एक महत्त्वपूर्ण कदम के रूप में ई-गवर्नेंस को लागू करने की आवश्यकता पर जोर दिया था। 'ई-गवर्नेंस: स्मार्ट वे फॉरवर्ड' नाम की रिपोर्ट दिसंबर, 2008 में जारी की गई थी, जिसमें केंद्र सरकार और राज्य सरकारों के बीच ई-गवर्नेंस की पहल को विकसित करने के लिए लक्ष्यों और व्यापक रूपरेखा को निर्धारित किया था।

ई-ऑफिस के लिए निर्धारित उद्देश्य हैं - उत्पादकता, गुणवत्ता, संसाधन प्रबंधन एवं बदलाव के समय में सुधार करना। इलेक्ट्रॉनिक फाइल प्रणाली सरकारी कार्यालयों की पुरानी मैनुअल प्रक्रिया की तुलना में पारदर्शिता को बढ़ाती है। ई-ऑफिस की शुरुआत ने संगठनों की सटीकता और दक्षता में सुधार किया और इस प्रकार सेवा के स्तर में सुधार हुआ। ई-ऑफिस ने सैद्धांतिक रूप से लागत कम करने और कागज की खपत को कम करने में काफी योगदान दिया है। ई-ऑफिस के फायदे निम्न हैं :-

- **पारदर्शिता** - फाइलों को ट्रैक किया जा सकता है और उनकी स्थिति पता होती है।
- **जवाबदेही** - गुणवत्ता और निर्णय लेने की गति की जिम्मेदारी की निगरानी करना आसान है।
- डेटा सुरक्षा और डेटा इंटेग्रिटी का आश्वासन देता है।
- अनुत्पादक प्रक्रियाओं से कर्मचारियों की ऊर्जा और समय बचा करके नव सृजनता को बढ़ावा देता है।
- सरकारी कार्यसंस्कृति को बदलना व नैतिकता को बढ़ावा देना।

वर्ष 2014 में भारत सरकार ने देश में व्याप्त भ्रष्टाचार को समाप्त करने हेतु 'डिजिटल इंडिया प्रोग्राम' की शुरुआत की। इसके तहत सभी सरकारी प्रतिष्ठानों में कार्य हेतु ऑनलाइन पद्धति की शुरुआत करने का निश्चय हुआ। नेशनल ई-गवर्नेंस प्लान के तहत 27 मिशन मोड प्रोजेक्ट्स को मंजूरी दी गई थी, जिसमें से ई-ऑफिस भी एक है। सूचना केंद्र के तत्वावधान में ई-ऑफिस ने 7 उत्पादों को ई-ऑफिस सूट के हिस्से के रूप में विकसित किया है:-

ई-फाइल : फाइलें सरकारी प्रक्रियाओं का एक अभिन्न हिस्सा हैं। इसमें फाइलों का निर्माण, फाइल में नोटिंग्स, विभिन्न स्तरों पर निर्णय लेना, पत्र और सूचनाओं के माध्यम से निर्णय जारी करना शामिल है। ई-फाइल पारदर्शिता बढ़ाने और समावेशी शासन के हिस्से के रूप में नागरिक भागीदारी में लाने के साथ-साथ शासन की इन आंतरिक प्रक्रियाओं में उत्पादकता में सुधार करने में मदद करता है।

केएमएस : नॉलेज मैनेजमेंट सिस्टम एंटरप्राइज डॉक्यूमेंट्स मैनेजमेंट सिस्टम है। ई-ऑफिस द्वारा विकसित केएमएस इलेक्ट्रॉनिक दस्तावेजों को बनाने और प्रबंधित करने में उपयोगकर्ताओं की मदद करता है जिन्हें देखा, खोजा और साझा किया जा सकता है।

ई-लीव : यह एक स्वचालित वर्कफ्लो-आधारित प्रणाली है, जिसे छुट्टियों के विवरण को लागू करने, ट्रैक करने और प्राप्त करने के लिए विकसित किया गया था।

ई-टूर : ई-टूर का उद्देश्य कर्मचारी टूर प्रोग्राम के एक कुशल ऑनलाइन प्रबंधन को सुविधाजनक बनाना और इसमें शामिल पेपर वर्क की बाधाओं को दूर करना है।

स्पैरो (SPARROW) : यह प्रणाली अधिकारियों द्वारा प्रदर्शन मूल्यांकन रिपोर्ट (पीएआर) के इलेक्ट्रॉनिक फॉर्म में भरने के लिए प्रावधान करती है और संबंधित राज्य और केंद्र सरकार के प्रत्येक सेवा सदस्य के लिए एक ऑनलाइन सिस्टम आधारित व्यापक मूल्यांकन डोजियर प्रदान करती है।

पीआईएमएस : कार्मिक सूचना प्रबंधन प्रणाली कर्मचारियों के विवरण को बनाए रखने में मदद करती है। इनमें पहचान, कौशल सेट, संपर्क विवरण, पोस्टिंग, नामांकन, ऋण, वेतन विवरण आदि शामिल हैं।

सीएएमएस (सहयोग और संदेश सेवा) : यह वास्तविक समय में प्रभावी संचार और सूचनाओं को साझा करने की सुविधा प्रदान करता है। यह ओपन आर्किटेक्चर का उपयोग करता है जो विभिन्न ई-ऑफिस सेवाओं के एकीकरण को सक्षम करता है।

इस क्रम में भारत सरकार के प्रतिष्ठान नेशनल इन्फॉर्मेटिक सेंटर (एनआईसी) की अगुवाई में सरकारी कार्यालयों में ई-ऑफिस की शुरुआत की गई। इस क्रम में सर्वप्रथम रेलवे ने अपने यहाँ ई-ऑफिस का ई-लाइट वर्जन जोकि मुख्यत: ऑफिस फाइलों से संबंधित है, को लागू करने का संकल्प किया।

इसकी अनुपालना में अक्टूबर 2018 में रेलवे बोर्ड ने प्रथम चरण में प्रत्येक पीएसयू व प्रत्येक जोनल मुख्यालय के साथ उसके एक मंडल में नवम्बर 2019 में द्वितीय चरण में सभी जोनों के अन्य बचे हुऐ मंडलों में तथा सितम्बर 2020 में तृतीय चरण में भारतीय रेल की सभी कार्यशालाओं व मंडलों के बकाया कार्यालयों में ई-ऑफिस कार्यान्वयन का कार्य रेलटेल को दिया। रेलवे बोर्ड के आदेशों की अनुपालना में सर्वप्रथम उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे) द्वारा 24/03/19 को मुख्यालय व 23/04/19 को जोधपुर मंडल में इस कार्य का श्रीगणेश किया गया। प्रथम चरण में उपरे मुख्यालय, जोधपुर मंडल में 05 जुलाई, 2019, द्वितीय चरण में अजमेर (15 फरवरी, 2020), जयपुर (13 मार्च, 2020) व बीकानेर (17 मार्च, 2020) मंडलों में व तृतीय चरण में जोधपुर कार्यशाला (13 मार्च, 2021), अजमेर कार्यशाला (10 मार्च, 2021) व

Basic User Database (BUD)

Sr No	First Name	Middle Name	Last Name	Desig	Gr	Deptt	State	Country Code	Mob No	DOR	E-mail login & ID	E-mail address	DOB	IPAS
1														

EMD (Employee Master Detail)

S No	Title	Employee full name	Gender	IPAS	Designation of employee	Post name of employee	Mark abbreviation (This will reflect in noting marked from@ to)	Post Name of reporting officer	Name of Organization unit (Name of office @ section employee belong to) Mention Hierarchy wise starting with top OU	Parent OU	Mobile No-	DOB
1												

FNS (File Naming System)

S. NO	Basic Head		Primary Head		Secondary Head		Teritiary		
	Zone/PU/CTI/ RDSO/RB		Division/Workshop		Department		Category		Additional Column for further categorization
	Title (6 Characters)	Description	Title (4 Characters)	Description	Title (4 Characters)	Description	Title (4 Characters)	Description	(This column is user editable and can be used for further classification with any information as per requirement)
1									

बीकानेर कार्यशाला (12 मार्च, 2021) में ई-ऑफिस इम्प्लीमेंटेशन का कार्य विधिवत् पूरा हुआ।

इस क्रम में इतनी बड़ी संख्या में स्टाफ का डाटा एकत्र करना, उनके डाटा को सत्यापित कर ई-ऑफिस प्लेटफॉर्म पर अपलोड करना एक बड़ी चुनौती थी। इस कार्य के सफल निष्पादन हेतु रेलटेल के सहयोग व मार्गदर्शन में कार्य किया गया। इस क्रम में सभी इकाइयों में मुख्यालय के सभी विभागों में एक नोडल अधिकारी व दो पर्यवेक्षक का मनोनयन किया गया। इनकी सहायता से उपरे के अधिकारियों व कर्मचारियों का डेटा संग्रहण टीम बनाकर युद्ध स्तर पर सम्पादित किया गया। इस दौरान तीन तरह के फॉर्मेट्स में डेटा संकलित किया गया।

बेसिक यूजर डाटा (BUD)

कर्मचारियों को ई-ऑफिस पर पंजीकृत करने हेतु रेलटेल के माध्यम से बेसिक यूजर डेटा (बीयूडी) की जानकारी एनआईसी को प्रेषित कर सभी की gov.in डोमेन में ई-मेल आईडी (ID) बनवाई गई। अब तक सम्पूर्ण उपरे में लगभग 6,000 एनआईसी आईडी बनायी गई हैं। इस क्रम में इस कार्य को काल्पनिक स्वरूप से वास्तविकता के धरातल पर रूपांतरित करने हेतु सभी स्टाफ को प्रशिक्षण की समुचित आवश्यकता थी। इसे ध्यान में रखते हुए सघन प्रशिक्षण कार्यक्रम की रुपरेखा तैयार की गई। इसके अंतर्गत दिनांक 12/04/19 को रेलटेल के सहयोग से प्रथम ट्रेनिंग सेशन की शुरुआत की गई व उत्तरोत्तर स्टाफ की इस ट्रेनिंग के प्रति रुझान व आवश्यकता को देखते हुए प्रत्येक इकाई हेतु वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से और रेलटेल द्वारा नामित प्रतिनिधियों द्वारा सघन प्रशिक्षण कार्यशालाओं का आयोजन किया गया। इसके साथ ही दक्षिण मध्य रेलवे, जहाँ कि भारतीय रेल में सर्वप्रथम ई-ऑफिस लागू हुआ, से भी ई-ऑफिस में दक्ष अधिकारियों व कर्मचारियों को बुलाकर 02 दिन का प्रशिक्षण शिविर आयोजित किया गया। इस प्रशिक्षण उद्देश्य हेतु मुख्यालय स्तर पर 10 संगणकों मय इंटरनेट युक्त एक समर्पित प्रशिक्षण केंद्र भी स्थापित किया गया। इस प्रशिक्षण केंद्र में विभागीय कर्मचारियों को प्रशिक्षित करने हेतु विभिन्न विभागों में कई प्रशिक्षक तैयार किए गए हैं, जिनके प्रयासों से अब तक यहाँ लगभग 1,528 कर्मचारियों को ई-ऑफिस प्रणाली पर दैनिक कार्यालय का कार्य करने हेतु प्रशिक्षित किया गया है। उपरे की विभिन्न इकाइयों में ई-ऑफिस का कार्य सुचारू ढंग से निर्बाध चले, इस हेतु रेलटेल ने चारों मंडलों व उपरे मुख्यालय पर अपने रेजिडेंट कंसलटेंट्स/अभियंताओं को पदस्थापित कर रखा है।

एनआईसी आईडी बनाने के बाद विभिन्न इकाइयों के नोडल कोऑर्डिनेटरों द्वारा ई-ऑफिस प्लेटफॉर्म पर सभी 5,803 स्टाफ को ई-ऑफिस में पंजीकृत किया गया। ई-फाइलों पर डिजिटल हस्ताक्षर हेतु रेलटेल की मदद से कर्मचारियों को डिजिटल साइनिंग सर्टिफिकेट (DSC) उपलब्ध करवाए गए। आज उपरे की सभी इकाइयों में ई-ऑफिस शत-प्रतिशत लागू हो चुका है। वर्तमान में उपरे के अंतर्गत ई-ऑफिस पर लगभग 54,000 इलेक्ट्रॉनिक फाइल परिचालन में हैं तथा लगभग 4,00,000 डॉक्यूमेंट्स को ई-ऑफिस प्लेटफॉर्म पर प्रोसेस किया जा चुका है। ई-ऑफिस द्वारा सम्पूर्ण दैनिक ऑफिस कार्य को ऑनलाइन करने के क्रम में उपरे के प्रत्येक विभाग के पुराने रिकॉर्ड को भी ऑनलाइन ई-ऑफिस प्लेटफॉर्म पर लेने के लिए सारे पुराने रिकॉर्ड के डिजिटाइजेशन की प्रक्रिया के तहत पुराने रिकॉर्ड के लाखों पृष्ठों की स्कैनिंग का कार्य भी पूर्ण हो चुका है।

पारदर्शिता के कारण संबंधित अधिकारी अपने सभी कनिष्ठ कर्मचारियों के द्वारा ऑफिस में किए गए कार्य की मॉनिटरिंग ई-फाइल-एमआईएस रिपोर्ट्स के माध्यम से कर सकता है। इससे किसी भी सेक्शन या व्यक्ति के द्वारा प्रतिदिन प्राप्त/प्रोसेस होने वाली पत्रावलियों, ई-फाइलों व उन फाइलों को निपटाने में संबंधित कर्मचारी द्वारा लिए गए समय की जानकारी प्राप्त की जा सकती है। ई-ऑफिस प्रणाली का एक विशेष लाभ यह भी है कि इस प्रणाली में फाइलों के लापता/गुम होने का प्रतिशत 'शून्य' है।

जब भी कोइ नई कार्य पद्धति अपनाई जाती है तो उन कर्मचारियों, जो बरसों से पुरानी पद्धति पर अभ्यस्त हो चुके हैं, को अनेकों दिक्कतों को सामना करना पड़ता है। ई-ऑफिस कार्य पद्धति अपनाने के वक्त भी ऐसी अनेकों समस्याएँ रेलवे कर्मचारियों के सामने आईं, जैसे हिंदी भाषा का उपयोग ई-ऑफिस में। वर्तमान में ऐसी अनेकों कठनाइयों को रेलटेल द्वारा नेशनल इंफॉर्मेटिक सेंटर के सहयोग से दूर किया गया है व कई अनेकों बची हुई दिक्कतों को भी जल्दी ही एनआईसी के सहयोग से दूर कर दिया जाएगा। ई-ऑफिस को उपरे के कर्मचारियों हेतु सुलभ व लोकप्रिय बनाने हेतु, ताकि अधिक से अधिक ई-ऑफिस का उपयोग हो सके प्रति इकाई ई-ऑफिस पर किए गए कार्य का तुलनात्मक विवरण आंतरिक विभागीय व्हाट्सएप्प ग्रुप में हर सप्ताह साझा किया जाता है।

इन सबके फलस्वरूप उत्तर पश्चिम रेलवे अपने कार्यकलाप में पूर्ण पारदर्शिता लाकर अपने उपभोक्ताओं को उत्कृष्ट स्तर की सेवा प्रदान करने का प्रयास कर रहा है। ■

उप महाप्रबंधक (सा), उत्तर पश्चिम रेलवे

पश्चिम मध्य रेल हुआ पूर्ण विद्युतीकृत

रेल मंत्रालय के द्वारा सितम्बर 2017 में 100 प्रतिशत विद्युतीकरण कार्यक्रम की घोषणा की गई थी। दिनांक 29 मार्च, 2021 को कोटा मंडल के श्रीनगर-जालिंदी खंड पर मुख्य सुरक्षा आयुक्त के द्वारा विद्युतीकरण कार्य को स्वीकृति प्रदान कर दी गई। जिसके साथ ही पश्चिम मध्य रेल भारतीय रेल पर पूर्ण विद्युतीकृत होने वाला पहला जोन बन गया है। पश्चिम मध्य रेल पर कुल 3,012 रूट किमी विद्युतीकृत हो गया है। विद्युतीकरण से अब पश्चिम मध्य रेल पर डीजल पर होने वाले खर्च पर लगभग 100 करोड़ रुपये की बचत होगी।

पश्चिम मध्य रेल पर मार्च 2017 तक 1695 रूट किमी इलेक्ट्रिफाइड था, जो कुल रूट का 53.60 प्रतिशत था। इसके बाद विद्युतीकरण के कार्य में गति आई और वर्ष 2017-18 में 178 रूट किमी, 2018-19 में 296 रूट किमी, वर्ष 2019-20 में 357 रूट किमी व वर्ष 2020-21 में 486 रूट किमी विद्युतीकरण का कार्य हुआ, जिससे अब कुल 3012 रूट किमी पूर्ण विद्युतीकरण हो चुका है। विद्युतीकरण कार्य में 2017-18 में 254.71 करोड़, 2018-19 में 423.58 करोड़, 2019-20 में 510.87 करोड़ व वर्ष 2020-21 में 695.47 करोड़ खर्च हुए।

वर्ष 2017-18 में पिपारिया-जबलपुर खंड (178 किमी), वर्ष 2018-19 में जबलपुर-कटनी, सगमा-मानिकपुर, कटनी-खन्नबंजारी, विजयपुर-चचौड़ा बीना गंज एवं गुना-बदरवास खंड



(296 किमी), वर्ष 2019-20 में सतना-सगमा, सतना-रीवा, खन्नबंजारी-मझौली, पाचोर रोड-चाचौड़ा बीनागंज एवं बदरवास-शिवपुरी खंड (357 किमी), वर्ष 2020-21 में कटनी-सतना, पाचोर रोड-मक्सी, मझौली-मेहदीया, शिवपुरी-ग्वालियर एवं गुर्ला-चंदेरिया खंड (486 किमी) का विद्युतीकरण कार्य बहुत तेजी से हुआ। इसी के साथ-साथ पश्चिम मध्य रेल पर ट्रैक्शन सब स्टेशन भी स्थापित किए गए। जबलपुर मंडल पर 15, भोपाल मंडल पर 14 एवं कोटा मंडल पर 11 सहित कुल 40 ट्रैक्शन सब-स्टेशन हैं। ट्रैक्शन सब-स्टेशन, वे स्टेशन हैं, जहां 132/220 केवी पर विद्युत आपूर्ति राज्य सरकार से की जाती है और 25 के. वी. एसी ट्रेक्शन ओ.एच.ई. लाइनों में ट्रांसफार्म और आपूर्ति की जाती है। ■

केवल दो दिनों में 54 किमी ट्रैक कमीशन किया



पश्चिम मध्य रेल ने वर्ष 2021-22 में भी कोविड-19 के दौरान अपने इन्फ्रास्ट्रक्चर में काफी बढोत्तरी की है। जिसमें अब तक 80 किमी का दोहरीकरण एवं तिहरीकरण का कार्य पूर्ण किया गया है। उपरोक्त कार्य में सबसे बड़ी उपलब्धि यह रही कि दिनांक 12 से 13 जून, 2021 तक केवल दो दिन में 54 किमी ट्रैक कमीशन कर नया कीर्तिमान स्थापित किया। पमरे ने वर्ष 2021-22 में कुल 319 किमी का दोहरीकरण एवं तिहरीकरण कार्य करने की योजना बनाई है। जो निम्नानुसार है-

- बीना से कटनी तिहरीकरण का कार्य-कुल लम्बाई 278 किमी, लागत मूल्य रुपये 2878 करोड़ को मार्च 2024 तक पूर्ण करने की योजना है। इसके अंतर्गत सागर से नरियावली (19 किमी), मकरोनिया से लिधौराखुर्द (10 किमी) कुल 29 किमी मई 2021 तक और हरदुआ से रीठी (15 किमी), बीना मालखेड़ी से खुरई (18 किमी) कुल 33 किमी का कार्य पूरा कर लिया गया है।
- बीना से कोटा दोहरीकरण (291 किलोमीटर), कुल लागत रुपये 1417 करोड़, को मार्च 2022 तक पूरा करने की योजना है। इसमें 154 किमी का कार्य कमीशन हो गया है।
- रुपये 1763 करोड़ की लागत से कटनी से सिंगरौली (257 किमी) दोहरीकरण का कार्य मार्च 2024 तक पूरा करने की योजना है। इसमें 48 किमी का कार्य कमीशन हो गया है।

120 से 130 किमी प्रति घण्टे का सफल ट्रॉयल

- अशोक नगर से (13.04 किमी) तक दोहरीकरण का कार्य पूरा करके 12 जून 2021 को 122 किमी प्रति घण्टे की स्पीड से सफल ट्रायल किया गया। इस खंड में 5 ब्रिज, 1 एलसी गेट, 3 रोड अंडर ब्रिज और 8 घुमावदार मोड़ हैं।
- बीना मालखेड़ी से खुरई (17.97 किमी) तक तिहरीकरण का कार्य पूरा करके दिनाँक 12 जून 2021 को 131 किमी प्रति घण्टे की गति से सफल ट्रॉयल किया गया। इस सेक्शन में 08 ब्रिज, 02 एलसी गेट एवं 16 घुमावदार मोड़ हैं।
- हरदुआ से रीठी (15.13 किमी) तक तिहरीकरण का कार्य पूरा करके दिनाँक 13 जून 2021 को 131 किमी प्रति घण्टे की गति से सफल ट्रॉयल किया गया। इस खंड में 21 ब्रिज, 2 एलसी गेट, 3 रोड अंडर ब्रिज एवं 3 घुमावदार मोड़ हैं।
- न्यू कटनी जं.-कटंगी खुर्द (7.80 किमी) तक दोहरीकरण के बाद 13 जून 2021 को 121 किमी प्रति घण्टे की गति से सफल ट्रॉयल किया गया। इस सेक्शन में 04 ब्रिज, 01 एलसी गेट, 02 रोड अंडर ब्रिज एवं 03 घुमावदार मोड़ हैं। ■

भारतीय रेल

कुछ यादगार और शानदार यात्राएं

श्री अरविंद कुमार सिंह

माननीय राष्ट्रपति श्री राम नाथ कोविंद 25 जून को दिल्ली में सफदरजंग रेलवे स्टेशन से एक विशेष ट्रेन से कानपुर की यात्रा पर निकले तो काफी सुर्खियां बनीं। रेल मंत्री पीयूष गोयल से लेकर रेलवे के आला अधिकारी इस मौके पर रेलवे स्टेशन पर मौजूद थे। रेल मंत्री ने माननीय राष्ट्रपति द्वारा अपनी यात्रा के लिए रेलवे का उपयोग करने पर उन्हें धन्यवाद भी दिया और अपने सबसे महत्त्वपूर्ण रेल यात्री महात्मा गांधी की एक तस्वीर भी भेंट की। उन्होंने आशा व्यक्त की कि कोरोना महामारी के पश्चात भारतीय रेल का विशाल नेटवर्क बहुत जल्द ही देश के आर्थिक गौरव को फिर से हासिल करने में सहायक होगा। इस यात्रा को खास महत्त्व मिला क्योंकि कोरोना संकट के बावजूद माननीय राष्ट्रपति ने रेलगाड़ी से यात्रा का फैसला किया था। इसके पहले 2006 में डॉ. एपीजे अब्दुल कलाम भारतीय सैन्य अकादमी के कैडेट्स की पासिंग आउट परेड में शामिल होने के लिए विशेष ट्रेन से देहरादून गए थे। माननीय राष्ट्रपति के लिए आजादी के बाद एक जोड़ी विशेष सैलून की व्यवस्था थी। इसे खुद माननीय राष्ट्रपति के निर्देश पर बंद करने से करोड़ों रुपए की बचत हुई।

अप्रैल 2021 में भारतीय रेल अपनी स्थापना का 168वां साल मना चुकी है। 167 साल के इतिहास में पहली बार 21 मार्च 2020 से यात्री सुविधाएं बंद हो गई थीं। अभी भी संकट है। लिहाजा, सब कुछ सामान्य नहीं हो सका है। फिर भी कोरोना संकट में भारतीय रेल ने साबित कर दिया कि वह असली लाइफ लाइन है। इस दौरान देश के नागरिकों को जरूरी वस्तुओं की आपूर्ति इस नाते होती रही क्योंकि रेल कर्मचारी रात दिन लगे थे। उनकी ही बदौलत करोड़ों लोगों को खाद्य सुरक्षा मुहैया कराने के साथ किसी वस्तु की किल्लत नहीं होने पायी।

भारतीय रेल इतिहास का शुभारंभ मुंबई में बोरीबंदर से ठाणे के बीच 16 अप्रैल, 1853 को बड़ी लाइन पर चली पहली रेलगाड़ी से माना जाता है। 1853 से 1947 तक 94 वर्षों के दौरान अंग्रेजों ने जरूरतों को केंद्र में रख कर रेलों का विकास किया था जबकि आजादी के बाद आम आदमी को केंद्र में रख कर योजनाएं बनीं। आजादी के बाद देश में कई रेल प्रणालियां काम कर रही थीं। गायकवाड़ बड़ौदा रेलवे, बीकानेर स्टेट रेलवे, सिंधिया स्टेट रेलवे, सौराष्ट्र, निजाम हैदराबाद के साथ जयपुर और जोधपुर जैसी कई रियासतों की रेलों को भारतीय रेल प्रणाली में समाहित कर एक नयी शक्ल दी गई।

लेकिन आजादी के पहले और आजादी के बाद शायद ही कोई ऐसा आम या खास हो, जिसके जीवन में रेलों ने छाप न छोड़ी हो। अगर हम राष्ट्रीय रेल संग्रहालय जैसे वैश्विक प्रतिष्ठा वाले संग्रहालय को बारीकी से देखें और हावड़ा, चेन्नै, नागपुर, मैसूर, गोरखपुर, वडोदरा जैसे दूसरे संग्रहालयों और हेरीटेज गैलरियों का अवलोकन करें और रेलों के विकास की गाथा को देखें समझें तो समय के साथ हुए बदलावों को करीब से समझा जा सकता है।

भारतीय रेल के पास बहुत सी विशिष्ट यात्राओं के दिलचस्प किस्से हैं। राजाओं-महाराजाओं से लेकर शीर्ष अधिकारियों के किस्से। एक से एक शानदार सैलूनों के किस्से। लेकिन जैसे स्वाधीनता आंदोलन के महान नायक राष्ट्रपिता महात्मा गांधी अपने जीवन काल में सबसे बड़े और विशिष्ट रेल यात्री थे, उसी तरह भारत के माननीय राष्ट्रपतियों में सबसे बड़े रेल यात्री डॉ. राजेंद्र प्रसाद माने जाते हैं। वे आजादी के आंदोलन के दौरान भी लंबी रेल यात्राएं करते थे। बाद में वे आम राय से 24 जनवरी, 1950 को भारत के अंतरिम माननीय राष्ट्रपति चुने गए। फिर 1952 में भारत गणराज्य के पहले माननीय राष्ट्रपति चुने जाने के बाद 1957 में दोबारा निर्वाचित हुए। इस तरह उनका बारह वर्षों तक माननीय राष्ट्रपति रहने का रिकॉर्ड बना। माननीय राष्ट्रपति बनने के बाद भी उनकी सक्रियता बरकरार रखी। सभी क्षेत्रों के लोगों से उनका मिलना जुलना और बौद्धिक संवाद जारी रहा। हालांकि उनके साथ स्वास्थ्यगत समस्याएं थीं, लेकिन वे काफी लंबी रेलयात्राएं करते रहते थे। उनकी विशेष रेलगाड़ी छोटे-छोटे स्टेशनों पर भी रुकती थी और वे आम लोगों से बेखटके मिलते-जुलते थे। माननीय राष्ट्रपति पद से उनकी विदाई हुई तो भी वे रेलगाड़ी से ही नयी दिल्ली स्टेशन से पटना गए थे।

इस तरह नयी दिल्ली स्टेशन भी राजेंद्र बाबू की यादों से गहराई से जुड़ा रहा है जो भारत के बेहतरीन रेलवे स्टेशनों में शामिल है। पहले यहां वायसरॉय का एकमात्र सैलून खड़ा होता था। अंग्रेजों ने 1911 में कोलकाता से दिल्ली को राजधानी बनाया तो 1926 में इसे स्टेशन बनाने की शुरुआत हुई और 1931 में छोटा स्टेशन बना। मौजूदा स्टेशन इमारत के बनने की शुरुआत आजादी के बाद 1951 में हुई और इसका उद्घाटन डॉ. राजेंद्र प्रसाद ने 16 अप्रैल 1955 को हरी लाइन का सिग्नल ऑन कर किया। इस मौके पर उन्होंने माननीय राष्ट्रपति की रेलगाड़ी को प्लेटफॉर्म पर आने की अनुमति दी थी। नयी दिल्ली रेलवे स्टेशन परिसर के एस्टेट एंट्री रोड की तरफ भारत के माननीय राष्ट्रपति का विशेष सैलून रखने की व्यवस्था थी। इसी स्टेशन से महात्मा गांधी और पंडित जवाहर लाल नेहरू के अस्थिकलश की स्पेशल गाड़ियां भी प्रयाग रवाना हुई थीं।

आज भी इस स्टेशन से तमाम वीआईपी, बड़े अधिकारी

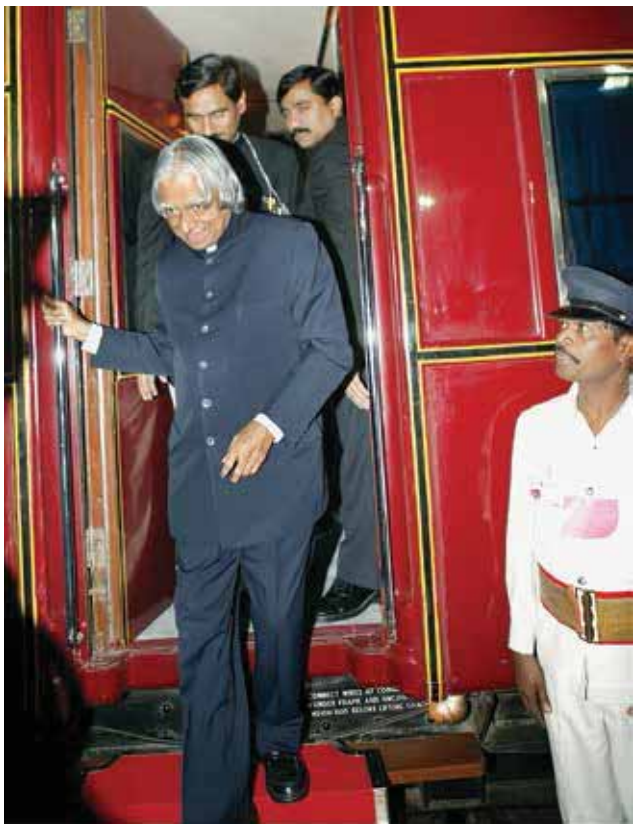
और देशी-विदेशी लोगों के साथ आम लोग सफर करते हैं। पहले यहां से प्रधानमंत्री, भारत सरकार के तमाम मंत्री, विभिन्न राजनीतिक दलों के बड़े नेता और सरकारी शीर्ष अधिकारी सफर के लिए निकलते थे, लेकिन संचार और सूचना क्रांति के साथ सुरक्षा परिदृश्य ने तस्वीर बदली तो इसका असर रेल यात्राओं पर भी पड़ा। फिर भी बड़ी संख्या में जन प्रतिनिधि ट्रेनों से ही सफर करते हैं।

राष्ट्रपति सैलून का अपना एक गौरवशाली इतिहास रहा है। इसका मूल स्वरूप 1884 का सैलून माना जाता है जिसे 'वायसरीगल कोच' कहा जाता था। 19वीं और 20वीं सदी में भारत के वायसरॉय ने इसका काफी उपयोग किया। 1927 तक यह आमतौर पर कोलकाता में रखा जाता था, लेकिन बाद में दिल्ली स्थायी तौर पर आ गया। यह नॉन एसी सैलून था, जिसे ठंडा रखने के लिए खास इंतजाम किए जाते थे। इस सैलून का उपयोग पहली बार राजेंद्र बाबू ने 1950 में दिल्ली से कुरुक्षेत्र की यात्रा के लिए किया था।

बाद में विशेष तौर पर राष्ट्रपति सैलून को 1956-57 में कैरिज एंड वैगन वर्कशॉप, माटुंगा ने तैयार किया था। हर साल इसे पूर्ण परीक्षण के लिए वहां भेजा जाता था। इस सैलून में अलग-अलग बेड रूम, ड्राइंग रूम, स्टडी रूम, लाइब्रेरी, किचन, अति आधुनिक बाथरूम की व्यवस्था थी। इसे बीच-बीच में अन्य सुविधाओं से लैस किया गया। राजेंद्र बाबू के बाद डॉ. सर्वपल्ली राधाकृष्णन से लेकर वी.वी. गिरि और डॉ. नीलम संजीव रेड्डी तक ने इस सैलून से यात्राएं कीं। 1960 से 1970 के बीच राष्ट्रपति सैलून का प्रयोग कई बार हुआ। इसके नियमित रख-रखाव या देख-रेख के लिए रेलवे ने छह कर्मचारियों की तैनाती कर रखी थी। 1977 में तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति डॉ. नीलम संजीव रेड्डी ने इसका उपयोग दिल्ली से अपने गृह राज्य आंध्र प्रदेश की यात्रा के लिए किया था। बाद में इसका सीमित उपयोग होने लगा। 1980 के बाद बदले सुरक्षा वातावरण के नाते सुरक्षा एजेंसियां सैलून का उपयोग करने की जगह भारतीय वायुसेना के विमानों को प्राथमिकता देने लगीं।

माननीय राष्ट्रपति के रूप में डॉ. एपीजे अब्दुल कलाम ने जरूर राष्ट्रपति सैलून का उपयोग किया। पहली बार 30 मई, 2003 को बिहार में हरनौत रेल कारखाने की आधारशिला रखने के मौके पर वे सैलून से ही गए थे। रेल डिब्बा रख रखाव परियोजना के साथ उन्होंने नवविद्युतीकृत पटना-गया खंड का उद्घाटन भी इस मौके पर किया था। इस गाड़ी में उनके साथ हरनौत से पटना की यात्रा में तत्कालीन मुख्यमंत्री राबड़ी देवी और रेल मंत्री नीतिश कुमार के साथ 10 विश्वविद्यालयों के कुलपति और एक छात्रा संगीता भी शामिल थी। 60 किमी की इस यात्रा के लिए इसमें खास संचार सुविधाएं जुटाई गई थीं। विशेष सुरक्षा इंतजाम तो थे ही और आगे एक एस्कॉर्ट ट्रेन चलायी गई थी, जिसमें इलेक्ट्रानिक जैमर और बम निरोधक दस्ता भी था। रेलवे ट्रैक के किनारे भी काफी सुरक्षा इंतजाम करने पड़े थे। 2004 में भी माननीय राष्ट्रपति एपीजे अब्दुल कलाम ने साइंस कांग्रेस में भाग लेने के लिए चंडीगढ़ में सैलून के उपयोग करने का फैसला किया था और 2006 में वे देहरादून में आईएमए की पासिंग आउट परेड में हिस्सा लेने के लिए भी विशेष ट्रेन से ही गए थे।

लेकिन 2008 में माननीय राष्ट्रपति के उपयोग के लिए



नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर राष्ट्रपति सैलून से उतरते हुए माननीय राष्ट्रपति एपीजे अब्दुल कलाम

1956-57 का बना यह सैलून असुरक्षित घोषित कर दिया गया। करीब पांच दशक की सेवा के बाद इसे हटाने का फैसला करने के साथ नया सैलून बनाने की योजना कपूरथला रेल कोच कारखाने को सौंपी गई थी। तब इसके लिए जर्मन एलएचबी तकनीक के कोचों पर विचार हुआ, जिससे इसकी गति बढ़ सके। पहले सैलून में लकड़ी का उपयोग होने के कारण गति सीमित थी। 2007-08 के बजट में इसके लिए प्रावधान भी किया गया था, लेकिन राष्ट्रपति भवन से इस बाबत फैसला नहीं हो पाया। बाद में प्रणब मुखर्जी के राष्ट्रपति बनने के बाद नया सैलून बनाने का प्रस्ताव इसकी लागत, सालाना व्यय और सीमित उपयोग को देखते हुए उन्होंने स्वीकार नहीं किया। उनके पहले 2008 में तत्कालीन माननीय राष्ट्रपति श्रीमती प्रतिभा पाटिल रेल से एक यात्रा करना चाहती थीं। इससे पूर्व कि रेलवे इसके लिए विशेष ट्रेन का इंतजाम करे, इसके पहले ही सुरक्षा संबंधी दिक्कतों को लेकर यह यात्रा स्थगित कर दी गई थी।

आजादी के बाद भारत सरकार ने 1949 में माननीय राष्ट्रपति से लेकर उच्च अधिकारियों की आरक्षित यात्रा के लिए कुछ ठोस मानक और स्पेशल ट्रेन और कैरिज के लिए श्रेणियां तय कीं। इसके तहत माननीय राष्ट्रपति, प्रधानमंत्री और उप प्रधानमंत्री के लिए एक स्टैंडर्ड गेज और एक मीटर गेज सैलून ट्रेन, उप राष्ट्रपति के लिए एक स्टैंडर्ड गेज सैलून और जुड़वा एसी कोच, कैबिनेट मंत्री और लोकसभा अध्यक्ष के लिए एक स्टैंडर्ड गेज सैलून का प्रावधान था। सुप्रीम कोर्ट के मुख्य न्यायाधीश और कार्यवाहक न्यायाधीश भी स्टैंडर्ड गेज सैलून के

लिए अधिकृत थे। इसी के साथ राज्य मंत्रियों, उप मंत्री, सचेतक और उप सचेतक, उपाध्यक्ष लोक सभा और उप सभापति राज्य सभा, सीएजी और ड्यूटी पर हाईकोर्ट के जजों के लिए प्रथम श्रेणी या एसी कूपे का नि:शुल्क यात्रा प्रावधान भी था। राज्यपाल भी विशेष ट्रेनों के लिए अधिकृत थे और तीनों सेनाओं के प्रमुखों को भी अपरिहार्य स्थिति में सैलून से यात्रा की अनुमति थी। इन व्यवस्थाओं में समय के साथ कई तरह के बदलाव होते रहे।

इससे पहले के रेल इतिहास को देखें तो रेलों को पहली वीवीआईपी यात्रा हेतु सबसे कठिन इंतजाम 1869 में करने पड़े थे जो रेलों की स्थापना का आरंभिक दौर था। 1869 में जब महारानी विक्टोरिया के दूसरे पुत्र ड्यूक ऑफ एडिनबरा की भारत यात्रा के दौरान हावड़ा से मुगलसराय तक की भव्य यात्रा का जिम्मा रेलवे पर पड़ा, तब ईस्ट इंडिया रेलवे की स्थापना को 15 साल ही हुए थे। दिल्ली-कोलकाता लाइन पूरी हो चुकी थी, लेकिन कई जगहों पर काम बाकी थे और इलाहाबाद में यमुना नदी पर पुल भी नहीं बना था, फिर भी वाराणसी और कोलकाता के बीच रेल सेवाएं विधिवत आरंभ होने के मौके पर तत्कालीन वायसरॉय लॉर्ड एल्गिन भी रेल में सवार हुए थे। 1869 तक देश के विभिन्न हिस्सों में 4,253 मील रेल लाइनें बिछ चुकी थीं। हालांकि तब वायसरॉय छोटी यात्राओं के दौरान घोड़े या घोड़ा गाड़ियों का उपयोग करते थे। इस नाते 1869 में ड्यूक ऑफ एडिनबरा की राजसी प्रतिनिधि के तौर पर यात्रा के लिए तत्कालीन वायसरॉय लार्ड मेयो को काफी तैयारियां करनी पड़ी थीं। फिर भी इस राजसी यात्रा के कारण वायसरॉय के आदेश पर रेलवे ने अपने बचे कामों को बहुत तेजी से समेटा। सबसे कठिन काम जमालपुर रेलवे कारखाने के जिम्मे आया। उसे छोटी अवधि में वायसरीगल स्पेशल को और साज-सज्जा के साथ राजसी हैसियत वाली विशेष रेलगाड़ी तैयार करना था। कुल 9 डिब्बों की विशेष गाड़ी तैयार हुई, जिसमें छह सैलून थे। दो सैलून शाही दंपत्ति के लिए थे। वायसरॉय और कमांडर इन चीफ जनरल चौंबरलेन भी इस गाड़ी में सवार थे और राजसी अधिकारी और परिजन भी। खाद्य सामग्रियों और अन्य वस्तुओं को रखने के लिए दो डिब्बे बाद में और जोड़े गए।

इस ऐतिहासिक यात्रा के लिए लंबी-चौड़ी तैयारियों के साथ रेलवे ने कई स्तर पर परीक्षण भी किए। वरिष्ठ अधिकारियों ने भी इसे देखा और संतुष्ट होने के बाद तैयारी को अंतिम रूप दिया। 7 जनवरी 1869 को सुबह 8.15 बजे यह विशेष ट्रेन हावड़ा से चली तो पहला पड़ाव करीब 70 किमी दूर वर्द्धमान था। महाराजा बाबू जगदानंद मुखर्जी के विशेष आग्रह पर राजकुमार वहां पधारे थे और फिर अजीमगंज में उनका रात्रि विश्राम हुआ था। दोनों जगहों पर भारी भीड़ जुटी। यात्रा के दौरान धूल न उड़े, इसके लिए ग्रामीण चौकीदारों ने रेल पथ के आसपास पानी का छिड़काव किया था। यात्रा में आरा भी एक पड़ाव था। इस तरह 11 जनवरी को यह विशेष गाड़ी मुगलसराय पहुंची थी जहां महाराजा बनारस और काफी संख्या में नागरिकों ने उनका स्वागत किया था।



प्रिंस ऑफ वेल्स के सैलून का आंतरिक दृश्य

इस यात्रा के बाद कई यात्राएं समय के साथ हुईं। भारत के सबसे पुराने और शानदार सैलूनों में प्रिंस आफ वेल्स की यात्रा के लिए तैयार सैलून भी माना जाता है, जिसे आप चाहें तो दिल्ली में राष्ट्रीय रेल संग्रहालय में देख सकते हैं। इस शानदार लकड़ी के मीटर गेज सैलून को रेलवे की आगरा वर्कशॉप ने काफी जतन से तैयार किया था। प्रिंस आफ वेल्स की यात्रा की तैयारी में अफसरों और देसी रजवाड़ों ने कोई कसर नहीं छोड़ी थी। वे ही बाद में किंग एडवर्ड सप्तम बने थे। उनकी भारत यात्रा 8 नवंबर, 1875 से 13 मार्च, 1876 तक चली थी। इसमें वे 7,600 मील ट्रेन से जबकि 2,300 मील समुद्री रास्ते से गए थे। यात्रा के दौरान वे मुंबई, पुणे, बड़ौदा, गोवा, श्रीलंका, मद्रास, कोलकाता, लखनऊ, दिल्ली, लाहौर, आगरा, जयपुर और नेपाल भी गए थे। दिलचस्प बात यह है कि इस सैलून में प्रकाश की व्यवस्था तो थी, लेकिन पंखा नहीं था।

राष्ट्रीय रेल संग्रहालय में ही गायकवाड़ बड़ौदा के छोटी लाइन के उस सैलून को भी देखा जा सकता है, जिसका उपयोग बड़ौदा महाराज ने 1950 तक किया था। बाद में पश्चिम रेलवे के अधिकारियों के काम यह 2003 तक आया। यहीं बड़ी लाइन का भी महाराजा का एक सैलून रखा है जिसे 1886 में बीबीआईसी की परेल वर्कशॉप में तैयार किया गया था। मैसूर महाराजा का सैलून भी देखने लायक है जो कि मैसूर रियासत के ही बेंगलूरु वर्कशॉप ने 1899 में बनाया था। मैसूर राज की तीन कोचों की स्पेशल गाड़ी का उपयोग महाराजा कृष्णराजा वाडियार और उनके परिवार ने 3 अगस्त, 1940 तक किया था। इसका महारानी सैलून और डायनिंग कार मैसूर के रेल संग्रहालय में संरक्षित है। इनकी भीतरी साज-सज्जा देखते ही बनती है। कुछ और बेहतरीन सैलून त्रिचुरापल्ली रेल संग्रहालय, छोटी मोतीबाग, नागपुर और पंढरपुर और अन्यत्र देखे जा सकते हैं।



बड़ौदा महाराजा का नैरोगेज सैलून (राष्ट्रीय रेल संग्रहालय में स्थित)

महामना मदन मोहन मालवीय भी अपनी अधिकतम यात्राएं रेलों से ही करते थे। वकालत के पेशे में भी उनकी धाक थी और बाद में राजनीति में भी। उनकी रेल यात्रा के दौरान उनके निजी सहायक जोरई महराज होते थे जो पहले स्टेशन पहुंच कर टिकट आदि ले लेते थे। लेट लतीफी के नाते कई बार उनकी गाड़ी भी छूट जाती थी। उनके दो ऐसे किस्से हैं जब स्टेशन पर उनको देख कर वायसराय ने अपने सैलून में उनको जाने के

लिए जगह दी। इसमें से उनकी एक यात्रा लॉर्ड चेम्सफोर्ड के साथ सैलून में लखनऊ से दिल्ली के बीच हुई। तब मालवीय जी लखनऊ स्टेशन पर खड़े थे। उनको लेजिस्लेटिव असेंबली में भाग लेने जाना था। वायसरॉय ने स्टेशन पर उनको देखा तो बुला लिया और अपने साथ दिल्ली ले गए। लंबे भाषण के चक्कर में मालवीयजी की कई बार रेलगाड़ी छूट गई। हालांकि कई बार उन्होंने इस नाते गाड़ी पकड़ भी ली क्योंकि वह लेट थी।

भारतीय रेल ने 70वें गणतंत्र दिवस परेड 2019 के दौरान 'मोहन से महात्मा' थीम पर आधारित झांकी निकाल कर इतिहास के सबसे विशिष्ट रेल यात्री और हमारे स्वाधीनता संग्राम के नायक को सम्मानित किया जो कभी न तो जहाज पर चढ़े न सैलून में। 1893 में युवा मोहन दास को दक्षिण अफ्रीका के पीटरमैरिट्जबर्ग रेलवे स्टेशन पर जिस तरह डिब्बे से बाहर निकाल फेंका गया था उसने उनके जीवन की दिशा बदली और यहीं उन्हें 'सत्याग्रह' का हथियार मिला। उनके जीवन में रेलों का बड़ा महत्त्व रहा। भारत में वो जीवन के आखिरी दौर तक तीसरे दर्जे में यात्राएं करते हुए जन सरोकारों से जुड़े रहे। रेलों के माध्यम से ही गांधीजी ने भारत की पीड़ा को समझा और स्वाधीनता संग्राम को गति दी। अंग्रेजी राज की पीड़ादायक रेल यात्राओं और तमाम विषयों पर प्रशासन से लगातार पत्राचार भी जारी रखा, जिसका काफी असर पड़ा। गांधीजी ने रेलगाड़ी के तीसरे दर्जे की खिड़की को ऐसी खिड़की के रूप में देखा था जिससे देश के आम आदमी को देखा और समझा जा सकता है। उन्होंने 1917 में तत्कालीन वाणिज्य उद्योग सचिव को लिखा था कि तीसरे दर्जे का यात्री गूंगा और लाचार होता है।

इसी साल जनवरी में रेल मंत्रालय ने जिस ट्रेन संख्या 12311/12312 हावड़ा कालका मेल का नाम बदलकर 'नेताजी एक्सप्रेस' किया, वह भारतीय रेल की सबसे पुरानी ट्रेनों में से एक है। यह 1866 में कलकत्ता से दिल्ली के बीच चलनी आरंभ हुई थी। 1891 में इसका कालका तक विस्तार कर दिया गया। इसे विशेष तौर पर अंग्रेज शीर्ष अधिकारियों को राजधानी कलकत्ता से ग्रीष्मकालीन राजधानी शिमला तक के सफर को आसान बनाने के लिए ईस्ट इंडियन रेलवे ने 1 जनवरी, 1866 को शुरू किया था। 1891 में रेलवे लाइन का विस्तार कालका तक बढ़ाया गया तो यह ट्रेन भी आगे जाने लगी। 1 जनवरी 2016 को हावड़ा में कालका मेल के 150 वर्ष पूरे होने पर समारोह भी मनाया गया। जश्न मनाया गया। आरंभ में इसका नाम ईस्ट इंडिया रेलवे मेल था। गर्मी के दिनों में कलकत्ता से वायसरॉय समेत अंग्रेज अफसरों को शिमला पहुंचाने में यही गाड़ी सबसे अधिक काम आयी। इसी ट्रेन से वायसरॉय भी अपने विशेष कोच में यात्रा करते थे। कालका में तो नहीं, पर हावड़ा में प्लेटफॉर्म 8 और 9 के बीच आज भी यह सुविधा मौजूद है, अब इसका उपयोग आम लोग करते हैं। इसी ट्रेन से धनबाद और गया के बीच गोमो स्टेशन पर नेताजी सुभाष चंद्र बोस ने सवारी की थी और अंग्रेजों की आंख में धूल झोंक कर गायब हो गए थे। आम आदमी हो या विशिष्ट, सबके काम रेलवे आती रही है। भारत में रेलों का विस्तार हुआ तो सबसे अधिक सुविधासंपन्न सैलून आरंभिक दिनों में वायसरॉय, गवर्नरों और राजाओं महाराजाओं के लिए बने। राजाओं-महाराजाओं के भव्य सैलूनों का पुनरुद्धार कर 1980 के दशक में पैलेस ऑन व्हील्स खड़ी की गई, जिसने दुनिया भर में खूब चर्चा बटोरी। इसके डिब्बों के नाम पूर्व रजवाड़ों के नाम पर रखे गए। यह इतनी लोकप्रिय रही कि साल भर की एडवांस बुकिंग होने लगी। बाद में इसकी सफलता को देख गोल्डेन चैरिएट, डकन ओडिसी, रॉयल राजस्थान ऑन व्हील्स, महाराजा एक्सप्रेस और कई और दूसरी लग्जरी और सेमी लग्जरी गाड़ियां आरंभ हुई। रेलवे सैलूनों का भी अब आईआरसीटीसी वाणिज्यिक यात्राओं के लिए उपयोग कर रही है क्योंकि रेल मंत्री ने खुद अपना सैलून छोड़ कर इस मामले में एक बड़ा बदलाव किया है।



तीसरी श्रेणी के पांच डिब्बों को मिला कर महात्मा गांधी की अस्थि कलश स्पेशल गाड़ी बनी थी जिसमें बीच के कोच में अस्थि कलश रखा था।

रेलवे के इतिहास की तमाम यात्राएं यादगार हैं। वे रेलवे के महत्त्व को बताती हैं। भारी मात्रा में आम यात्री रेलवे की ओर ही देखते हैं और इसे देश की लाइफ लाइन बनाते हैं। आज भी सबसे अधिक जन प्रतिनिधि यानि सांसद और विधायक रेलों से ही यात्रा करते हैं। सांसदों को फर्स्ट एसी या एक्जीक्यूटिव क्लास में अपने जीवनसाथी के साथ किसी भी ट्रेन में पूरे देश में मुफ्त यात्रा की अनुमति है। संसद सदस्य वेतन, भत्ता और पेंशन अधिनियम, 1954 की धारा 6(1) और 6ख (1) के तहत सांसद स्वयं की यात्रा के साथ एक परिचर भी एसी-2 में ले जा सकता है। पूर्व सांसदों को भी रेल यात्रा की अनुमति है, जिसका व्यय संसद वहन करती है। वहीं कई राज्य विधान मंडलों के सदस्यों और पूर्व सदस्यों को भी रेल यात्राओं के कूपन मिलते हैं, जिसका व्यय संबंधित विधान मंडलों की ओर से वहन किया जाता है। ■

(सैलूनों की तस्वीरों के लिए राष्ट्रीय रेल संग्रहालय का विशेष आभार)

वरिष्ठ पत्रकार

भारत
पत्रिका की ऑनलाइन सदस्य

STEP 1

ऑनलाइन सदस्यता हेतु **www.irctc.co.in** पर जाएं।

इस पेज के **विज्ञापन** (Promotions) पर जाएं।

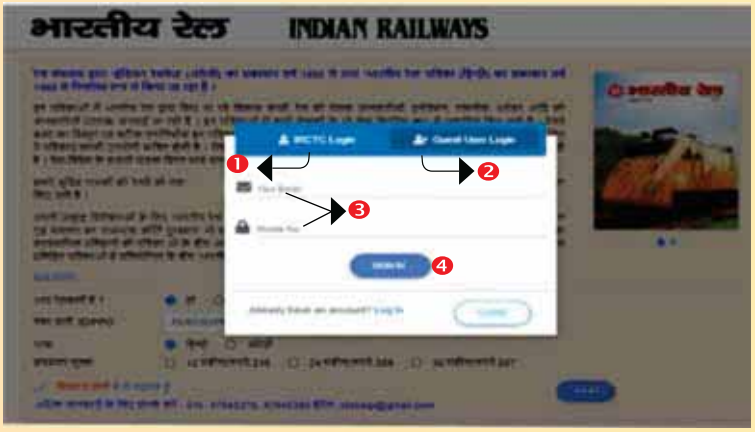
आप सीधे www.irctctourism.com/ IRBRmag/#/home/hn पर भी जा सकते हैं।



❸ **'भारतीय रेल पत्रिका'** पर क्लिक करें।

STEP 3

❶ इस बॉक्स में यदि आप के पास आईआरसीटीसी का लॉग-इन, पासवर्ड है तो उसका उपयोग करें।

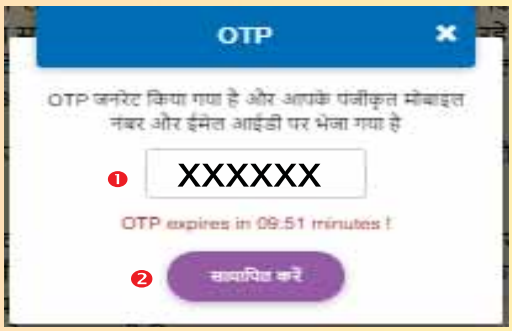


❷ लॉग-इन आईडी नहीं है तो गेस्ट लॉग-इन पर क्लिक करें।

❸ उसमें अपना ई-मेल तथा मोबाइल नंबर दर्ज करें।

❹ सबमिट बटन दबाएँ।

STEP 5



❶ आपके पंजीकृत मोबाइल एवं ई-मेल पर आए ओटीपी को बॉक्स में दर्ज करें एवं

❷ सत्यापित करें

STEP 6



❶ पेमेंट मोड (कार्ड, नेट बैंकिंग, यूपीआई, वॉलेट, इंटरनेशनल कार्ड तथा आईपे) एवं

❷ पेमेंट गेट-वे का ऑप्शन पसंद करें

❸ मेक पेमेंट का बटन दबाएं

तीय रेल
ता प्राप्त करने की सरल प्रक्रिया

STEP 2

1. यदि आप रेलकर्मी हैं तो 'हां' पर या रेलकर्मी नहीं हैं तो 'नहीं' पर क्लिक करें।
2. यदी 'हां' तो बॉक्स में अपना आरयूआईडी/ आईडी/पीपीओ नंबर तथा एक आधिकारिक आईडी की स्कैन कॉपी अपलोड करें।
3. 'भारतीय रेल' पत्रिका के लिए 'हिंदी' को और 'इंडियन रेलवेज' पत्रिका के लिए 'अंग्रेजी' में क्लिक करें।
4. एक, दो या तीन यानि जितने साल की सदस्यता चाहते हैं, उस बिन्दु पर क्लिक करें।



5. नियम व शर्तों पर क्लिक करें तथा उसे ध्यान से पढ़ लें। यदि सहमत हों तो बॉक्स में टिक मार्क करें।

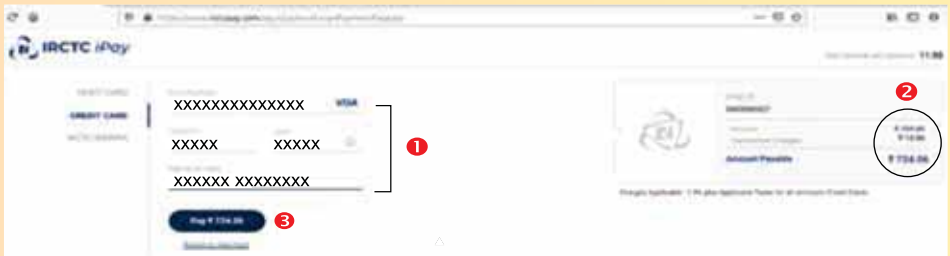
STEP 4

1. अपना पूरा पता पिन कोड के साथ दर्ज करें



2. सबमिट बटन दबाएँ।

STEP 7



1. पेमेंट मोड की डीटेल भरें
2. पेमेंट एमाउंट की जानकारी देखें।
3. संतुष्ट होने पर ही 'पे' बटन को दबाएं।
4. बैंक ओटीपी की प्रक्रिया पूर्ण होने पर पेमेंट सक्सेस फुल का मैसेज स्क्रीन पर दिखाई देगा।

कृपया ध्यान दें

- पेमेंट के समय नियमानुसार ट्रांजेक्शन शुल्क लगते हैं, कृपया पेमेंट करते समय देख लें।
- पेमेंट की प्रक्रिया पूर्ण होने पर आपको सदस्यता संबंधित जानकारी का एस.एम.एस. तथा मेल प्राप्त होगा।
- पेमेंट प्राप्त होते ही निर्धारित माह से आपको पत्रिका प्राप्त होनी शुरू हो जाएगी।

अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें - 011- 47845378, 47845380 ईमेल: irbrhelp@gmail.com

में

भारतीय रेल

भारतीय रेल अपने कर्मियों का मनोबल ऊंचा रखने के लिए एक स्वस्थ माहौल प्रदान करती है, जिसके तहत विभिन्न खेलों को भी बढ़ावा देती है। यही वजह है कि हमारे कर्मी खेल के मैदान में भी शानदार प्रदर्शन करते हैं। टोक्यो ओलंपिक के लिए भी हमारे खिलाड़ी तैयार हैं। आईए, नजर डालते हैं ओलंपिक में भाग लेने जा रहे भारतीय रेल के खिलाड़ियों पर:

कुश्ती



बजरंग पुनिया



रवि कुमार



विनेश फोगट

एथलेटिक्स



भावना जाट



प्रियंका गोस्वामी



कमल प्रीत कौर



अन्नू रानी

विविध खेलों से



सैखम मीराबाई चानू (भारोत्तोलन)



सुतीर्था मुखर्जी (टेबल टेनिस)



प्रणति नायक (जिम्नास्टिक)

ओलंपिक के लिए भारतीय हॉकी टीम में भारतीय रेल के खिलाड़ी


दीप ग्रेस एक्का


निक्की प्रधान


गुरजीत गौर


निशा


नेहा


पी. सुशीला चानू


मोनिका


नवनीत कौर


सलीमा टेटे


नवजोत कौर


लालरेसिअमी


वंदना कटारिया


अमित रोहिदास


नीलकांत शर्मा

अमरीकी राष्ट्रपति का निर्वाचन

चुनाव आन्दोलन में रेल–गाड़ी आज भी लोकप्रिय

सीनेटर जॉन कैनेडी पिछले महीने सं० रा० अमरीका के राष्ट्रपति निर्वाचित हो गये हैं । आप 20 जनवरी, 1961 से नये पद का कार्यभार संभालेंगे । अमरीका के राष्ट्रपति का निर्वाचन अनेक परंपराओं के अनुसार होता है और उपराष्ट्रपति निक्सन तथा सीनेटर कैनेडी के बीच हुआ निर्वाचन इसका कोई अपवाद नहीं था। अतीत की भांति इस बार भी राष्ट्रपति पद के दोनों ही उम्मीदवारों ने परिवहन के सभी साधनों का प्रयोग किया । प्रस्तुत लेख में चुनाव-आंदोलन-गाड़ी का संक्षिप्त वर्णन दिया गया है जिसका श्री कैनेडी ने प्रयोग किया ।

राष्ट्रपति विलियम हैरीसन ने 1840 में जो परंपरा चलायी थी और निम्न श्रेणी के मतदाताओं तक पहुंचने का नारा दिया था, उस का पालन करते हुए निर्वाचित राष्ट्रपति श्री जॉन कैनेडी तथा उप राष्ट्रपति रिचर्ड निक्सन दोनों ही ने बड़े-बड़े शहरों से बाहर के मतदाताओं तक पहुंचने के लिए रेलगाड़ियों के माध्यम का सहारा लिया ।

देश भर में छोटे-छोटे नगरों तथा कस्बों में लोगों ने सौ

निर्वाचित राष्ट्रपति जॉन कैनेडी चुनाव गाड़ी के अन्तिम मंच-डिब्बे क दरवाजे पर खड़े हैं जबकि गाड़ी केलीफोर्निया के एक कस्बे से चल पड़ी है



वर्ष से भी अधिक पुराने, इस राजनीतिक हथियार – चुनाव आंदोलन गाड़ी – का फिर से प्रयोग देखा ।

सर्वथा राजनीतिक उद्देश्यों के लिए विशेष रेलगाड़ी को किराये पर लेने वाले सबसे पहले व्यक्ति स्टीफेन्स डगलस थे जिन्होंने महान बहसों में लिंकन का विरोध किया था । सीनेट की सदस्यता के लिए 1858 में लड़े चुनावों में श्री डगलस को इस रेलगाड़ी से बहुत फायदा हुआ । श्री डगलस प्रदर्शन करने के बड़े शौकीन थे और वे अपनी रेलगाड़ी में एक सपाट डिब्बा रखते थे जिस पर तोप रखी रहती थी जो स्टेशनों पर या मार्ग में बिना स्टेशन के ही गाड़ी रुकने के समय चलायी जाती थी जिससे उनके आगमन का लोगों को पता चल सके ।

लिंकन का जवाब

लिंकन ने इसका जवाब बड़ी विचित्र रीति से दिया और साधारण रेल-यात्रा द्वारा राष्ट्र का दौरा शुरू किया, किन्तु बाद में अपने स्नेही व्यक्तियों की प्रार्थना पर कुछ सुखद रीति में दौरा करने लगे । बताते हैं कि लिंकन ने इसे अपना आदर्श बना लिया था कि वे सारी गाड़ी पैदल चलकर इंजन चालकों से मिलते और उनसे हाथ मिलाते थे। उनका कहना था कि "मैं संचालक व्यक्तियों से मिलना चाहता हूं ।"

बिना स्टेशनों के ही सीटी देकर चुनाव गाड़ी रोकने की परंपरा को विलियम जेनिंग्स ब्रायन ने चोटी पर पहुंचाया । 1896 में इस अनथक वक्ता ने लकड़ी के गरम डिब्बों तथा यान-मंच पर से 569 भाषण किए । एक दिन में 24 स्थानों पर बोलने का उनका अब भी रिकार्ड है।

लेकिन बिना स्टेशन के रुक-रुक कर हर जगह भाषण करने में थ्योडोर रूजवेल्ट ने ब्रायन को भी मात दी । 1900 में उप राष्ट्रपति पद के लिए खड़े होने पर उन्होंने 21,209 मील की यात्रा की और 673 भाषण किए । इस परम्परा का उन्होंने बाद में राष्ट्रपति पद की उम्मीदवारी के समय भी निर्वाह किया ।

विलियम हावर्ड टाफ्ट एक दूसरे प्रकार के आंदोलन कर्त्ता थे । 1908 में उन्होंने बिना स्टेशन के 418 स्थानों पर गाड़ी रुकवा कर भाषण किए और चुनाव जीता था । अपने राष्ट्रपतित्व के चार वर्ष के कार्य-काल में 300 पौन्ड भार वाले इस नेता ने रेल गाड़ी से 1,14,500 मील का यात्रा की । उनका यह रिकार्ड केवल फ्रेंकलिन डी० रूजवेल्ट ने तोड़ा ।

टाफ्ट ने 6 सप्ताह में 12,961 मील की सबसे लम्बी एक रेल यात्रा करने का रिकार्ड भी स्थापित किया था ।

पहले-पहल लाउड स्पीकर

रेल गाड़ी के पीछे पहले-पहल लाउड स्पीकर लगाने का श्रेय वारेन जी. हार्डिंग को है। इस प्रकार आस-पास के लोगों की भारी भीड एकत्र की जा सकती थी। हार्डिंग के उत्तराधिकारी कालविन कूलिज को जब यह पता चला कि स्पेशल गाड़ी से अतिरिक्त खर्च आता है तो उन्होंने इस प्रथा को तोड़ दिया । फलत: जब सेन्टपाल के सम्मेलन में भाग लेने वह गये तो उनका डिब्बा वाशिंगटन को जाने वाली नियमित गाड़ी में लगा दिया गया । उन्होंने सभी के लिए बनने वाला सामान्य डिनर ही खाया । लेकिन इनसे रेलवे वालों को सुरक्षा आदि की इतनी झंझटें बढ़ गयी कि उन्होंने बिना अतिरिक्त किराया लिए ही अर्थात् नियमित गाड़ी की सीटों के हिसाब से किराया लेकर विशेष गाड़ियां चलाना शुरू कर लिया ।

रेल से यात्रा करने वाले राष्ट्रपतियों में अब तक सबसे अधिक रेल प्रेमी शायद फ्रैंकलिन डी० रूजवेल्ट ही लगते हैं । अनुमान है कि उन्होंन 399 रेल यात्राओं में 3.5 लाख मील से भी अधिक की यात्रा की । रेल-यात्रा की यह लम्बाई इस लिए और भी प्रभावपूर्ण मानी जाती है वे अपनी गाड़ी की रफ्तार 35 मील से अधिक रखना पसंद नहीं करते थे ।

श्री रूजवेल्ट का एक अन्य आविष्कार भी था । उन्होंने यह आदेश दे रखा था कि जैसे ही भाषण खत्म हो, गाड़ी छूट जानी चाहिये । भाषण एवं सभा की इस नाटकीय समाप्ति का दर्शकों पर भारी प्रभाव पड़ता था । इससे कुछ परेशानी भी होती थी । अक्सर भाषण-स्थल पर आए राजनीतिज्ञ तो गाड़ी पर रह जाते और गाड़ी में चलने वाले पत्र-संवाददाता तार-घर पर छूट जाते थे ।

स्मरणीय रेल-यात्री

श्री हैरी एस० ट्रूमेन चुनाव आंदोलन के लिए, हाल के वर्षों में शायद सर्वाधिक स्मरणीय रेल-यात्री रहे हैं । 1948 में राष्ट्रपति पद के चुनाव आंदोलन में आपने सात रेलों से 21,000 मील की यात्रा की और 300 भाषण दिये । रेल गाड़ी द्वारा इस प्रकार किया चुनाव आंदोलन चुनाव के दौरान में बहुत निर्णायक होता है ।

सामान्यत: रेल-गाड़ी द्वारा चुनाव आन्दोलन इतनी खूबसूरती से चलता है कि बहुत ही कम लोगों को पता चल पाता है कि इस सब के पीछे कितनी सूक्ष्म योजना बनानी होती है । इस योजना में कुछ लचीलापन भी रखना होता है, ताकि धुआंधार यात्रा में होने वाले कुछ अनिवार्य विलंबों के लिए समय रखा जा सके । उसके साथ ही नियमित यातायात भी बराबर चलता रहना चाहिए और कोई भी रेल गाड़ी पीछे से आकर राष्ट्रपति की इस गाड़ी से आगे नहीं निकलनी चाहिए ।

इतनी तैयारी के बाद भी गड़बड़ियां हो ही जाती हैं । 1952 में राष्ट्रपति आइक के चुनाव आंदोलन में चुनाव गाड़ी प्रतीक्षा कर रही भीड़ से सैंकड़ों गज आगे जाकर रुकी । आगे दो स्थानों पर गाड़ी पीछे ही खड़ी हो गयी तो उसे आगे बढ़ाना पड़ा । तब कहीं जाकर उपस्थित भीड़ तथा उम्मीदवार की भेंट संभव हुई ।

लोग मुझे लिए जा रहे हैं

उसी साल में ऐसा भी हुआ कि 20,000 की भीड़ ने माइक के तार आदि रौंद डाले जिससे भाषण संभव न हो सका। जब तक तार ठीक हों और. राष्ट्रपति आइक भाषण करना शुरू करें, तब तक गाड़ी चल दी ।

''देखो, देखों ।'' वे आश्चर्य चकित भीड़ की ओर चिल्ला रहे थे .... ''ये लोग मुझे लिए जा रहे हैं ।'' और गाड़ी सचमुच उनको ले गयी ।

यात्रा का कार्यक्रम बनाने में अधिक ढ़िलाई रखने से भी परेशानी हो जाती है जैसा कि श्री फ्रैंकलिन डी० रूजवेल्ट की एक यात्रा में हुआ । ''स्वयं सब कुछ करो'' की भावना के अनुसार गाड़ी के चलने वालों ने स्वयं ही उनका कार्यक्रम बनाया लेकिन वाशिंगटन ने कैलीफोर्निया तक की यात्रा में 24 घंटे का अधिक समय रख लिया गया । परिणामत: गाड़ी को चक्कर लगाकर यात्रा करनी पड़ी और रात में गाड़ी को ठहराया गया ताकि अतिरिक्त समय खपाया जा सके ।

ज्यों-ज्यों समय बीतता जाता है, यह चुनाव गाड़ी लम्बी होती जाती है अब रेल गाड़ी में 18 डिब्बे तक होना कोई असाधारण बात नहीं है । वैसे गाड़ी की लम्बाई उम्मीदवार के निजी कर्मचारी वर्ग तथा साथ रहने वाले पत्रकारों की संख्या पर निर्भर होती है ।

गाड़ी के डिब्बों का क्रम

छोटी से छोटी चुनाव गाड़ी में पीछे से आगे के लिए डिब्बे निम्न क्रम में रहा करते हैं:-

उम्मीदवार का अपना डिब्बा जिसमें पीछे मंच, निजी भोजनागार, विश्राम-कक्ष तथा स्नान की सुविधा होती है ।

एक डिब्बा जिसमें उम्मीदवार के प्रमुख कर्मचारी तथा रेल चलाने वाले लोग होते हैं ।

उम्मीदवार के कर्मचारियों के काम करने तथा सोने के लिए सम्मिलित डिब्बा । इसमें शीघ्रलिपिक (स्टेनोग्राफर) आदि भी रहते हैं ।

भोजन-पान तथा कर्मचारियों के लिए विश्राम-यान जिसे उम्मीदवार अधिक व्यक्तियों से परामर्श करने के लिए भी प्रयोग कर सकता है ।

पत्रकारों की गाड़ी जिसमें एक पंक्ति में टाइपराइटर रहते हैं और अंतिम डिब्बे के मंच पर से माइक्रोफोन की बात सुनने की व्यवस्था रहती है । इसी में संवाददाताओं और फोटोग्राफरों के सोने की भी जगह रहती है ।

रेल गाड़ी के चालक-दल के रहने का डिब्बा ।

सामान गाड़ी जिसमें मार्ग में भेंट में मिले टर्की मुर्गे से ले कर कार तक शामिल हो सकती है । कार का प्रयोग करके उम्मीदवार समीपस्थ गांवों में झट से दौड़कर दौरा करने जा सकता है ।

भागमभाग यात्रा की परेशानियों के बाद भी संवाददाता इस चुनाव गाड़ी में जाना पसंद करते हैं । इससे वे रास्ते भर उम्मीदवार के निकट संपर्क में ही नहीं रहते, वरन् उन्हें काम करने, अपने सोने तथा अपनी चीजें तैयार करने की पूरी सुविधाएं भी रहती हैं और वे सारा काम अविलम्ब कर सकते हैं ।

पश्चिम रेलवे ने चर्चगेट स्थित हेरिटेज मुख्यालय भवन के आकर्षक और सौंदर्यात्मक स्वरूप को किया पुनर्जीवित





पश्चिम रेलवे ने विभिन्न जीर्णोद्धार कार्यों को शुरू करके चर्चगेट स्थित हेरिटेज मुख्यालय भवन के पुराने आकर्षण को पुनर्जीवित किया है। इस प्रतिष्ठित विरासत भवन को और अधिक आकर्षक और सौंदर्यात्मक स्वरूप प्रदान करने के लिए, इसके प्रवेश लॉबी के विरासती पहलुओं की बहाली के अतिरिक्त इसके अग्रभाग को आकर्षक रोशनी के साथ जगमगाता स्वरूप प्रदान किया गया है। पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने शुक्रवार, 28 मई, 2021 को इस विरासत भवन के खूबसूरती से बहाल किए गए प्रवेश लॉबी और इसके अग्रभाग पर प्रकाश व्यवस्था प्रणाली का उद्घाटन किया।

मुख्य जनसंपर्क अधिकारी श्री सुमित ठाकुर के अनुसार, चर्चगेट स्थित पश्चिम रेलवे के मुख्यालय भवन को ग्रेड I विरासत संरचना के रूप में वर्गीकृत किया गया है। पश्चिम रेलवे ने प्रवेश लॉबी में विभिन्न जीर्णोद्धार कार्य कर मुख्यालय भवन के पुराने गौरव को बहाल करने के लिए हरसंभव प्रयास किए हैं। संरचना की मूल वास्तुकला और चिनाई के काम को बहाल रखने के लिए सभी प्रयास किए गए और इसकी उचित देखभाल की गई है। जीर्णोद्धार के कार्य में मेहराबों की पूरी तरह से सफाई और पेंट के कोट को हटाना शामिल था। पोरबंदर स्टोन, मलाड स्टोन, बलुआ स्टोन और बेसाल्ट का उपयोग कर निर्मित मेहराब पत्थरों को उचित नुकीलापन दिया गया। सजावटी किनारों को रिवाइव किया गया, विघटित स्तंभ पत्थरों की मरम्मत की गई, रूफ सीलिंग पर बने लकड़ी के फ्रेम को घिसा और पेंट किया गया है, हेरिटेज मोल्डिंग को पुनः स्थापित किया गया, वुडेन वॉल के पैनलिंग कार्य को उसके मूल रूप और आकार में बहाल कर दिया गया है और संगमरमर के फर्श को भी ग्राइंडिंग और पॉलिशिंग के साथ नया रूप दिया गया है। जीर्णोद्धार का कार्य 15 लाख रुपये की लागत से किया गया है और इसे लगभग तीन महीने के भीतर पूरा कर लिया गया है। प्रवेश लॉबी को हलकी मद्धम लाइटिंग से रौशन किया गया है जो पहले के समय का आभास कराती है।

श्री ठाकुर ने विस्तृत जानकारी देते हुए यह बताया कि आरजीबीडब्ल्यू आधारित बहुरंगी एलइडी प्रकाश उपकरणों से भवन के अग्रभाग को रौशन किया गया है। प्रकाश व्यवस्था के इस कार्य के जरिये उपयुक्त अवसरों पर विभिन्न थीम के साथ मुख्यालय की इमारत को सुशोभित किया जा सकेगा। यह सुंदर प्रकाश व्यवस्था हमारे मनोबल को बढ़ाकर इस शहर को ऊर्जा प्रदान करेगी और ऐसे चुनौतीपूर्ण समय में उत्साह को बढ़ाने में सहायक होगी। अग्रभाग की प्रकाश व्यवस्था के कार्य के परिणामस्वरूप कम ऊर्जा खपत के कारण प्रति वर्ष लगभग 10 लाख रुपये की बचत होगी क्योंकि इस कार्य में अधिक वितरित प्रकाश व्यवस्था का उपयोग किया गया है और यह एक स्थायी व्यवस्था है। अग्रभाग की प्रकाश व्यवस्था की मुख्य विशेषताओं में इसका रिमोट कंट्रोल आधारित होना है जिसमें रंगीन दृश्यों / कार्यक्रमों को बनाने के लिए स्मार्टफोन ऐप के साथ-साथ विंडोज आधारित सॉफ्टवेयर का उपयोग करके एलइडी प्रकाश उपकरणों को अवसर की आवश्यकता के अनुसार प्रोग्राम किया जा सकता है। पश्चिम रेलवे मुख्यालय भवन वेनीशियन गोथिक और वास्तुकला की इंडो-सारसेनिक शैलियों के मिश्रण के साथ एक सुंदर, सौंदर्यपूर्ण और शानदार स्मारक है। प्रसिद्ध वास्तुकार फ्रेडरिक विलियम स्टीवंस ने इस भवन को डिजाइन किया था। भवन का निर्माण 1894 में शुरू हुआ था और 7.5 लाख रुपये की लागत से 1899 में पूरा हुआ। शहर के केंद्र में भव्य रूप से स्थित, यह इमारत पश्चिम रेलवे (पूर्व में BB-CI रेलवे) के प्रशासनिक कार्यालयों को समायोजित करती है।

इस अवसर पर महाप्रबंधक श्री कंसल ने कर्मचारियों की सुविधा के लिए मुख्यालय भवन में नवनिर्मित स्टाफ कैंटीन का भी उद्घाटन किया। सर्व सुविधायुक्त नव पुनर्निर्मित स्टाफ कैंटीन पूरी तरह से वातानुकूलित है और इस कैंटीन में इंफोटेनमेंट उद्देश्य के लिए एक टीवी सेट भी है। इसमें महिला कर्मचारियों के लिए अलग से एनक्लोजर की व्यवस्था है। ■

वर्ष 2020-21 के दौरान दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में आधारभूत संरचना के विकास में अभूतपूर्व उपलब्धि





कोरोना महामारी के प्रकोप के बावजूद भी वर्ष 2020 - 21 में दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के निर्माण विभाग के अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने महाप्रबंधक के दिशानिर्देश में पूर्ण निष्ठा के साथ कार्य करते हुए नए आयाम स्थापित किए हैं। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में इस वर्ष के दौरान कुल 303 किमी नई लाइनों के निर्माण का कार्य पूर्ण किया है, जिसमें से 228 किमी केवल निर्माण विभाग के द्वारा पूरा किया गया है, जो कि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के इतिहास में अब तक सर्वाधिक है। इस वर्ष में मुख्यत: जबलपुर-गोंदिया लाइन का कार्य पूरा किया गया, जिससे जबलपुर से बल्लारशाह के बीच की दूरी 276 किमी कम होने के साथ-साथ एक वैकल्पिक मार्ग भी बन गया। इसके अतिरिक्त चिरईडोंगरी से मंडला फोर्ट लाइन का कार्य पूर्ण होते ही कान्हा नेशनल पार्क रेल मार्ग द्वारा भारत देश के प्रमुख नगरों से जुड़ गया। कटंगी से तिरोड़ी नई लाइन के निर्माण से बालाघाट से नागपुर का वैकल्पिक मार्ग तैयार हो गया। छिंदवाड़ा-सिवनी के मध्य 90 किमी आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण किया गया। उपरोक्त सभी कार्यों के पूरा होने से रेलवे की माल ढुलाई के साथ यात्रियों की सुविधा हेतु ज्यादा ट्रेनों का आवागमन हो सकेगा तथा इन क्षेत्रों में सामाजिक एवं आर्थिक विकास के नए मार्ग प्रशस्त होंगे। झारसुगुड़ा-ब्रजराजनगर एवं राजनांदगांव-डोंगरगढ़ के बीच तीसरी लाइन का कार्य पूर्ण होने से अब डोंगरगढ़ से झारसुगुड़ा तक तीसरी लाइन का कार्य पूरा किया जा चुका है। इसके अलावा मंडला फोर्ट, चिरईडोंगरी, तिरोड़ी गुड्स शेड का कार्य पूर्ण होने से लोडिंग बढ़ेगी। वर्ष 2020-21 में कुल 13 स्टेशनों में नए इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग का कार्य तथा डोंगरगढ़-राजनांदगांव के बीच दोनों दिशाओं में ऑटो सिग्नलिंग का कार्य पूरा किया गया। इसी साल में कुल 77 किमी रेल विद्युतीकरण का कार्य भी पूरा किया गया है। इसके अतिरिक्त 313 स्टाफ क्वार्टर्स, 11 रेल ओवर ब्रिज, 33 रेल अंडर ब्रिज बनाए गए हैं। इलेक्ट्रिक लोको शेड तथा सवारी एवं मालगाड़ी के डिब्बों के रखरखाव के लिए अतिरिक्त मेंटेनेंस शेड बनाने का कार्य भी भिलाई बिलासपुर एवं इतवारी स्टेशनों में किया गया है। महाप्रबंक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने इसका सारा श्रेय दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के अपने कर्मचारियों एवं अधिकारियों की लगनशीलता और निष्ठापूर्वक कर्तव्यपरायणता को दिया तथा उन्होंने कहा कि कोविड संक्रमण की विषम परिस्थितियों में भी हमारे रेलकर्मी जी-जान से अपने कार्य में लगे रहे और अपने लक्ष्य से कहीं ज्यादा उपलब्धियां हासिल कीं। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे आगे भी इसी प्रकार उत्कृष्ट कार्य करते हुए हर क्षेत्र मे शीर्ष पर आने के लिए प्रतिबद्ध है। ■





फ्रेट प्रभारों के लिए ऑनलाइन भुगतान प्रणाली का शुभारंभ



रेल मंत्रालय और भारतीय स्टेट बैंक के बीच 2 जून, 2021 को समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर के समय उपस्थित श्री ब्रजेश धर्माणी, कार्यपालक निदेशक, यातायात वाणिज्य (दर), रेलवे बोर्ड और श्री धर्मेन्द्र किशोर, सहायक महाप्रबंधक (सी एण्ड आई), भारतीय स्टेट बैंक

वर्तमान में, फ्रेट प्रभारों के संग्रहण के लिए इलेक्ट्रॉनिक भुगतान प्रणाली उपलब्ध है, जिसमें सभी प्रमुख और नियमित ग्राहक शामिल हैं। बहरहाल, अनियमित ग्राहक पारंपरिक विधि से ही फ्रेट प्रभारों का भुगतान कर रहे हैं।

फ्रेट प्रभारों की भुगतान प्रक्रिया को सरल, सुविधाजनक, तीव्रतर और पारदर्शी बनाने के लिए 30 अप्रैल, 2021 को फ्रेट प्रभारों की ऑनलाइन भुगतान प्रणाली के संबंध में नीतिगत दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। ऑनलाइन भुगतान प्रणाली एसबीआई के भुगतान गेट-वे के जरिए एफओआईएस के फ्रेट व्यवसाय विकास पोर्टल के माध्यम से उपलब्ध होगी। इससे फ्रेट प्रभारों और सभी प्रकार के अनुषंगी प्रभारों, जैसे प्रीमियम प्रभार (प्रीमियम इंडेंट के मामले में), वैगन पंजीकरण शुल्क, विलम्ब शुल्क, स्थान शुल्क, साइडिंग प्रभार, शंटिंग प्रभार, पुनः बुकिंग प्रभार, विपथन प्रभार आदि के संग्रहण की सुविधा मिलेगी। यह सुविधा फ्रेट ग्राहकों और उनके सम्हलाई एजेंटों के लिए चौबीसों घंटे उपलब्ध होगी। यह सुविधा 2 जून, 2021 से आरंभ की गई है। ■

रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला के कर्मचारी रमेश चंद्र ने रेल मंत्रालय की 'मैथिली शरण गुप्त पुरस्कार योजना' (आधार वर्ष-2019) में प्रथम पुरस्कार प्राप्त किया है। यह पुरस्कार उन्हें उनके द्वारा हिंदी भाषा में लिखित काव्य संग्रह 'शेफाली' को काव्य/गजल संग्रह के लिए नामित वर्ग में दिया गया है। इस पुरस्कार की राशि ₹20,000 है। श्री रमेश चंद्र रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला के फर्निशिंग विभाग में तकनीशियन-1 के पद पर कार्यरत हैं। ■



बनारस रेल इंजन कारखाना : कोविड के बावजूद तीसरा रेल इंजन मोजाम्बिक को निर्यात किया

बनारस रेल इंजन कारखाना की महाप्रबंधक अंजली गोयल के कुशल नेतृत्व में बरेका टीम की कार्य प्रणाली और मेडिकल टीम के समर्पित देखभाल से दूसरी लहर में 20% से अधिक अधिकारियों एवं कर्मचारियों के कोविड से प्रभावित होने के बावजूद बरेका ने कोविड प्रोटोकॉल का सख्ती से अनुपालन करते हुए उत्पादन कार्य जारी रखा। इस दौरान जो कर्मचारी डबल वैक्सीन ले चुके थे एवं जिस कर्मचारी को कोविड हो चुका था, उनके स्वस्थ होने के उपरांत पुनः दृढ़ निश्चय एवं सावधानी से कार्य करते हुए, इस अवधि (अप्रैल-मई 2021) में पिछले वर्ष के 8 रेल इंजनों के उत्पादन की तुलना में 34 विद्युत रेल इंजन एवं मोजाम्बिक निर्यात के लिए तीसरे डीजल रेल इंजन का उत्पादन किया गया, जिसे मोजाम्बिक को भेजा जा रहा है। मोजाम्बिक निर्यात हेतु चौथा रेल इंजन भी बनकर लगभग तैयार है। इसकी टेस्टिंग की जा रही है और इसे भी जल्द ही मोजाम्बिक के लिए रवाना कर दिया जाएगा। बरेका ऐसी विपरीत परिस्थितियों में भी अपना टारगेट पूरा करने के साथ-साथ एक्सपोर्ट ऑर्डर को भी समय से पूरा करने के लिए दृढ़ संकल्पित है। इससे बरेका ही नहीं बल्कि पूरे भारत की प्रतिष्ठा बढ़ेगी तथा मेक इन इंडिया कार्यक्रम को और बढ़ावा मिलेगा। ■



मध्य रेल : पहली बार कल्याण गुड्स यार्ड में महिला टीम द्वारा मालगाड़ी का परीक्षण



माल परिवहन की प्रत्येक ट्रिप के बाद तकनीशियनों द्वारा मालगाड़ियों का परीक्षण किया जाता है ताकि तकनीकी समस्या की वजह से मालगाड़ियों की गति बाधित न हो।

मध्य रेल पर पहली बार कल्याण गुड्स यार्ड में मालगाड़ी के गहन परीक्षण के लिए महिला टीम – सुश्री अर्चना जाधव, सुश्री ज्योति दामोदर, सुश्री अश्विनी पाटिल, सुश्री श्वेता सूर्यवंशी, सुश्री प्रियंका खोलेकर, सुश्री दीपाली, सुश्री सुनीता, सुश्री सविता, सुश्री सुजाता और सुश्री खुशबू का गठन किया गया और उन्हें स्टील लोडिंग के लिए 44 बीओएसटी प्रकार के खाली वैगनों की मालगाड़ी रेक के गहन के परीक्षण लिए विशेष रूप से तैनात किया गया। 10 सदस्यीय महिला टीम को अंडर गियर, एयर ब्रेक टेस्टिंग, अंडर फ्रेम्स, साइड पैनल्स का परीक्षण और खराब कंपोनेंट्स और अन्य संबंधित मरम्मत के लिए तैनात किया गया था। रेक का गहन परीक्षण साढ़े चार घंटे के भीतर पूरा कर लिया गया और अगले ट्रिप के लिए फिट बनाया गया। ■

मध्य रेल ने चालू वर्ष में सर्वाधिक समपार हटाए

मध्य रेल ने अब तक की सबसे बड़ी उपलब्धि हासिल करते हुए 2020-21 में 78 मानवयुक्त समपारों की जगह सड़क ऊपरी पुलों/सड़क निचले पुलों का प्रावधान किया है। स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके विकर्ण मार्गों में मध्य रेल के सभी 270 समपारों को 2023-24 तक समाप्त करने की योजना है। मध्य रेल के ब्रॉड गेज लाइन पर कोई मानव रहित समपारों नहीं है। इन समपारों पर दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए विभिन्न सुरक्षा उपाय भी किए गए हैं:-

- सड़क उपयोगकर्ताओं को सतर्क करने और ट्रेन सेफ्टी के बारे में परामर्श देने के लिए चयनित व्यस्त समपारों पर सड़क सुरक्षा परामर्शदाताओं की नियुक्ति करना।
- समपारों के पास ट्रेन चालकों के लिए व्हिसल बोर्ड उपलब्ध कराना।
- बस स्टैंड, आरटीओ कार्यालयों, स्कूलों जैसे सार्वजनिक स्थानों पर सेफ्टी सेमीनार और परामर्श की व्यवस्था करना।

मध्य रेल द्वारा सोशल मीडिया, सार्वजनिक जन उद्घोषणा प्रणाली आदि से भी लोगों को सतर्क रहने, सुरक्षित रहने और लेवल क्रॉसिंग का उपयोग करते समय जिम्मेदार रहने का आह्वान किया गया। ■



महाप्रबंधक ने फाइल शेयरिंग सिस्टम लॉन्च किया

मध्य रेल के महाप्रबंधक, श्री आलोक कंसल ने 12 जून, 2021 को मध्य रेल पर फाइल शेयरिंग सिस्टम की शुरुआत की। कोरोना महामारी के दौरान 'वर्क फ्रॉम होम' हेतु यह एफएसएस सिस्टम बहुत सुविधाजनक और मुख्यालय और मंडल के अधिकारियों के बीच डेटा साझा करने के लिए तेज, विश्वसनीय और कॉमन प्लेटफॉर्म पर काम करने के लिए एक आसान उपकरण है। मध्य रेल की टेलीकॉम टीम द्वारा आईटी सेंटर के साथ समन्वय में इस सिस्टम का कार्यान्वयन किया गया है। साझा फोल्डर की सुविधा क्रमशः मुख्यालय विभागों के उप और मंडलों के शाखा अधिकारियों के स्तर तक प्रदान की गई है। श्री आलोक कंसल ने इस सिस्टम को लॉन्च करते समय कहा कि इससे डेटा विनिमय और सूचना पूल को बढ़ावा मिलेगा जहां यह वर्तमान समय में बहुत प्रभावी उपकरण के रूप में काम करेगा, जब घर से काम करना आजकल की आवश्यकता बन गया है। ■

उत्तर मध्य रेलवे : संरक्षा से समझौता नहीं - महाप्रबंधक

महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे श्री विनय कुमार त्रिपाठी ने 02 जून, 2021 को उत्तर मध्य रेलवे पर संरक्षा विषयों की समीक्षा की, जिसमें अपर महाप्रबंधक श्री रंजन यादव, सभी तीनों मंडल के मंडल रेल प्रबंधक और अन्य अधिकारी शामिल हुए। बैठक में महाप्रबंधक ने कहा कि किसी फेलियर को ठीक करने के बाद भी विफलता के कारण को निर्धारित करने के लिए विस्तृत जांच की जानी चाहिए और यदि किसी लापरवाही पता चलता है, तो संबंधित के विरुद्ध कार्रवाई की जानी चाहिए। यह बात महाप्रबंधक ने ओएचई फेलियर के कारण प्रभावित हुई ट्रेनों की मोबिलिटी के संबंध में समीक्षा करते हुए कही। उन्होंने मानसून के मद्देनजर तैयारियों की भी



समीक्षा की। इस दौरान रोड अंडर ब्रिज में जलभराव की समस्या के समाधान पर विशेष जोर दिया गया। ■

उत्तर मध्य रेलवे ने अप्रैल-मई में माल ढुलाई राजस्व में 43 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की

उत्तर मध्य रेलवे ने पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में अप्रैल-मई 2021 में माल ढुलाई में 56% की तथा राजस्व में 43% की रिकार्ड वृद्धि हासिल की है। मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/माल भाड़ा विपणन, श्रीमती अनुमणि त्रिपाठी ने बताया कि माल ढुलाई में बाधा न आए, इसके लिए फील्ड में अधिकारी उद्योग के साथ घनिष्ठ संपर्क बनाए हुए हैं। अप्रैल-मई 2020 में अर्जित रुपये 200.75 करोड़ की तुलना में इस साल संचयी अर्जन रुपये 286.44 करोड़ रुपये रहा। रसूलपुर से पेट्रोलियम, चुनार और परीछा से सीमेंट और रायरू और मुरैना (झांसी मंडल) से डीओसी लोडिंग में वृद्धि हुई है। हालांकि, इस वृद्धि में मुख्य भूमिका दादरी, कानपुर और मालनपुर जैसे विभिन्न कंटेनर लोडिंग डिपो की रही है। 'स्टेशन से स्टेशन कंसेशन योजना' के तहत छूट की पेशकश से एटा, दतिया, डबरा जैसे स्थानों से खाद्यान्नों के अतिरिक्त यातायात को आकर्षित किया जा सका है। श्री पीके ओझा, मुख्य



माल यातायात प्रबंधक (सीएफटीएम) एवं को-ऑर्डीनेटर बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट (बीडीयू), के अनुसार अप्रैल-मई 2020 में खाद्यान्न लोडिंग 67 रेक की तुलना में 94 रेक लोड किए गए हैं। बलास्ट के रेक की संख्या में भी पिछले वर्ष के 26 की तुलना में दो महीनों में 37 रेक की वृद्धि दर्ज की गई है। ■

अन्तरराष्ट्रीय समपार दिवस का आयोजन



उत्तर मध्य रेलवे के तीनों मण्डलों प्रयागराज, झांसी एवं आगरा मण्डलों पर 10 जून, 2021, को 'अंतरराष्ट्रीय समपार फाटक जागरूकता दिवस' मनाया गया। सुश्री मनीषा गोयल, उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/यांत्रिक, एवं श्री विकास कुमार चौरसिया, वरिष्ठ मण्डल संरक्षा अधिकारी/ प्रयागराज के नेतृत्व में छिवकी स्टेशन एवं समपार सं. 34-ए पर जन सामान्य को सुरक्षित स्थिति में फाटक को पार करने के लिए जागरूक किया गया तथा पम्फलेट्स, स्टीकर्स आदि का वितरण किया गया। स्काउट कैडेट्स के द्वारा नुक्कड़ नाटक के माध्यम से फाटक बन्द होने की स्थिति में पार करने पर होने वाले गम्भीर परिणामों के विषय में जागरूक किया गया। इसी प्रकार प्रदादरी, खुर्जा, अलीगढ़ झांसी, ग्वालियर, आगरा कैण्ट आगरा फोर्ट आदि स्टेशनों पर 'अंतरराष्ट्रीय समपार फाटक जागरूकता दिवस' मनाया गया। ■

100% विद्युतीकरण की दिशा में तेज कदम

उत्तर मध्य रेलवे अपने खंडों के 100% विद्युतीकरण के लिए तीव्र गति से प्रयासरत् है। उत्तर मध्य रेलवे के महत्त्वपूर्ण ट्रंक मार्ग पहले से ही विद्युतीकृत हैं, और इनके अलावा, शाखा लाइनों पर शेष खंडों को भी तीव्र गति से विद्युतीकृत किया जा रहा है।

27 किलोमीटर लंबे उंचडीह सेमेजा थर्मल पावर प्लांट मार्ग को विद्युतीकृत कर दिया गया है। इस क्रम में 07 जून, 2021 को इलेक्ट्रिक पावर के साथ मेजा ऊर्जा निगम पावर लिमिटेड साइडिंग में लोड का प्लेसमेंट किया गया। इससे वैगन टर्नअराउंड में सुधार होगा, कर्षण नहीं बदलना होगा और समय व ऊर्जा की भी बचत होगी। इससे ट्रेनों की औसत गति में सुधार होगा। ■



डीजल लोको शेड का इलेक्ट्रिक लोको शेड में रूपांतरण

भारतीय रेल के विद्युतीकरण में वृद्धि के कारण डीजल लोको शेड झाँसी, जो प्रमुख डीजल लोको शेड है, को क्रमशः इलेक्ट्रिक लोको शेड में परिवर्तित किया जा रहा है। शेड ने राष्ट्र की सेवा में 46 गौरवशाली वर्ष पूरे कर लिए हैं। वर्तमान में यह 28 डब्ल्यूएजी-7 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के अलावा 74 एल्को लोको, 13 शंटिंग लोको और 32 एचएचपी लोको का रखरखाव करता है। यह एक 140 टी बीडी क्रेन, दुर्घटना राहत ट्रेन और झांसी में तैनात दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन का अनुरक्षण भी करता है। यह रनिंग स्टाफ के लिए भी 100 प्रशिक्षुओं के लिए 4 कक्षाओं और 80 बिस्तरों वाले छात्रावास के साथ एक कक्षा प्रशिक्षण प्रदान करता है।

डीजल से इलेक्ट्रिक में लोको शेड का रूपांतरण एक की शुरुआत पिछले साल जुलाई 2020 में ही की जा चुकी है। ओएचई परीक्षण सुविधा, परीक्षण शेड से ट्रिप शेड तक ओएचई बिछाने, पटरियों को उठाने आदि जैसी अतिरिक्त सुविधाओं के प्रावधान के साथ तीन चरणों में रूपांतरण की योजना बनाई गई है। यह परिकल्पना की गई है कि मार्च 2024 तक शेड की इलेक्ट्रिक लोको होल्डिंग क्षमता 100 हो जाएगी। वर्तमान में डीजल इंजनों की होल्डिंग माल और कोचिंग सेवाओं के लिए क्रमशः 64 और 37 है, यह माल इंजनों के लिए घटकर 17 हो जाएगी, जबकि मार्च 2024 तक कोचिंग सेवाओं के लिए कोई डीजल लोकोमोटिव नहीं होगा। डीजल इंजन केवल शंटिंग के लिए और आपात स्थिति के लिए ही रहेंगे।

लोको शेड के समग्र लेआउट में कोई बड़ा बदलाव नहीं हुआ है और जनशक्ति का सर्वोत्तम उपयोग किया जा रहा है। शेड में अधिकांश कर्मचारी वर्ग इलेक्ट्रिक और डीजल, दोनों सेवाओं के लिए समान रहेंगे जिससे पूरी योजना में किफायत आएगी। विद्युत इंजनों के अनुरक्षण हेतु पर्यवेक्षकों, टेकनीशियन एवं अन्य ग्रुप डी स्टाफ सहित मैनपावर की वर्तमान आवश्यकता को पहले ही प्रशिक्षित किया जा चुका है। ■

उत्तर मध्य रेलवे के 17 सुरक्षाकर्मी सम्मानित

अपनी 15 वर्षों तक पूर्ण निष्ठा, कौशल एवं साहस से अपने कर्तव्यों का निर्वहन करने हेतु रेलवे सुरक्षा बल, उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय, प्रयागराज, आगरा एवं झांसी मण्डल के 07 बल सदस्यों-श्री प्रद्युम्न कुमार ओझा, प्रभारी निरीक्षक, रेसुब, कानपुर सेंट्रल, श्री जितेन्द्र सिंह, सहायक उपनिरीक्षक, रेसुब, मुख्यालय वर्तमान तैनाती सतर्कता विभाग, उमरे एवं श्री संतोष कुमार राय, सहायक उपनिरीक्षक, रेसुब पोस्ट नैनी, श्री अखिलेश कुमार सिंह, हेडकॉन्स्टेबल-पोस्ट प्रयागराज छिवकी, श्री कमलाकान्त मिश्रा, हेडकॉन्स्टेबल पोस्ट माण्डा, श्री शशिधर यादव, कॉन्स्टेबल पोस्ट कानपुर सेंट्रल एवं श्री दिनेश कुमार श्रीवास्तव, कॉन्स्टेबल, झांसी को गृह मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा वर्ष-2019 के लिए उत्कृष्ट सेवा पदक प्रदान किया गया है।

इसी प्रकार 25 वर्षों तक रेलवे सुरक्षा बल में विभिन्न स्थानों पर अभी तक ईमानदारी, निष्ठापूर्वक एवं साहस के साथ अपने कर्तव्यों का निर्वहन करने के लिए 10 बल सदस्यों को- श्री कमलेश प्रसाद शुक्ला, निरीक्षक-विशेष आसूचना शाखा, प्रयागराज, श्री अनिल कुमार गौतम, उपनिरीक्षक प्रशासन पोस्ट, आगरा, श्री ओमप्रकाश शर्मा, सहायक उपनिरीक्षक-डॉगस्क्वॉड आगरा, श्री कृष्णानन्द तिवारी, सहायक उपनिरीक्षक-टूण्डला प्रयागराज, श्री फतेह बहादुर सिंह, सहायक उपनिरीक्षक-पोस्ट प्रयागराज छिवकी, श्री नाथू राम यादव, हेडकॉन्स्टेबल झांसी, श्री संतोष कुमार शर्मा, हेडकॉस्टेबल आगरा, श्री रामबाबू मिश्रा, हेडकॉटेबल पोस्ट फतेहपुर, श्री अनिल कुमार रजक, हेडकॉस्टेबल झांसी एवं श्री परमात्मा मिश्रा, हेडकॉस्टेबल मिर्जापुर को गृह मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा वर्ष-2019 के लिए अति उत्कृष्ट सेवा पदक प्रदान किया गया है।

उत्कृष्ट/अति उत्कृष्ट सेवा पदक पाने वाले उपरोक्त सभी बल सदस्यों को महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल/नई दिल्ली एवं श्री रवीन्द्र वर्मा, महानिरीक्षक सह प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त, रेलवे सुरक्षा बल, उत्तर मध्य रेलवे द्वारा बधाई दी गई है। ■

पश्चिम रेलवे : महिला कल्याण संगठन द्वारा मेधावी कर्मचारियों का सम्मान



पश्चिम रेलवे महिला कल्याण संगठन की अध्यक्षा श्रीमती तनुजा कंसल के नेतृत्व में संगठन ने पश्चिम रेलवे के ग्रुप 'डी' के 50 मेधावी कर्मचारियों को 'मजदूर दिवस' के अवसर पर योग्यता प्रमाण पत्र और 2000 रुपये के नकद पुरस्कार से सम्मानित किया गया। श्रीमती कंसल ने सभी पुरस्कार विजेताओं को बधाई दी और इस कठिन समय में उनकी कड़ी मेहनत की तहे दिल से सराहना की। ये कर्मचारी पश्चिम रेलवे के जगजीवन राम अस्पताल के हॉस्पिटल अटेंडेंट सहित पश्चिम रेलवे के विभिन्न विभागों से संबंधित थे। ■

पूर्वोत्तर रेलवे : अंतरराष्ट्रीय समपार जागरूकता दिवस पर जागरूकता कार्यक्रम



पूर्वोत्तर रेलवे पर 10 जून, 2021 को मुख्य संरक्षा अधिकारी श्री अनिल कुमार मिश्र की देखरेख में 'अंतरराष्ट्रीय समपार जागरूकता दिवस' के अन्तर्गत मुख्यालय गोरखपुर एवं इज्जतनगर, वाराणसी, लखनऊ मण्डलों द्वारा विभिन्न स्थानों पर अनेक जागरूकता कार्यक्रम आयोजित किए गए, जिसमें उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/यांत्रिक श्री अभ्युदय, उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/इंजीनियरिंग श्री विल्सन लुगुन, सहायक परिचालन प्रबन्धक/संरक्षा श्री रमेश पाण्डेय एवं संरक्षा सलाहकारों ने संरक्षा संदेश युक्त बैनर, पोस्टर का प्रदर्शन करते हुए लगभग 2,000 पैम्फलेट, 250 डायरियों का वितरण कर सड़क उपयोगकर्त्ताओं को जागरूक किया। समपारों पर अपनाई जाने वाली सावधानियों के व्यापक प्रचार-प्रसार हेतु टी.वी. एवं रेडियो का भी सहारा लिया गया। ■

पूर्वोत्तर रेलवे पर सुरक्षित रेल संचलन हेतु मानसून से पूर्व तैयारियाँ

पूर्वोत्तर रेलवे पर रेलपथों को सुरक्षित एवं संरक्षित रखने के लिए मानसून से पूर्व की सभी तैयारियों को पूर्ण कर लिया गया है, जिससे कि मानसून के दौरान ट्रेन संचलन निर्बाध एवं सुरक्षित ढंग से किया जा सके। इन तैयारियों के तहत इज्जतनगर, लखनऊ एवं वाराणसी मंडल के विभिन्न स्टेशनों पर एवं रेल पुलों के निकट कुल 62,999 घनमीटर बोल्डर तथा 14,755 घनमीटर क्वेरी डस्ट/बालू/सिंडर उपलब्ध कराये गए हैं, आवश्यकता पड़ने पर जिनका उपयोग रेल पथ की सुरक्षा में किया जायेगा।

मानसून के दौरान ट्रेन संचलन निर्बाध एवं सुरक्षित ढंग से किया जा सके, इसके लिए कई आवश्यक कार्य सम्पादित किए जाते हैं। ऐसे सभी तटबंध, बांध, वॉटर टैंक जिन्हें रेलवे अफेक्टेड वर्क की श्रेणी में रखा गया है, उनका निरीक्षण किया जाता है और निरीक्षण के दौरान पायी गई किसी भी कमी को तत्काल ठीक कराया जाता है। मानसून के समय बाढ़ के दौरान ब्रीच हो जाने की स्थिति में इससे निपटने के लिए निर्धारित स्थानों, जैसे इज्जतनगर मंडल के अन्तर्गत कासगंज, पुल संख्या-409 कछला ब्रिज, पुल संख्या-104, गुलरभोज, टनकपुर, लखनऊ मंडल के अन्तर्गत, गोरखपुर/नकहा जंगल, गोण्डा, मैलानी, भीराखेरी, पलियाकलॉ, तिकुनियां, नानपारा, बस्ती, ऐशबाग, पुल संख्या-391 घाघराघाट-चौकाघाट, पुल संख्या-151 बलरामपुर-गैंजहवा, पुल संख्या-184 सहजनवां-जगतबेला तथा वाराणसी मंडल के छपरा, माधोसिंह, पुल संख्या-111 दारागंज-झूंसी, पुल संख्या-16, माझी-बकुलहा, पुल संख्या-31 तुर्तीपार-बेल्थरा रोड, पुल संख्या-50 पनियहवां-बाल्मिकीनगर एवं खड्डा जैसे स्थानों पर कुल लगभग 62,832 घनमीटर पर क्वेरी डस्ट तथा बोल्डर रख दिया गया है ताकि आवश्यकतानुसार त्वरित गति से बाढ़ से रेल लाइनों का बचाव हो सके। साथ ही ऑनह्वील (वैगनों में) बोल्डर एवं क्वैरी डस्ट भी तैयार रखा जाता है, जिससे कि किसी भी इमरजेंसी की स्थिति में उसे चलाकर प्रभावित स्थान पर पहुंचाया जा सके।

विगत अनुभवों के आधार पर मानसून के दौरान संवेदनशील रेलवे खण्डों की सूची बनाकर रखी जाती है। मानसून के समय ऐसे खण्डों की पेट्रोलिंग की जाती है। इस दौरान पुलों पर वॉटर लेवल का मापन किया जाता है। वर्षा जल संरक्षण सिस्टम की भी साफ-सफाई की जाती है, जिससे वर्षा जल का संचयन हो सके। वर्षा जल मापन हेतु यंत्र भी रेलवे में निर्धारित स्थानों पर लगाया गया है जिसकी मानिटरिंग की जाती है। सभी नालियों एवं नालों की भी साफ-सफाई कराई गई। ■



मेट्रो रेल : नोआपाड़ा कार शेड के नॉन-इंटरलॉकिंग कार्य को सफलतापूर्वक पूरा किया गया

लॉकडाउन के दौरान मेट्रो रेलवे ने 06.06.2021 को नोआपाड़ा कार शेड का नॉन-इंटरलॉकिंग (एनआई) कार्य सफलतापूर्वक पूरा कर लिया है। इस नॉन-इंटरलॉकिंग कार्य में नोआपाड़ा में मौजूदा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम का संशोधन शामिल था, जो कारशेड में सभी मार्गों, प्वाइंटों, संकेतों और ट्रैक अनुभागों से जुड़ा हुआ है। नॉन-इंटरलॉकिंग द्वारा संपन्न किए गए संशोधन कार्य से नोआपाड़ा और दक्षिणेश्वर से रेकों की आवाजाही और परिचालन व्यवस्था में काफी सुधार होगा। इस तरह मेट्रो रेलवे के ट्रेन परिचालन के निष्पादन मापदंडों में वृद्धि होगी। यह परिचालन बाधाओं को कम करेगा। इसके परिणामस्वरूप अब नोआपाड़ा कार शेड से मेट्रो रेक सीधे नोआपाड़ा या दक्षिणेश्वर स्टेशनों पर भेजे जा सकते हैं। ■



रेल कोच फैक्ट्री ने सौर ऊर्जा उत्पादन क्षमता को बढ़ाया

भारतीय रेल की ग्रीन एनर्जी पहल के तहत, रेल कोच फैक्ट्री ने अब पहले ही से स्थापित 100 KWp सोलर प्लांट के अलावा अपनी रूफ टॉप सोलर प्लांट की क्षमता को बढ़ाया है तथा RESCO मॉडल के तहत अपनी सौर ऊर्जा उत्पादन क्षमता को 900 KWp तक बढ़ाने की योजना बनाई है।

इस परियोजना के पहले चरण में, आरसीएफ के प्रशासनिक भवन में 25 जून को 151.38 किलोवाट (किलोवाट पीक) क्षमता का सोलर प्लांट चालू किया गया है। इसका उद्घाटन श्री रवींद्र गुप्ता, महाप्रबंधक, आरसीएफ ने पीसीएमई और आरसीएफ के अन्य वरिष्ठ अधिकारियों की उपस्थिति में किया।

यह सोलर प्लांट प्रतिदिन 604 KWp बिजली उत्पन्न करेगा और इससे प्रति वर्ष 2,20,460 किलोवाट बिजली का उत्पादन होगा। इससे सालाना 6,18,288 रुपये की बिजली की बचत होगी। रेस्को इस प्लांट की स्थापना और संचालन करेगा और आरसीएफ से बिजली की बहुत मामूली दर वसूल करेगा।

शेष कार्य का दूसरा चरण प्रगति पर है और आरसीएफ



के विभिन्न स्थानों पर शीघ्र ही चालू किया जाएगा। ये सोलर पैनल तकनीकी प्रशिक्षण केंद्र, लाला लाजपत राय अस्पताल, सीनियर सेकेंडरी स्कूल और अन्य स्थानों पर लगाए जाएंगे। कुल 900 KWp से 13,14,000 किलोवाट घंटा बिजली पैदा होगी और 39,42,000 रुपये की बिजली की बचत होगी। सोलर प्लांट की स्थापना से सीमित संसाधनों की जरूरतों को कम करने के अलावा स्वच्छ वातावरण प्रदान करने के अपने प्रयास में आरसीएफ को मदद मिलेगी। ■

उत्तर पश्चिम रेलवे के 17 रेलवे सुरक्षा बल कार्मिकों को अति उत्कृष्ट एवं उत्कृष्ट सेवा पदक

महानिदेशक रेलवे सुरक्षा बल, रेलवे बोर्ड, द्वारा रेलवे सुरक्षा बल उत्तर पश्चिम रेलवे के 12 कार्मिकों को 25 वर्ष से अधिक अति विशेष सराहनीय रेलसेवा के लिए अति उत्कृष्ट सेवा पदक तथा 05 कार्मिकों को 15 वर्ष से अधिक सराहनीय रेलसेवा के लिए उत्कृष्ट सेवा पदक वर्ष 2019 से सम्मानित किया जा रहा है। भारतीय रेल पर रेलवे सुरक्षा बल माल तथा रेल सम्पत्ति, यात्री व यात्री परिसर की सुरक्षा पूरी जिम्मेदारी के साथ निभा रहा है। महिलाओं और बच्चों की तस्करी को रोकने तथा रेलवे परिसर में पाए जाने वाले निराश्रित बच्चों के पुनर्वास के लिए भी रेल सुरक्षा बल विशेष कार्य कर रही है।

महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल द्वारा प्रतिवर्ष रेलवे सुरक्षा बल कार्मिकों को सम्मानित किया जाता है। इसी क्रम में सेवा पदक 2019 के तहत उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर मण्डल के उपनिरीक्षक राम किशोर योगी सहित 12 कार्मिकों को अति उत्कृष्ट सेवा पदक प्रदान किया गया है। इसमें बीकानेर मण्डल के 09 एवं जयपुर, अजमेर व जोधपुर मण्डल के 01-01 कार्मिक को यह पदक दिया गया है। इसी के साथ बीकानेर मण्डल के 04 कार्मिक एवं जोधपुर मण्डल के 01 कार्मिक को उत्कृष्ट सेवा पदक प्रदान कर सम्मानित किया गया है।

महाप्रबन्धक, उत्तर पश्चिम रेलवे, श्री आनन्द प्रकाश ने पदक प्राप्त कर्मचारियों को बधाई दी और रेलवे की संरक्षा एवं सुरक्षा में रेलवे सुरक्षा बल के योगदान की प्रशंसा भी की। ■

पूर्व तट रेलवे में अंतरराष्ट्रीय समपार जागरुकता दिवस कार्यक्रम का आयोजन

अंतरराष्ट्रीय समपार जागरुकता दिवस 2021 के अवसर पर पूर्व तट रेलवे के खोरधा रोड, वाल्टियर व संबलपुर मंडलों में समपार फाटकों पर सड़क उपयोगकर्ताओं के बीच सघन जागरुकता अभियान चलाया गया। इस दौरान लोगों को फाटक पार करने के दौरान अपनायी जानेवाली सावधानियों के बारे में बैनर, पोस्टर, आदि के माध्यम से जागरूक किया गया।

प्रधान मुख्य संरक्षा अधिकारी श्री हेमंत कुमार दत्ता के नेतृत्व में खोरधा रोड व तापंग स्टेशनों के बीच जागरुकता अभियान चलाया गया। इसके अलावा तीनों मण्डलों में भी संरक्षा विभाग द्वारा विभिन्न समपारों पर अभियान चला कर सड़क उपयोगकर्ताओं को नियमों व ऐसा न करने पर होनेवाली सजा के प्रावधानों के बारे में जागरूक किया गया। ■



पूर्व तट रेलवे में बच्चों के ई-समर कैम्प का आयोजन

पूर्व तट रेलवे के तत्वावधान में सेन्ट्रल स्टाफ बेनीफिट फंड के तहत रेलकर्मियों के बच्चों के लिए पहली बार ई-समर कैम्प का आयोजन किया गया। इसका उद्देश्य बच्चों को योग, गायन, नृत्य, अभिनय, पेंटिंग आदि विभिन्न गतिविधियों के माध्यम से कोविड-19 के प्रति जागरूक करना था। आभासी माध्यम से इन सभी गतिविधियों का संचालन प्रशिक्षित शिक्षकों के माध्यम से किया गया।



बेस्ट स्लोगन प्रतियोगिता में स्वर्ण एस. दास एवं पूनम दोरा, क्विज प्रतियोगिता में कृष्णा प्रियदर्शिनी पटनायक एवं प्रियंका प्रियदर्शिनी, ड्रॉइंग प्रतियोगिता में अंचल स्वाईं व अन्वेषा पिपलई, गायन प्रतियोगिता में आयुष्मती गौड़ा व शुभ्रजीत साहू एवं नृत्य प्रतियोगिता में शालीनि जेना एवं पायल सोरेन विजयी हुए। प्रतियोगिता के समापन समारोह के अवसर पर पूर्व तट रेलवे के महाप्रबंधक श्री विद्या भूषण ने आभासी माध्यम से जुड़ कर प्रतिभागी बच्चों का उत्साहवर्द्धन किया। उन्होंने बच्चों को सलाह दी कि समर कैम्प में दिये गए प्रशिक्षण का घर पर रह कर अभ्यास करते रहें एवं भविष्य में भी इन गतिविधियों को जारी रखें। अपर महाप्रबंधक श्री सुधीर कुमार सहित विभिन्न विभागों के उच्चाधिकारी इस अवसर पर उपस्थित थे। कार्यक्रम का संयोजन प्रधान मुख्य कार्मिक अधिकारी श्री तुषार कान्ति मण्डल ने किया। ■

आरडीएसओ में 66वाँ रेल सप्ताह पुरस्कार वितरण समारोह का आयोजन



आरडीएसओ में 24 जून, 2021 को 66वाँ रेल सप्ताह पुरस्कार वितरण समारोह का आयोजन किया गया। श्री वीरेन्द्र कुमार, महानिदेशक, आरडीएसओ ने उत्कृष्ट और सराहनीय सेवाओं के लिए 89 अधिकारियों एवं कर्मचारियों को आरडीएसओ के नए प्रेक्षागृह में पुरस्कार देकर सम्मानित किया। इस अवसर पर श्री जे. पी. पांडेय, महानिदेशक विशेष (वेंडर विकास), श्रीमती नम्रता कुमार, अध्यक्षा RWWA एवं कई अन्य अधिकारी वेबकास्ट के माध्यम से समारोह में शामिल हुए।

इस अवसर पर महानिदेशक महोदय द्वारा चल दक्षता शील्ड में सर्वोतम अनुरक्षित प्रयोगशाला के लिए धातु रसायन प्रयोगशाला को, सर्वोतम अनुरक्षित प्रयोगशाला (रनर उप) हेतु सिग्नल लैब को, सर्वोतम अनुरक्षित कार्यालय UTHS को तथा बेस्ट प्रोजेक्ट मैनेजमेंट शील्ड चालन शक्ति निदेशालय को प्रदान की गई। ■

पंजाब मेल : 110वें वर्ष में प्रवेश

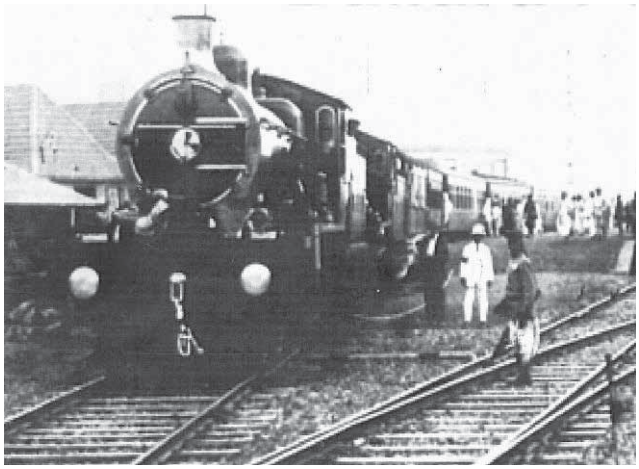
भारतीय रेल की सबसे पुरानी ट्रेन पंजाब मेल ने गौरवशाली 109 वर्ष पूर्ण कर 1 जून, 2021 को 110 वें वर्ष में कदम रख दिया है। लॉकडाउन में अस्थाई रूप से रद्द होने के पश्चात् 1 दिसम्बर, 2020 से पंजाब मेल स्पेशल ने एलएचबी कोचों के साथ अपनी यात्रा पुनः शुरू की है।

बॉम्बे से पेशावर पंजाब मेल कब शुरू हुई, यह स्पष्ट नहीं है। वर्ष 1911 के पेपर और लगभग 12 अक्टूबर, 1912 को एक नाराज यात्री की शिकायत के आधार पर, 'दिल्ली में ट्रेन के देर से आगमन के बारे में, कमोबेश यह अनुमान लगाया गया है कि पंजाब मेल ने 1 जून, 1912 को बैलार्ड पियर मोल स्टेशन से यात्रा शुरू की है।'

पंजाब मेल प्रसिद्ध फ्रंटियर मेल से 16 वर्ष से अधिक पुरानी है। वास्तव में बैलार्ड पियर मोल स्टेशन जीआईपीआर सेवाओं का केंद्र था। पंजाब लिमिटेड बंबई के बैलार्ड पियर मोल स्टेशन से जीआईपी मार्ग के माध्यम से पेशावर तक, लगभग 2,496 किमी की दूरी तय करने के लिए 47 घंटे लेती थी। ट्रेन में छह डिब्बे थे, तीन यात्रियों के लिए और तीन डाक सामान और मेल के लिए। तीन यात्री डिब्बों में केवल 96 यात्रियों को ले जाने की क्षमता थी। स्पार्कलिंग डिब्बे सभी कॉरिडोर डिब्बे थे और प्रथम श्रेणी दोहरे बर्थ डिब्बों से बनी थी। उच्च वर्ग के लिए खानपान के रूप में डिब्बों को बहुत अच्छी तरह से तैयार किया गया था, जिसमें शौचालय, स्नानघर, एक रेस्तरां कार और सामान के लिए और गोरे साहब के नौकरों के लिए डिब्बे थे।

विभाजन के पूर्व की अवधि में पंजाब लिमिटेड ब्रिटिश भारत की सबसे तेज रफ्तार वाली गाड़ी थी। पंजाब लिमिटेड के मार्ग का बड़ा हिस्सा जीआईपी रेल पथ पर से इटारसी, आगरा, दिल्ली, अमृतसर तथा लाहौर से गुजरता था तथा पेशावर छावनी में समाप्त हो जाता था। इस गाड़ी ने सन् 1914 से बंबई वीटी (अब छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, मुंबई) से आवागमन प्रारंभ किया। बाद में इसे 'पंजाब लिमिटेड' के स्थान पर 'पंजाब मेल' कहा जाने लगा और इसकी सेवाएं दैनिक कर दी गईं।

प्रारंभ में इसकी सेवाएं उच्च श्रेणी के गोरे साहबों के लिए



थीं, लेकिन बाद में इसमें निम्न श्रेणी को भी प्रवेश दिया जाने लगा। 1930 के मध्य में पंजाब मेल में तृतीय श्रेणी का डिब्बा लगाया गया। 1914 में बॉम्बे से दिल्ली का जीआईपी रूट 1,541 किमी था, जिसे यह गाड़ी 29 घंटे 30 मिनट में पूरा करती थी।

1920 के प्रारंभ में मध्यवर्ती 18 स्टेशनों पर रुकने के बाद भी इसके समय को घटाकर 27 घंटा 10 मिनट किया गया। 1972 में गाड़ी फिर से 29 घंटे लेने लगी। सन् 2011 में पंजाब मेल 55 अन्य स्टेशनों पर रुकने लगी। 1945 में पंजाब मेल में वातानुकूलित शयनयान लगाया गया। 01 मई, 1976 से पंजाब मेल को डीजल इंजन लगाकर चलाया गया (पूर्ण रूप से डीजल द्वारा)। थल घाट के विद्युतीकरण के पश्चात् इस गाड़ी को बंबई वीटी से मनमाड तक विद्युत इंजन द्वारा चलाया जाता था। मनमाड से डब्ल्यू पी श्रेणी के भाप इंजन द्वारा यह गाड़ी सीधे फिरोजपुर तक जाती थी। 1968 में इस गाड़ी को डीजल इंजन से झांसी तक चलाया जाने लगा। बाद में डीजल इंजन नई दिल्ली तक चलने लगा और 1976 में यह फिरोजपुर तक जाने लगी। पंजाब मेल मुंबई से फिरोजपुर छावनी तक की 1,930 किमी तक की दूरी 34 घंटों 15 मिनट में पूरी करती है। अब इसमें रेस्टोरेंट कार के स्थान पर पेंट्रीकार लगाई जाती है। ■



पंजाब मेल कलर स्कीम



एलएचबी कोचों में भारत की सबसे पुरानी ट्रेन



1988 में चली पहली भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस

शताब्दी एक्सप्रेस की रोचक जानकारी

श्री विमलेश चन्द्र

स्वतंत्रता के पहले भारत में जो सबसे प्रसिद्ध ट्रेनें थीं, वे थीं इंपीरियल इंडियन मेल, जिसके अंतर्गत दो ट्रेन आती थीं। पहली ईस्ट इंडियन रेलवे कलकत्ता द्वारा और दूसरी ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे बम्बई द्वारा चलाई जाती थी। इन दोनों रेल कंपनियों में रेलगाड़ी चलाने, रेल लाइन बनाने और बेहतर यात्री सुविधा देने में जबरदस्त प्रतियोगिता थी। शुरुआत में यह ट्रेन केवल अंग्रेजों के लिए चलती थी। अंग्रेजों की सुख-सुविधा के अनुसार इसमें अनेकों प्रकार की सुविधाएं और विशेषताएं थीं। स्वतंत्रता के बाद जो पहली ऐसी हाई-फाई रेलगाड़ी चलाई गई थी, वह थी हावड़ा और नई दिल्ली के बीच चलाई गई राजधानी एक्सप्रेस। यह रेलगाड़ी 01 मार्च, 1969 को चलाई गई थी। राजधानी एक्सप्रेस के बाद जो दूसरी सुप्रसिद्ध ट्रेन भारतीय रेल में चलाई गई, वह थी, शताब्दी एक्सप्रेस।

शताब्दी एक्सप्रेस का सामान्य परिचय

शताब्दी एक्सप्रेस को चलाने का मुख्य उद्देश्य यह था कि कुछ बड़े शहरों के बीच तीव्र गति वाली ऐसी रेलगाड़ी चलाई जाए, जिसमें सभी सुख-सुविधाएं उपलब्ध हों और वह आने-जाने वाले यात्रियों और व्यापारीगण को सुबह उस ट्रेन से ले जाए और फिर उन्हें अपना कार्य संपन्न करके शाम को उसी शताब्दी एक्सप्रेस से वापस ले आए। मतलब, एक ही दिन में वह बड़े शहर में जाकर के अपना कार्य पूरा करके शाम को या देर रात्रि में अपने घर वापस आ सके। शताब्दी एक्सप्रेस का नाम 'शताब्दी' पड़ने का कारण भी रोचक है। पंडित जवाहरलाल नेहरु के जन्म दिवस की शताब्दी के उपलक्ष्य में इसका नाम शताब्दी एक्सप्रेस रखा गया था। जैसा कि हम सभी जानते हैं कि पंडित जवाहर लाल नेहरू का जन्म 14 नवंबर, 1889 को इलाहाबाद (वर्तमान - प्रयागराज) में हुआ था और इस दिवस को 'बाल दिवस' के रूप में मनाया जाता है। शताब्दी एक्सप्रेस अपने आप में एक विशेष ट्रेन रही है। यह केवल दिन में ही चलने के हिसाब से संचालित की गई थी। इसलिए इसमें सभी कोच, वातानुकूलित सिटिंग कोच होते हैं, जो प्रकार के होते हैं - एग्जीक्युटिव चेयर कार और प्रीमियम चेयर कार। शताब्दी एक्सप्रेस की खान-पान सुविधा में यात्रियों को नाश्ता, भोजन, कॉफी या चाय, फलों का रस, 'रेल नीर' पानी दिया जाता है। इस गाड़ी में खानपान का कार्य रेलवे के स्वामित्व वाली कंपनी आईआरसीटीसी करती है। प्रीमियम गाड़ी होने की वजह से इसे अन्य गाड़ियों की तुलना में वरीयता दी जाती है। शताब्दी एक्सप्रेस को तेज गति से चलना है और शाम को वापस भी आना है, इसलिए इसमें ज्यादा शक्तिशाली बिजली इंजन या डीजल इंजन लगाए जाते हैं। यह महंगी और





मुंबई-अहमदाबाद शताब्दी एक्सप्रेस

सुविधा संपन्न रेलगाड़ी है, तो स्वाभाविक रूप से यह बहुत कम स्टेशनों पर रुकती है। शताब्दी एक्सप्रेस की गिनती प्रीमियर ट्रेनों में की जाती है। शताब्दी एक्सप्रेस को सामान्यतया स्टेशन के सबसे अच्छे या मुख्य प्लेटफॉर्म पर रोका जाता है। अन्य गाड़ियों के कोच की तुलना में इनके कोचों का स्तर बहुत अच्छा होता है। 29 मई, 2001 को भारतीय रेल के इतिहास में सर्वप्रथम नई दिल्ली-लखनऊ स्वर्ण शताब्दी एक्सप्रेस में जर्मनी से आयातित कोच एलएचबी को लगाकर प्रायोगिक तौर पर चलाया गया। कुछ परिवर्तनों के बाद इस गाड़ी को दुबारा 23 जून, 2001 को एलएचबी कोच के साथ चलाया गया। 23 नवंबर, 2004 को स्वदेश निर्मित एलएचबी डिजाइन वाली प्रथम शताब्दी एक्सप्रेस के रैक को बनाकर आरसीएफ, कपूरथला से रवाना किया गया था। देश की स्वतंत्रता की पचासवीं वर्षगांठ के अवसर पर चलायी गई शताब्दी एक्सप्रेस को 'स्वर्ण शताब्दी एक्सप्रेस' के नाम से जाना जाता है।

देश की पहली शताब्दी एक्सप्रेस

देश की पहली शताब्दी एक्सप्रेस 10 जुलाई, 1988 को नई दिल्ली से झाँसी के बीच चलाई गई थी। जब यह गाड़ी चली थी, तब इसकी तेज गति और सुविधा के हिसाब से इसे काफी प्रसिद्धि मिली थी। यह उस समय भारतीय रेल की सबसे तेज गति वाली रेलगाड़ी थी। खैर, अब इसका स्थान वंदेभारत और गतिमान के बाद तीसरे नंबर पर आता है। फिर 19 फरवरी, 1989 को इसे भोपाल तक बढ़ाया गया था। उसके बाद 01 सितंबर, 2014 को इसे हबीबगंज तक बढ़ा दिया गया था। जब यह शुरू की गई थी, तब उस समय इस रेलगाड़ी को भारतीय रेल में एक बड़ी उपलब्धि के तौर पर माना जाता था। इसे तत्कालीन रेल मंत्री श्री माधवराव सिंधिया के प्रयासों से शुरू किया गया था। इसकी औसत गति लगभग 130-155 किमी/घंटा है। इस शताब्दी एक्सप्रेस का ट्रायल पहली बार ग्वालियर तक हुआ था। फिर उसके बाद यह ट्रायल झाँसी तक हुआ था। रोचक बात यह है कि इसके ट्रायल में इसके कोचों में हर सीट पर बोरी में बालू भरकर यात्री के अनुमानित वजन के बराबर वजन रखा गया था। शुरुआत में योजना थी कि इसे ग्वालियर तक ही चलाया जाए, लेकिन लोगों की मांग और ग्वालियर में ज्यादा ट्रैफिक न मिलने के कारण इसे पहले ही दिन से झाँसी तक चलाया जाने लगा था। इसके सभी कोच आईसीएफ वाले एयर ब्रेक कोच थे। इन कोचों को इंट्रीगल कोच फैक्ट्री, चेन्नै ने इसके चलने के कुछ समय पहले बनाया था। उस समय इसमें कुल 10 कोच होते थे। कोचों का रंग नीला और खिड़की वाले भाग का रंग स्मोकिंग ब्लू था। मतलब, अभी जो आईसीएफ कोच चल रहे हैं, लगभग वही कलर था। ऐसा माना जाता है कि शताब्दी एक्सप्रेस के इसी कलर के आधार पर बाद में आईसीएफ कोच को कलर दिया जाना शुरू किया गया था। इसका उद्घाटन दिल्ली से तत्कालीन रेल मंत्री माधवराव सिंधिया जी ने किया था। इसमें एक रोचक तथ्य यह है कि इसका प्राइमरी अनुरक्षण नई दिल्ली में रात्रि में होता था जबकि सेकेंडरी अनुरक्षण दिन में झाँसी में होता था। रात्रि में अनुरक्षण के दौरान कुछ छूट न जाए या अनुरक्षण में कोई कमी न रह जाए, इसलिए नई दिल्ली का कोचिंग स्टाफ और सुपरवाइजर प्रतिदिन झाँसी आकर इस गाड़ी के अनुरक्षण में सहयोग करते थे। इसके अलावा गाड़ी को कोचिंग स्टाफ भी एस्कॉर्टिंग करता था, जिससे कि यदि रास्ते में कोई खराबी आए तो वह उसे तुरंत ठीक कर सके। शुरू में इसमें डब्ल्यूएपी-3 बिजली इंजन लगते थे, जिनका नाम 'जवाहर' और 'राजहंस' था। ये दोनों इंजन अपने समय के सुप्रसिद्ध इंजन रहे हैं। शुरू में इस गाड़ी के दो रैक चलते थे। इस गाड़ी के आईसीएफ रैक को 15 फरवरी, 2006 को एलएचबी रैक में बदल दिया गया था।

देश की अन्य शताब्दी एक्सप्रेस

देश की दूसरी शताब्दी एक्सप्रेस नई दिल्ली और लखनऊ के बीच 24 मार्च, 1989 को कानपुर तक चली थी, जिसे बाद में लखनऊ तक बढ़ा दिया गया था। देश की तीसरी शताब्दी एक्सप्रेस नई दिल्ली और कालका के बीच 14 नवंबर, 1989 को चंडीगढ़ तक चलाई गई थी, जिसे बाद में कालका तक बढ़ाया गया था। देश की चौथी शताब्दी एक्सप्रेस मुंबई सेंट्रल और अहमदाबाद के बीच 01 मई, 1994 को चलाई गई थी। इसी तरह चेन्नै और मैसूर के बीच शताब्दी एक्सप्रेस 09 मई, 1994 को चलाई गई थी। शताब्दी एक्सप्रेस-रेलवे के नवीनतम 'ट्रेन एट ए ग्लांस' (वर्ष 2019-20) के अनुसार, वर्तमान में कुल 22 शताब्दी एक्सप्रेस संचालित हैं। कोविड महामारी की वजह से कई शताब्दी एक्सप्रेस को अस्थाई रूप से रद्द कर दिया गया है। ■

कर्मयोग से ही सच होंगे सपने

जीवन महान संभावनाओं से भरा है, इसे यूँ ही न गवांएं

प्रो. संजय द्विवेदी



कर्म की महत्ता अनंत है। हमारी परंपरा इसे 'कर्मयोग' कह कर संबोधित करती है। हताश, निराश, अवसाद से घिरे वीरवर अर्जुन को महाभारत के युद्ध में योगेश्वर कृष्ण इसी कर्मयोग का उपदेश देते हैं। इसके बाद अर्जुन में जो सकारात्मक परिर्वतन आते हैं, उसे हम सब जानते हैं। हमारे देश में कर्मयोग की साधना करने वाले अनेक महापुरुष हुए हैं। कम आयु पाकर भी सिद्ध हो जाने वाले जगद्गुरु शंकराचार्य और स्वामी विवेकानंद का कृतित्व भी हमें पता है। संकल्प के धनी, परिस्थितियों को धता बताकर अपने जीवन लक्ष्यों को पाने वाले भी अनेक हैं। गुलाम भारत में भी ऐसी प्रतिभाओं ने अपने सपनों को मरने नहीं दिया और आगे आए। जिंदगी में असंभव स्वप्न देखे और पूरे किए। देश की आजादी का सपना देखने वालों में ऐसे तमाम योद्धा थे, जिन्हें पता नहीं था कि ये जंग कब तक चलेगी, पर वे जीते। भारत से अंग्रेजी राज का सूर्यास्त हो गया।

वे जूझते हैं ताकि हम रहें खुशहाल

मनुष्य का सारा जीवन इसी कर्मयोग का उदाहरण है। कर्तव्यबोध से भरे हुए लोग ही समाज का नेतृत्व करते हैं। उनकी कर्मठता, समर्पण से ही यह पृथ्वी सुखों का सागर बन जाती है। स्वयं को झोंककर नए-नए आविष्कार करने वाले वैज्ञानिक, सीमा पर डटे जवान, विपरीत स्थितियों में खेतों में जुटे किसान, आर्थिक गतिविधियों में लगे व्यापार उद्योग के लोग, मीडियाकर्मी, मेडिकल और स्वास्थ्य सेवाओं में लगे लोग ऐसे न जाने कितने क्षेत्र हैं, जहां लोगों ने खुद को झोंक रखा है ताकि हमारी जिंदगी खुशहाल रहे। कोई भी व्यक्ति कर्म से अलग होकर नहीं रह सकता। सोते-जागते, उठते-बैठते, यहां तक कि सांस लेते हुए वह कर्म करता है। कर्मशील व्यक्ति वर्तमान को पहचानता है। उसका उपयोग करता है। श्रद्धा, आस्था और लगन से किया गया हर कार्य पूजा बन जाता है। जैसे हम कहते हैं कि उन डॉक्टर साहब के हाथ में यश है, जादू है। वह कोई जादू नहीं है। उन्होंने लगन और निष्ठा से अपने काम में सिद्धि प्राप्त कर ली है।

सिद्ध कारीगरों से भरे थे हमारे गांव

एक समय में हमारे गांव भी ऐसे सिद्धों से भरे हुए थे। गहरी कलात्मकता, आंतरिक गुणों के आधार हमारे गांव कलाकारों, कारीगरों से भरे थे, जो समाज के उपयोग की चीजें बनाते थे, समाज उनका संरक्षण करता था। श्री धर्मपाल ने अपने लेखन में ऐसे समृद्ध गांवों का वर्णन किया है, जो समृद्धि से भरे थे, आत्मनिर्भर भी। इसके पीछे था, ग्रामीण भारत में छिपा कर्मयोग। उनके मन में रची-बसी 'गीता'। इन्हीं जागरूक भारतीय कारीगरों, कर्मठता से भरे कलाकारों ने भारत को विश्वगुरु बनाया था। कबीर अपने समय के लोकप्रिय कवि, समाजसुधारक हैं, पर वे भी कर्मयोगी हैं। वे अपना मूल काम नहीं छोड़ते। झीनी-झीनी चादर भी बीनते रहे। संत रैदास भी सिद्धि प्राप्त कर अपना काम करते रहे। यहां ज्ञान के साथ कर्म संयुक्त था। इसलिए गुरुकुल परंपरा में वहां की सारी व्यवस्थाएं छात्र खुद संभालते हैं। कर्मयोग और ज्ञानयोग की शिक्षा उन्हें साथ मिलती है। उनकी ज्ञान पिपासा उन्हें कर्म से विरत नहीं करती। वहां राजपुत्र भी संन्यासी वेश में रहते हैं और गुरु आज्ञानुसार लकड़ी काटने से लेकर भिक्षा मांगने, खेती-बागवानी का काम करते हुए जीवन युद्ध के लिए तैयार होते हैं। जमीनी हकीकतें उन्हें योग्य बनाती हैं, गढ़ती हैं। वहां राजपुत्रों के फाइव स्टार स्कूल नहीं हैं। आश्रम ही हैं। समान व्यवस्था है। 'गीता' में इसीलिए कृष्ण कहते हैं-

कर्मण्येवाधिकारस्ते मा फलेषु कदाचन।
मा कर्मफलहेतुर्भुर्मा ते संगोऽस्त्वकर्मणि॥



महात्मा गांधी इसी कर्मयोग को बुनियादी शिक्षा के माध्यम से जोड़ना चाहते थे। लंबे समय के बाद आई राष्ट्रीय शिक्षा नीति में एक बार फिर कौशल आधारित शिक्षा की बात कही जा रही है। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी भी कर्मयोग की बात कर रहे हैं और केंद्र सरकार ने 'मिशन कर्मयोगी' के माध्यम से अपने अधिकारियों को और भी अधिक रचनात्मक, सृजनात्मक, विचारशील, नवाचारी, अधिक क्रियाशील, प्रगतिशील, ऊर्जावान, सक्षम, पारदर्शी और प्रौद्योगिकी समर्थ बनाते हुए भविष्य के लिए तैयार करने का लक्ष्य तय किया है। यह लक्ष्य तभी पूरा होगा जब हर भारतवासी अपने कर्मपथ पर आगे बढ़े। सही मायनों में *व्यक्ति को कर्मभोगी नहीं, कर्मयोगी बनना चाहिए*। इसके मायने हैं कि कोई भी छोटा-से-छोटा काम भी इतनी गुणवत्ता से किया जाए कि वह उदाहरण बन जाए। खास बन जाए, आपका हर कार्यकर्ता की ईमानदारी का साक्षी बन जाए।

छोटी शुरुआत के बड़े मायने

हर काम जिंदगी में महान संभावनाएं लेकर आता है। छोटे से बीज से ही विशाल वृक्ष बनते हैं और देते हैं हमें ढेर सी ऑक्सीजन, छाया और फल। कर्मवीर इसीलिए अपने काम को ही जीवन का आधार मानते हैं। एक संत कहा करते थे- "हे कार्य! तुम्हीं मेरी कामना हो, तुम्हीं मेरी प्रसन्नता हो, तुम्हीं मेरा आनंद हो।" हमारी जिंदगी में कई बार ऐसा लगता है कि यह काम छोटा है, मेरे व्यक्तित्व के अनुकूल नहीं है। हमें सोचना चाहिए कि जब कोई नदी अपने उद्गम से निकलती है तो वह बहुत छोटी होती है। एक पेड़ जो अपनी विशालता से आकर्षित करता है, अनेक पक्षियों का बसेरा होता है, वह भी आरंभ में एक बीज ही रहता है। एक बहुमूल्य मोती अपने प्रारंभ में बालू का कण ही होता है। हमने अनेक महापुरुषों के बारे में सुना है कि उन्होंने जीवन का आरंभ किस काम से किया। छोटी शुरुआत के मायने ठहरना नहीं है, यात्रा का आरंभ है। थॉमस अल्वा एडीशन वैज्ञानिक बनना चाहते थे, किंतु उनके अध्यापक ने उन्हें घर में झाड़ू लगाने का काम दिया, किंतु जब उन्होंने देखा कि इस बालक में गहरी प्रतिभा है तो उन्होंने उसे विज्ञान की शिक्षा देनी आरंभ की। बाद में थॉमस एक महान वैज्ञानिक बने। इस बात को याद रखिए, सफलतम लोगों का जीवन प्रायः उन कामों से प्रारंभ होता है, जिन्हें हम मामूली समझकर छोड़ देते हैं। कोई भी व्यक्ति जब खुद को कर्म, परिश्रम और पुरुषार्थ की आग में तपाता है तो वह कुंदन (सोने) की तरह चमकने लगता है। उसके आत्मविश्वास में वृद्धि होती है। बाधाएं उसे सफलता के रहस्य और मार्ग बताती हैं। सूरज, चांद, तारे, नदियां, पेड़-पौधे - सब अपना काम नियमित करते हैं। हम एक सचेतन मनुष्य होकर किसकी प्रतीक्षा में हैं। इसी भाव से गोस्वामी तुलसीदास जी ने लिखा था-

करम प्रधान विश्व रचि राखा,
जो जस करहि सो तस फल चाखा।
सकल पदारथ या जग माहीं
करमहीन नर पावत नाहीं।

कठिन-से-कठिन परिस्थितियों में हमें हिम्मत नहीं हारनी चाहिए। अमरीका के टेनेसी में रहने वाली चार साल की लड़की के पैरों को लकवा मार जाता है। वो हिम्मत से जूझती है। चलने की जगह दौड़ने का अभ्यास करने लगी। ऐसा समय भी आया जब उसने ओलंपिक में शामिल होकर तीन पदक जीते। वह लड़की थी गोल्डीन रूलाफ, जो आज भी प्रेरणा देती है।

आत्मविश्वास, आत्मबल और आत्मनिर्भरता हैं मंत्र

कर्मयोगी बनना है तो आत्मविश्वास, आत्मबल और आत्मनिर्भरता को साधना होगा। इन तीन मंत्रों को साधकर ही हम जिंदगी की हर जंग जीत सकते हैं। निडर होकर सिद्धांतों पर अडिग रहते हुए, समाज हितों में लगे रहनेवाली दृढ़ता आत्मबल से आती है। सफलता के लिए सबसे जरूरी है, आत्मविश्वास। स्वामी विवेकानंद कहते थे- "आत्मविश्वास जैसा कोई मित्र नहीं है। आत्मविश्वास के कारण बाधाएं भी मंजिल पर पहुंचाने वाली सीढ़ियां बन जाती हैं।" आपने राजस्थान के राणा सांगा का नाम जरूर सुना होगा। वे 80 घाव होने पर भी युद्ध में जूझते रहे। ऐसी ही कहानी है इंग्लैंड के वेल्स की। वो बहुत दुबला था, पर सेना में शामिल हुआ। एक युद्ध में दाहिना हाथ कट गया, दूसरे युद्ध में आंख चली गई। सरकार ने उसे दिव्यांगों की पेंशन देनी चाही, किंतु उसने मना कर दिया। उसके बाद भी उसने कई युद्धों में भाग लिया। हर स्थिति में न झुकने वालों में वेल्स का नाम लिया जाता है। वेल्स कहते थे, "कायर एक बार जीता और बार-बार मरता है, लेकिन जिसके पास आत्मविश्वास है, वो एक बार ही जन्म लेता है और एक बार ही मरता है।" तीसरी खास चीज है, आत्मनिर्भरता। मनोविज्ञान हमें बताता है, जब तक आप दूसरों पर निर्भर हैं, आप धोखे में हैं। सच तो यह है कि हर संकट से जूझने की चाबी आपके पास है। जीवन में सफलता पाने के लिए हमें अपने सपनों, आकांक्षाओं के साथ अपनी योग्यताओं में वृद्धि करना प्रारंभ कर देना चाहिए। इससे न सिर्फ हमें सफलता मिलेगी, तनावों से मुक्ति मिलेगी बल्कि शांति, संतोष और सुखद जीवन भी प्राप्त होगा। आइए आज से ही निष्काम कर्मयोग की यात्रा पर निकलते हैं। तय मानिए एक सुंदर दुनिया बनेगी और जिंदगी मुस्कराएगी। ■

(लेखक भारतीय जनसंचार संस्थान, नई दिल्ली के महानिदेशक हैं)

अपना-अपना सलीब

डॉ. रजनीकांत

शाहनी को आज ही बेटे रतन का पत्र मिला है। इस बार बेटे रतन ने दिवाली शहर में इकट्ठे मनाने के लिए जोर डाला है। सचमुच शाहनी के पांव आज जमीन पर नहीं पड़ रहे। शाहनी अब ऐसे कहाँ बैठेगी? सभी मुहल्ले वालों को बताती फिरेगी। रतन की लिखी चिट्ठी को सभी को दिखाती फिरेगी। रतन फगवाड़ा में किसी सरकारी बैंक में मुलाजिम है। शाह जी के आकस्मिक देहावसान पर सभी रिश्तेदारों ने शाहनी को बहुतेरा समझाया कि रतन के साथ चली जाओ। बच्चों के साथ तुम्हारा दिल लग जाएगा। यहाँ गाँव में कई प्रकार की मुसीबतें हैं! गांव में अकेली कहाँ खटती रहोगी? रतन ने अपनी कसमें दीं कि माँ, मेरे साथ चलो। यहाँ अकेले तुम्हारा दिल नहीं लगेगा। बच्चों के साथ रहोगी तो दिल भी लगा रहेगा, लेकिन शाहनी नहीं मानी। शाहनी को अपने घर से प्रेम है। अपनी मिट्टी से प्रेम है। अपने घर में वह महारानी है। इस कमरे में घुसे, दूसरे में जाए। कोई रोक-टोक नहीं। शहर में जाकर दो कमरों में कैद होकर रह जाना पड़ता है। शाहनी का अकाट्य तर्क सभी को पराजित कर देता है। इस तरह सभी रिश्तेदार मना कर थक गए। पर शाहनी ने शहर नहीं जाना था, नहीं गई।

इस बार रतन के पत्र को पाकर शाहनी मन ही मन प्रसन्न है। चलो, बेटे ने बुलाया है। बहाने से जा आऊंगी। बहू के तजे-नजे भी देख लूंगी। पोता-पोती बड़े हो रहे हैं। उनसे मिल लूँगी। उनका चाव-मल्हार कौन करेगा? 'दादी-दादी' कहकर मेरे गले लग जाएंगे। 'दादी-दादी' कहने वाले दो खिलौने तो हैं। वैसे भी कहते हैं-मूल से ब्याज प्यारा।

शाहनी के ममत्व ने हिलोरें मारनी शुरू कर दीं। इस बार शाहनी ने निर्णय ले ही लिया कि अब की दिवाली रतन के साथ ही मनाएगी। शाहनी ने एक ट्रंक तैयार कर लिया। अपने कपड़े, जरूरी सामान और बैंक के जरूरी कागज भी इसमें रख लिए। मक्की का आटा, शक्कर, चने की दाल, बेसन, गुड़, देसी घी आदि चीजें एक बड़े थैले में समेट लीं। डाकिए से पत्र लिखवा कर रतन को अपने आने की सूचना कोई डेढ़ हफ्ता पहले दे दी। जाने से एक दिन पहले हिरखू को कह दिया कि मुझे कल भरवाईं जाकर छोड़ आए। सूर्य उगने से पहले हिरखू पहुँच गया था। शाहनी ने दोनों नग बरामदे में रात को ही रख दिए थे। कहीं कोई चीज रह न गई हो, एक बार थैले को टोह कर भी देख लिया था कि सभी चीजें अपनी जगह पर ठीक हैं। घर छोड़ते समय अनायास शाहनी की आँखें भर आईं। लकोले में रखे ठाकुरों को शाहनी ने नमन किया। हाथ जोड़े।

-मेरे ठाकरा! सुखे सोभने होए मेरी जातरा। पीछे से घर का भी ध्यान रखना, मेरे मालका।

पूरी मुहल्ले की औरतें शाहनी को छोड़ने जा रही थीं। गाँव से बस अड्डा तीन-चार मील रहा होगा। क्वाल उतरकर खड्ड शुरू हो जाती है। छोटे-बड़े, रंग-बिरंगे पत्थरों से भरा मार्ग। हिरखू ट्रंक सर पर, थैला हाथ में पकड़े था। वह आगे-आगे चल रहा था। कवाली उतरकर बावली के पास भी औरतें एक एक करके शाहनी के गले मिलीं।

-बोबो, अच्छी तरह से जाना और शहर में रिक्शा कर लेना। रतन के बच्चों को हमारा प्यार देना। हमें जाकर भूल मत जाना! जल्दी लौट आना! चाची करतारो का स्वर था।

-करतारो! तू चिंता मत कर! मैं दिवाली मनाकर लौट आऊंगी! बस तू पिच्छे घर की रखवाली करते रहना। पीछे से कोई सेंध ही न लगा जाए। कहने को तो चार भांडे ही हैं, पर बोबो, बनाने में पता लगता है। छोटी छोटी चीजों को जमा करने पूरी जिंदगी खप जाती है। शाहनी आशंकित स्वर में थोड़ा दबकर बोल रही थी। कहीं कोई सुन न ले।

-बोबो, चिंता मत करना। हँसी-खुशी जाना। घर से ऐसे कहाँ निकला जाता है? कोई बहाना हो तभी जाया जा सकता है। आपने बाहर निकलने का बड़ा जिगरा किया, बोबो। रामप्यारी कह रही थी।

-अच्छा, राम-राम सबको। शाहनी की आँखें गीली थीं। अपने जैसे लोगों के बीच से अलग होकर जाना थोड़ा कष्ट अवश्य देता है!

शाहनी अब भी सबको देखे जा रही थी। यही लोग तो उसके सुख-दु:ख में काम आते हैं। अपने तो बाद में पूछते हैं। शाहनी बुदबुदा रही थी। भरवाईं पहुंचते-पहुंचते शाहनी ने तीन-चार बार विश्राम किया। क्वाल खत्म हो गया था। अब हल्की चढ़ाई शुरू हो गई थी। आगे जाकर पीपल का बड़ा वृक्ष बांहें फैलाए स्वागत कर रहा था! पीपल के वृक्ष के नीचे तीन-चार मिट्टी के घड़े रखे हुए थे। शाहनी ने एक घड़े से पानी लोटे में निकालकर छांब लगाकर पी लिया।

-कितना मीठा पानी है अपने गाँव का। ऐसा पानी शहर में कहाँ मिलेगा? मेरे गाँव, तुझ को बार-बार प्रणाम। ओह ठाकरा! मेरे गाँव को बुरी नजर से बचाना। शाहनी पूर्व दिशा की ओर मुंह करके खड़ी होकर अपने गाँव को नमस्कार करना नहीं भूली। इसके उपरांत शाहनी और हिरखू बस स्टैंड की ओर चल पड़े! अड्डे में भरतू हलवाई की दुकान से शाहनी ने एक किलो मीठी सीरनी और एक किलो बेसन खरीदकर थैले में डाल लिया। माँ को पता है, बेटे रतन को मीठा पसंद है। मीठे का वह कीड़ा है। बच्चे भी खुश होकर मीठा खाते हैं। हिरखू को शाहनी ने सौ का नोट दिया।

-हिरखू... बच्चों को जाती दफा कुछ ले जाना। खाली हाथ हल्कोंदे मत चले जाना। शाहनी उसे हिदायत देती कहने लगी।

-और देख, बिजली मीटर चेक करने वाले आएँ तो उनसे मेरा बिल लेकर पैसे भरवाईं जमा भी करवा देना। मेरा मीटर कटा तो सुन ले हिरखू, तेरी खैर नहीं। यह पकड़ पचास रुपये। पचास का नोट देते हुए शाहनी कहने लगी।

धर्मशाला से सीधी बस लुधियाना जाती है। उसी बस में हिरखू ने ट्रंक बस की छत पर चढ़ा दिया और थैला अपनी

सीट में टांगों के पास रख लिया। हिरखू बस के बाहर खड़ा था। जब तक बस चल न पड़ी, शाहनी कुछ न कुछ बोलती रही।

–अपनी सेहत का ध्यान रखना। ठीक बखत पर खाना खा लिया करना। और सुन, मेरे घर पर भी चक्कर लगा लेना। अपना घर तुम्हारे हवाले छोड़ कर जा रही हूँ। कहीं पीछे से कोई ताला तोड़कर चार भांडे ही न ले जाए। और मेरा बिजली का बिल जमा करवाना मत भूलना। कहीं बाद में आकर पता चले कि बिजली वाले मीटर ही काट गए हैं। याद से बिल जमा करवा देना। वैसे तू है बड़ा भुलक्कड़।

–शाहनी जी, आप खुशी-खुशी शाहणु के पास जाओ। यहाँ की चिंता बस यहीं छोड़ जाओ। आपको कसम, जरा भी चिंता मत करना। हम हैं न सभी लोग। फिक्र की क्या बात है?

तभी परिचालक ने सीटी बजा दी। जरा-से हिचकोले के साथ बस चल पड़ी। शाहनी ने दोनों हाथ जोड़ कर आँखें बंद कर अपने इष्ट को याद किया। शाहनी की आँखें अभी भी नम थीं। घर छोड़ना कौन सा आसान है? चश्मा दुपट्टे से साफ किया और आँखों पर चढ़ा लिया। बस गति पकड़ रही थी। सड़क के दोनों ओर हरे-हरे वृक्ष मन को आह्लादित कर रहे थे। छोटे-छोटे मकान पीछे छूटते जा रहे थे। शाहनी का कृशकाय शरीर ब्रेक लगने पर आगे-पीछे झूलने लगता। उसने अगली सीट का हैंडल कस कर पकड़ लिया था। ब्रेक जोर से लगता तो शाहनी का पूरा शरीर कांप जाता। कहीं गिरकर चश्मा न टूट जाए। शाहनी और सावधान हो जाती। कुछ ही देर में वह कल्पना की नगरी में गोते लगाने लगी थी। बस से उतरते ही बहू-बेटा उसे लेने आएंगे। पोता-पोती दादी को देख हर्षातिरेक से नाच उठेंगे और दादी भी खुशी से फूली न समाएगी। मेरे अहोभाग्य। शाहनी सोचते-सोचते स्वयं ही हँस पड़ी थी। बहू रात को सासू-श्री की टांगें दबाएगी। बेटा रतन दूध का गिलास लिए सिरहाने खड़ा रहेगा।

रतन के बापू के साथ की गई यात्राएँ उसे याद हो आईं और अतीत की यादें फांस बनकर गड़ने लगीं। शाह जी कितना ध्यान रखते थे मेरा। कहीं बस रुके तो दौड़ कर कुछ न कुछ ले आते। यह खा, वह खा। पराये लोगों के सामने खाने में शाहनी को शरम लगती। शाह जी कहते – रतन की माँ, जिसने की शरम उसके फूटे करम। फिर दोनों सीट पर बैठकर घर का खाना खा लेते। वे दिन भी क्या सुनहरे दिन थे? शाहनी दिन याद करके गमगीन हो गई थी। शाहनी थैले को थोड़ी-थोड़ी देर बाद हाथ लगाकर टोह लेती। कोई उठा कर तो नहीं ले गया? अजनबी लोगों पर भरोसा क्यों किया जाए? जब कहीं बस रुकती, शाहनी परिचालक से पूछ लेती।

–ओ मुन्नुआ। मेरा ट्रंक देखना, सही-सलामत है? कहीं गिर -गिरा तो नहीं गया?

–हाँ अम्मा। ठीक जगह पर है। माई, चिंता मत कर! और शाहनी निश्चिंत होकर फिर कल्पना में खो जाती। सहयात्री से थोड़ी देर बाद पूछ लेती, ''बेटा...कहीं फगवाड़ा आ तो नहीं गया।?''

–नहीं, माँ जी। मैंने भी वहां जाना है। मैं आपको उतार दूंगा। चिंता मत करो। शाहनी अब आश्वस्त थी। आज किसी अच्छे का मुखड़ा देखा था। सब सही वक्त पर ठीक-ठीक हो रहा है।

–तू बड़ा बेअंत है, मालका। सबका ख्याल रखता है, सबको ठंडी-ठंडी हवाएं देता है। सतगुर, तेरी ओट। थोड़ी देर बाद शाहनी बोल पड़ती। कई सहयात्री ऊंघ रहे थे। बस की गति में कोई कमी नहीं आई थी। होशियारपुर तक सफर मोड़दार था। इससे आगे फगवाड़ा का मार्ग समतल था। अब बस की गति तेज हो गई थी। सात-आठ घंटे के सफर के बाद कहीं जाकर फगवाड़ा आया। भला हो उस सहयात्री का, जिसने शाहनी का सामान उतारकर नीचे रख दिया।

–जीउंदा रह, बच्चेया। तेरी लंबी उम्र होए। शाहनी ने आशीष देते हुए कहा। सहयात्री 'नमस्ते' कहकर अपने रास्ते चलता बना।

अजनबी शहर। अजनबी लोग। बस अड्डे पर शाहनी की निगाहें रतन को ढूँढ़ रही थीं। सभी लोग अजनबी थे। कोई चेहरा अपना नहीं था। चलो, रतन नहीं आया तो कोई बात नहीं। बहू और बच्चे तो आ ही सकते थे। यह भी हो सकता है कि मेरा लिखा पत्र रतन को मिला ही न हो। आधा घंटा शाहनी इंतजार करती रही। फिर जेब में रखे रतन के पत्र को निकाल लिया था। शाहनी भी पुरानी तीसरी जमात तक पढ़ी है। हिज्जे जोड़कर पता पढ़ लेती है। सामने से आ रहे एक रिक्शेवाले को आवाज दे दी थी –

–चल भाई। मुझे मॉडल टाउन छोड़ दे। गली नंबर दो। मकान नंबर दो सौ तीन। वहां एक बड़ा-सा पीपल का पेड़ है। बस, उसी के सामने मेरे बेटे का मकान है। रिक्शेवाले ने सामान उठाकर रख दिया था। आधे घंटे में शाहनी रतन के घर के पास पहुँच गई थी। रिक्शा वाले ने सामान नीचे रख दिया था!

–दादी अम्मा। पोता अमित दादी से चिपट गया था!

–ओ मेरे बच्चे। दादी ने पोते को आलिंगन में ले रखा था! बेटे और बहू के बस स्टैंड पर न आने की कडुवाहट शाहनी के मन से गायब थी। पोती चन्नी ने दादी की आँखों पर हाथ रखकर पूछ लिया

–बूझो तो कौन? कौन हूँ मैं?

–होगी मेरी प्यारी चन्नी। खसमा नू खाणी। मर जाणी। पोती को बाँहों में भर लिया था दादी ने। –ओ मेरे बच्चो! तुम्हें अपनी दादी की याद नहीं आती क्या?

–क्यों नहीं आती, दादी जी? हम दोनों आपकी बातें करते रहते हैं !

किचन से निकलकर बहू सत्या बाहर आ गई थी! सासू-माँ के चरण स्पर्श करके कहने लगी।

–माँ जी! आज सुबह हम आपकी ही बात कर रहे थे! शायद अम्मा जी को हमारी याद आ जाए! कल से बनेड़े पर कौआ कांव-काँव कर रहा था! यह भी कह रहे थे कि कोई हमारा अपना जरूर आएगा! बड़ी खुशी की बात है, अम्मा जी!

थोड़ी देरी में बहू स्टील के गिलास में चाय पकड़ा गई थी। शाहनी को शायद चाय का मजा नहीं आया था! शाहनी की आँखें रतन को ढूँढ़ रही थीं।

–बेटा! रतन दिखाई नहीं दे रहा? कहाँ है वह? स्वर में उत्सुकता थी।

–माँ जी, आना इन्हीं ने था आपको लेने, मगर ऑफिस में इतना काम है कि इन्हें आजकल सर खुजलाने की फुर्सत नहीं। रात-दिन खटते रहते हैं। तब जाकर हमारा पेट भरते हैं। सत्या की बात शाहनी को चुभ गई थी। शाहनी ने चुप रहने में भलाई समझी।

रात को रतन थका-मांदा आया। माँ के चरण स्पर्श करके गले मिल लिया। माँ ने लाल का माथा चूम लिया।

–मेरे लाल, बहुत कमजोर हो गया है। पिछली बार गाँव आया था तो सेहत ठीक थी। अब तो बड़ा लिस्सा लग रहा है। सत्या... रतन को पेट भर कर खाना नहीं खिलाती क्या?

–माँ जी, इनसे पूछो। हर वक्त सिगरेट मुंह में रहता है

इनके। कितनी डिब्बियां फूंक जाते हैं। यह कोई अच्छी बात है? बच्चे इनसे क्या सीखेंगे? आप ही समझा सकती हैं इन्हें, माँ जी। हम तो समझा-समझाकर हार चुके हैं। हमारी सुनी बात को तो यह अनसुना कर देते हैं। आप ही समझा कर देख लीजिये। सत्या गेंद माँ के पाले में डालते कहती है।

-मूए, क्या रखा है इन चीजों में? मत पीया कर सिगरट। तू समझता नहीं। तू इसे नहीं पी रहा, यह तुझे पी रही है। कालजू खा जाती है यह मरजाणी। देख ले। तेरे पिता जी इस ऐब के नजदीक भी नहीं गए। पूरी उम्र सिगरेट, बीड़ी और शराब को हाथ तक नहीं लगाया। तूने कहाँ से यह बुरी आदतें सीख लीं? छोड़ परे इनको। अपनी जिंदगी से इन बुरी चीजों को दफा करके देख। अब तो नशे छुड़वाने वाली बहुत सी दवाइयां चल पड़ी हैं। किसी डॉक्टर से सलाह ले, बच्चुआ। बच्चे क्या सीखेंगे तुझ से, यह तो सोच। शाहनी दु:खी स्वर में बोल तो गई, पर माँ ने महसूस किया शायद वह कुछ अधिक बोल गई थी!

-माँ, तू भी ना। एक बात को पकड़ लेती है छोड़ती नहीं। बैंक में आजकल बहुत काम होता है! हर समय टेंशन रहती है! इस बार कुछ ज्यादा काम आ गया था। थोड़ी टेंशन की वजह से स्मोकिंग ज्यादा हो गई। अब काम का बोझ नॉर्मल हो गया है तो अब छोड़ दूंगा। माँ, यूँ ही बस, तू दिल को लगा लेती है। मुझे पता है। मैं तेरी आदत जानता हूँ। इस टॉपिक को छोड़ दे माँ, मेरी प्यारी माँ। रतन का प्रेमभरा स्वर माँ को तसल्ली दे गया था। माँ के सामने रतन झूठ नहीं बोलता, यह माँ को पता है!

-चल हट परे! चोंचले किसी और को दिखाना, समझे? मैं तेरी बातों में नहीं आने वाली। मुझसे पहले वायदा कर कि आज से तू सिगरेट नहीं पिएगा। ऐसे नहीं, मेरे सर पर हाथ रखकर बोल। मैं ऐसे नहीं मानने वाली। शाहनी का स्वर था।

-ओ माँ। बस, अब जाने भी दे। चल तू कहती है तो मैं तेरी कसम खाता हूँ कि मैं आज के बाद सिगरेट नहीं पिऊंगा। हाथ नहीं लगाऊंगा। बस! अब आ गया यकीन? माँ ने अपने सर की कसम दिलाकर ही दम लिया। माँ जिद्दी स्वभाव की है, रतन को पता था!

बहुत सी बातें हुईं। गाँव की, आस पास की, रतन के पुराने दोस्तों की। मुहल्ले के घरैत-सरीकों की। शाहनी को लौडे वेले याद आया कि वह माला साथ लाना तो भूल गई थी।

-ओ मेरे ठाकरा। गलती-सलती माफ करना, महाराज। मिंजो बक्शणा। आने की जल्दी में इतना बड़ा पाप कमा आई। मिंजो मुआफ कर, मेरे मालका। दोनों हाथों को अपने कानों के पास ले जाती शाहनी बोली थी।

थैले से निकाली चीजों को शाहनी एक-एक करके निकाल रही थी, पर सत्या ने इन चीजों को कोई ज्यादा अधिमान नहीं दिया। अनमने मन से चीजों को रसोई की शेल्फ पर रख दिया। नई सभ्यता में रंगे-पगे बच्चे बूढ़ी दादी का मजाक उड़ाते। सत्या बच्चों को जरा भी न डांटती। उन्हें टोकना तो दूर, उलटा उन्हें शह देती। शाहनी को बुरा लगता। चलो, बच्चे हैं। कहकर शाहनी टाल देती।

रतन रात को देर से आता। एक दिन खाने के समय मौका देखकर शाहनी ने बात चला दी

-रतन, तुझे भी अपनी जमीन के बीड़-बन्ने देखने चाहिए। अपने गाँव का भोला, वही तेरा जमाती अपनी जमीन का एक -एक कोना जानता है। मैं तो नदी के किनारे वाला पेड़ हूँ। कब आंधी-तूफान आए और पेड़ को गिराकर चला जाए, पर तू ध्यान से सुन ले। तेरे शरीक तेरी जमीन दबा कर बैठ जाएंगे। आजकल जमाना वैसे भी बड़ा खराब है और तू ठहरा भोला भकला इन्सान! तेरी उनके सामने एक नहीं चलने वाली!

-माँ, कौन जाएगा गाँव? मैं तो यहीं प्लॉट लेने की सोच रहा हूं। यहीं पास के इंडस्ट्रियल एरिया में बढ़िया प्लॉट मिल रहे हैं। वहां मेरे साथी इकट्ठे होकर प्लॉट कटवा रहे हैं। इकट्ठे प्लॉट लेने से यह हमें सस्ती दर से मिल जाएंगे। माँ, यहाँ हम ठाठ से बड़ा आलीशान मकान बनाएंगे। माँ, तुम भी हमारे साथ रहना। रतन ने योजना का खाका माँ को समझा दिया था।

-गाँव छोड़ देगा तू? यह क्या कह रहा है? तुझे अपनी मिट्टी से जरा भी मोह नहीं? पुरखों की जमीन-जायदाद तो सहेज कर रखी जाती है। लोग बड़े प्रेम से रखते हैं अपने पुरखों की जमीन। जमीन-जायदाद को संभालकर रखना बड़े पुण्य का काम होता है, रतन, नहीं तो अपनी बिरादरी के लोग कहेंगे - वो देखो, फलाणे का लड़का निक्कमा निकला। तेरे बाप ने अपने बुजुर्गों की जमीन को अपने बच्चों की तरह रखा। समय-समय पर गाँव आते-जाते रहे! लोगों को भी भय रहता था कि शाह जी की जमीन की ओर देखना भी अपराध है! मुझे तो तेरी बातों से लगता है कि तू इस मामले में हमारा नाम जरूर खज्जल करेगा। माँ हताश हो गई थी।

-कौन जाएगा इतनी लंबी खड्ड पार करके? आगे से आगे हमारे वश की बात नहीं है, माँ। लगता नहीं कि हमारे बच्चे खड्ड हंड कर गांव जाएंगे। मुझे तो इसकी उमीद कम ही लगती है। यह तो शहर के रंग में रंग गए हैं। शहर की आबोहवा उन्हें अच्छी लगने लगी है! माँ! इस बात को समझना भी जरूरी है। माँ, तुम्हीं बताओ, सुविधा के नाम पर गांव में है क्या? एक ढंग का हस्पताल तो वहां है नहीं! आपातकाल में कोई नामुराद रोग घेर ले तो कोई कहाँ जाएगा? वहीं मर-खप जाएगा! कौन जाएगा गाँव माँ?

-तेरे बापू अमृतसर में नौकरी करते थे। तीसरे-चौथे महीने गांव आते जरूर थे। उनको इस मिट्टी से प्यार था। घर में जो चार चीजें बनी हैं, इसी खड्ड को पार करके, सिर पर ढो-ढोकर, तेरे बापू ने इकट्ठी की हैं। यह चीज तुम्हें भूलनी नहीं चाहिए। बुजुर्गों की जमीन को सहेजना अब तेरा फरज है, मुन्नुआ। नहीं तो बुजुर्गों की जायदाद ऐसे ही रुल जाएगी। एक बार इस बात पर गौर कर के देख। रतन की बातों ने शाहनी को दु:खी कर दिया था।

-माँ। गांव की जमीन की क्या वैल्यू है? वहां भो: के भाव बिकेगी जमीन। शहर की जमीन-जायदाद की अपनी कीमत है। गांव की जमीन को बेचकर यहाँ आराम से दो प्लॉट खरीदे जा सकते हैं। कल को इन प्लॉटों की कीमत दुगुनी हो जाएगी माँ! इन बच्चों के लिए शहर में ही सुख-सुविधा उपलब्ध हो जाएगी, यह बात भी तो हमें ध्यान में रखनी चाहिए। आखिर हम किसलिए कमाते हैं? बच्चों के लिए न?

-पुरखों की जमीन बेच देगा तू? तो तू भी कान खोलकर सुन ले, रतन! मेरे जीते जी तो ऐसा हो नहीं सकता। मैं ऐसा नहीं करने दे सकती। यह तू अच्छी तरह से समझ ले। यह मेरा अटल निर्णय है। हाँ, मेरे आँखें मूँद जाने पर जो तेरे जी आए, सो करना, पर मेरे जीते जी मैं ऐसा हरगिज नहीं होने दूंगी। कहते-कहते शाहनी का गला रुंध गया था।

-माँ... एक बात बता। क्या तू हमें सुखी नहीं देखना चाहती? रतन के शब्द माँ को चुभ गए थे।

–बेटा तू जुग–जुग जिए। जवानियाँ माने। एक माँ और दे भी क्या सकती है सिवाय आशीर्वाद के? माता कुमाता हुई है भला कभी? पर सच्चाई यह भी है कि मैं तेरे बाप की बनाई जायदाद को बेचते नहीं देख सकती। यह मेरा फैसला है, बेटा! अंतिम निर्णय सुना दिया था शाहनी ने।

शाहनी पूरी रात सोचती रही। खुद से लड़ाई लड़ती रही। बूढ़े माँ–बाप अपने बच्चों के हाथों पराजित हो जाते हैं, यह शाहनी ने आज महसूस किया था! उसे याद हो आया, किरतन के बापू उससे अक्सर कहा करते थे –रतन की माँ! हम जमीन से जुड़े हुए लोग हैं। जमीन हमारी माँ है। इस जमीन को हमने खून से सींचा है। अपने बेटे को जमीन से जोड़ने की कोशिश करना। उसे अपने बुजुर्गों की थाती विरासत का महत्त्व बताना! पर रतन की बातों से तो यही लग रहा था कि अब वह शहर की रंगीनियों में खो गया है। एक दिन कोई बात चली तो शाहनी ने कह दिया।

–सत्या, मेरे साथ गाँव चल। एक भैंस रखते हैं। मिल–मिलाकर काम करेंगे। अपने यहाँ घास–पतराह की कोई कमी नहीं। खूब घी इकट्ठा करेंगे। रतन को भेज दिया करेंगे। तू देखना, अपने रतन की सेहत कैसे न बनेगी और रतन बहाने से घर तो आएगा। लोगों को डर भी बना रहेगा। शाहनी ने तुरप का इक्का चलते कहा था। सत्या ने कोई रुचि नहीं ली। रतन ने इसे बिल्कुल हल्के में लिया। रतन के पास यहाँ तीन कमरे हैं। एक छोटा–सा स्टोर। कभी एक कमरे में बैठो तो कभी दूसरे में जाकर बैठो। अपने गाँव में जहाँ मरजी घूमो–फिरो। कभी ओबरी में घुसो तो कभी टपरु में प्रवेश करो। कोई रोकाबंदी नहीं! कोई परेशानी नहीं। आजादी ही आजादी। शाहनी अपने यहाँ तो सरताज है। बादशाह है। किसी बात का खतरा नहीं, पर शहर में तो शाहनी अपने को पिंजरे का तोता समझने लगी थी। सारा दिन अंदर कमरों में कैद रहो। कोई ढंग का पार्क नहीं कि चलो, जहाँ थका–हारा इन्सान जाकर बैठ जाए! चारों ओर धूल–धुआँ, प्रदूषित वातावरण! कुछ ही दिनों में शाहनी उदास हो गई थी!

शाहनी प्राचीन विचारों की है। पुराने रीति–रिवाजों में जन्मी पली है! जमाने की मॉडर्न बातें उसे पसंद नहीं आतीं। चन्नी का नंगे सर घूमना शाहनी को नहीं भा रहा था। यह क्या? हमारे रीति–रिवाज हमे ऐसा करने से रोकते हैं! शाहनी भी आदत से मजबूर थी! वह बार–बार चन्नी को टोक देती।

–ओ मुन्नी। सुन, अब तू बड़ी हो गई है। सिर पर चुनरी रख। नंगे सिर घूमना हमारी संस्कृति में बुरा समझा जाता है। तेरी माँ ने तुझे सिखाया नहीं क्या? चन्नी की पोशाक पर एतराज होता।

–सत्या कहती—माँ, अब जमाना बदल गया है। आज जमाना घूँघट से बाहर निकल आया है। अब गांव में भी देख लो, कोई घूंघट निकालता है भला? अब तो गाँवों में बदलाव की बयार चल निकली है। हमारे जमाने और अब के जमाने में बड़ा अंतर आ गया है। शाहनी को बुरा लगता, पर वह चुप रहती। एक दिन चन्नी की शादी की बात चल निकली

–माँ, हम अगर अपने घर की हवेली बेच दें तो उतने पैसे की एक एफ.डी. करवा सकते हैं। उस पैसे से अपनी चन्नी की शादी बड़े आराम से हो सकती है। आजकल तो बैंकों के ब्याज भी बढ़ गए हैं। शाहनी को काटो तो खून नहीं।

–रतन। सुन, तुझसे क्या छिपा है? तू सब जानता है। तेरे बापू ने बड़े चाव से बनाई थी हवेली। देहरा–गोपीपुर से जाकर मिस्त्री ले कर आए थे तेरे बापू। तीन कनाल से तीन–तीन बीघा जमीन का विस्तार किया तेरे बापू ने। पेट काट–काट कर पैसा बचाया। जैसा कपड़ा मिला, पहन लिया! मैंने भी नखरे नहीं दिखाए। जो मिला, पहन लिया। अपने मुंह से निवाला छीनकर तुम्हें खिलाया। तू अपनी कमाई से एक कमरा बनाकर दिखा। मैं भी मानूं कि मेरे लड़के ने कुछ जिन्दगी में हासिल किया है। रतन को बात चुभ गई थी।

–अम्मा, तू पुरानी बातों को लेकर छानबीन करती रहती है। हमें समय के साथ बदलना चाहिए। समय अब वह नहीं रहा है। आदमी वही जो समय के साथ बदले, नहीं तो आदमी समाज से पिछड़ जाएगा। रतन ने अपना पक्ष रख दिया!

–मैंने समाज के साथ चलने की कोशिश की है सदा। तू बता, मैं कहाँ पीछे रही किसी अपनी जात–बिरादरी वाले से? बरतने में सबसे आगे रही सदा। शाहनी ने अपना तर्क रख दिया था।

आज दिवाली का दिन था। किंकर्तव्यविमूढ़ शाहनी कभी इधर तो कभी उधर जाती। पराये शहर में शाहनी की अजनबी जैसी हालत थी। सत्या सुबह से रसोई में घुसी थी। शाहनी का मन था कि बहूरानी से कहे कि आज के शुभ दिन शगुन के तौर पर माह की दाल चढ़ा दे अथवा सरसों का साग ही बना दे। शहर वाले क्या जानें शुभ शगुन की बातें? अगर मैं कहूँ तो मेरी बात का कहीं बुरा न मान जाएं। शाहनी मन मसोस कर रह गई। शाम को तीन–चार पार्टियाँ आकर दिवाली के उपहार दे गईं। शाहनी एक कोने में बैठी अतीत की यादों को ताजा कर रही थी। पोता काजू की बर्फी वाली प्लेट छोड़ गया था। शाहनी ने एक टुकड़ा मुंह में रखा। मुंह में कुछ कड़वा–सा स्वाद उभरा था। कहीं रिश्तों में भी यह कडुवाहट घुलनी शुरू तो नहीं हो गई? शाहनी सोचने लगी थी।

रात को पूरा मकान सज गया था एक दुल्हन की तरह। शाहनी को सब ओपरा–ओपरा सा लग रहा था। अपनापन कहीं गायब था। दिखावट ज्यादा लग रही थी! पोता अमित दो हजार के पटाखे खरीद कर ले आया। पटाकों की आवाज कानों के पर्दे फाड़ रही थी। पूजा–पाठ खत्म होने को आया। शाहनी भी अनमने मन से उनके साथ, नाममात्र कहने को शरीक ही गई थी, किन्तु मन पूरी तरह से गाँव में था। दिवाली का पवित्र त्यौहार। मेरा घर आज अँधेरे में होगा। शायद बोबो कोई दीपक जगा दे। सोचते–सोचते शाहनी को अनायास छींक आ गई। रोकना बहुत चाहा, लेकिन प्राकृतिक चीजें रुकने वाली तो हैं नहीं।

–माँ जी, शकुन–अपशकुन देख लिया करो। आप तो बच्चों से भी गए–गुजरे लगते हैं। सत्या बोल पड़ी। शाहनी सोते से जैसे जग गई थी!

–छींक जैसी चीज किसी के बस में होती है क्या? यह तो कुदरती चीजें हैं। कभी भी आ धमकती हैं। शाहनी का रुआंसा स्वर था। कहने को बहुत कुछ कहना चाहती थी, किंतु चुप लगा गई।

–छोड़ो भी न, सत्या। छोटी बात लेकर बैठ जाती हो। अवसर–कुअवसर देख लिया करो। रतन ने दखल देते हुए कहा।

मैं अपनों के बीच क्या पराई हो गई? अनुभवी शाहनी का दिल बैठ–सा गया। शगुन की मिठाई हाथ में लेकर शाहनी बहुत देर शून्य में ताकती रही। रतन दफ्तर जाने से पहले माँ का हालचाल पूछ लिया करता था। अगले दिन वह माँ को बिन बुलाए चला गया। शाम को आया। आते ही अखबार लेकर बैठ गया सर नीचा किए। व्यस्त होने का नाटक करता रहा। शाहनी सोचती – मैं कहाँ आकर फंस गई? इससे अच्छा तो मैं अपने

गाँव में आजाद थी। पर इस आजाद तोते को पिंजरें में डाल दिया वक्त ने! खसमा खाई गिया मूआ दिवाली का निमंत्रण। शाहनी मन ही मन हँस दी। उसका चाव जल्दी ही चुक गया था। कोई ज्यादा देर नहीं लगी। शाहनी को अपने पर हँसी आ गई।

परसों चश्मे का फ्रेम क्रैक हो गया था। कितनी बार सुना चुकी थी रतन को कि इस फ्रेम को बदलवा दो। रतन ने जैसे सुना अनसुना कर दिया!

वह घर जाने का कोई बहाना ढूंढ़ रही थी। एक दिन नाश्ते पर शाहनी ने बात छेड़ ही दी

-रतन, घर की बिजली कहीं बिजली महकमे वाले काट न दें। एक बार बिजली कट गई तो मैं भरवाई के चक्कर ही लगाती रहूंगी। सोचती हूँ, कल ही चली जाऊं। अब जाने को मन करता है। शाहनी ने दृढ़ निश्चय कर लिया था गाँव जाने का।

-कुछ दिन और रह लेती, माँ। बार-बार कहाँ निकला जाता है घर से? यदि तुम्हारा मन नहीं मानता तो तुम्हारी मरजी। शाहनी को एक और आघात लगा था। रतन के बापू ठीक कहते थे।

-बेटे-बहू के पास ज्यादा दिन रुकना ठीक नहीं होता। लिहाज जल्दी खत्म हो जाता है। दूर-दूर की राम-राम ठीक रहती है। प्यार भी बना रहता है। बेटे ने ज्यादा मनाना उचित नहीं समझा। अपने परिवार में रम गया है। चलो, ठीक है। मेरी अकेली का क्या है? जहाँ रात पड़ी, काट ली। यह सुखी रहें बस। रात को ही शाहनी ने अपना सामान बांधना शुरू कर दिया था। मन में काफी रोष था। उबाल था। कहे तो किससे कहे? किससे अपने मन का गुबार निकाले? मन अशांत और बैचैन था। सुबह रतन माँ के हाथ में पाँच सौ रुपये दे रहा था।

-बस में ठीक से चले जाना। पहुंचने पर खत लिख देना।

-रहने दो, बेटा। मेरी जायदाद तो तुम हो। पैसे मैंने सिर में नहीं डालने। तेरे बापू मेरे गुजारे लायक बहुत कुछ छोड़ गए हैं। तू खुश रह, बस। बुढ़िया का क्या है? जैसे-तैसे गुजर जाएगी। फट पड़ी थी शाहनी।

-सत्या, सुन। रतन का खयाल रखना। वक्त पर खाना खिला दिया करना। रतन को सिगरेट मत पीने देना। मेरी कसम उठाई है उसने। तोड़ने मत देना। सेहत है तो जहान है। बच्चे अपने स्कूल चले गए और रतन माँ के पांव छूकर दफ्तर चला गया। औपचारिकता मात्र रह गए हैं क्या रिश्ते? शाहनी सोचने पर मजबूर हो गई थी। आँखें नम थीं। टूटे फ्रेम वाला चश्मा हाथ में पकड़े हुए शाहनी रिक्शे में सवार हो गई। ■

आप सब का
भारतीय रेल
के साथ अटूट रिश्ता है

भारतीय रेल के साथ आप अपने संस्मरण, यात्रा वृत्तांत, गीत, लेख आदि हिन्दी में हमें भेज सकते हैं। पसंद आने पर रचनाओं को हम रेल मंत्रालय की आधिकारिक मासिक पत्रिका

भारतीय रेल

में प्रकाशित करेंगे

ई-मेल : editorbhartiyarailrb@gmail.com

चयनित सामग्री लेख की जानकारी ई-मेल से दी जाएगी। प्रकाशित रचनाओं के लिए रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित मानदेय भी दिया जाएगा

शर्तें लागू

सूचना

'भारतीय रेल' पत्रिका में लेखक के नाम के साथ प्रकाशित हुए लेख (फोटोग्राफ के साथ) लेखक द्वारा उपलब्ध करवाए जाते हैं। भविष्य में लेख तथा फोटोग्राफ्स से संबंधित कॉपी राइट्स के उल्लंघन तथा अन्य किसी भी प्रकार के विवाद के लिए लेखक संपूर्ण रूप से जिम्मेदार होगा। रेल मंत्रालय या संपादकीय टीम किसी भी प्रकार से जिम्मेदार नहीं होगी। - *संपादक*



राजौरी यात्रा

डॉ. मुकुल श्रीवास्तव

यात्राएं मुझे हमेशा सुकून देती हैं। एक ऐसी ही यात्रा पिछले दिनों हुई। मैं बड़ा पेशोपेश में हूँ कि पहले उस व्यक्ति के बारे में बताऊँ जिसके लिए यात्रा की गई या जगह के बारे में, जहाँ यात्रा की गई। मैं कोशिश करता हूँ कि आपको बारी-बारी से दोनों का वर्णन मिलता रहे। अपने नैसर्गिक प्राकृतिक सौंदर्य के कारण और लंबे समय तक आतंकवाद से पीड़ित राज्य के रूप में आपने जम्मू-कश्मीर के बारे में तो सुना ही होगा। जब जम्मू-कश्मीर घूमने की बात होती है, तो दो-चार जगहें ही ध्यान में आती हैं। एक वैष्णोदेवी और दूसरा श्रीनगर के आस-पास का इलाका। एक आम मध्यमवर्गीय हिन्दुस्तानी होने के नाते मुझे भी कश्मीर के पर्यटक स्थलों के बारे में उतनी जानकारी नहीं थी। मैं दो बार जम्मू जा चुका था, लेकिन वो बहुत साल पहले की बात है, पर उसके आगे न कभी सोचा और न कभी मौका लगा। पिछले पांच सालों से मैं लगातार वहां जाने के बारे में सोच रहा था, पर मौका हाथ नहीं लग रहा था वहाँ जाने का। कारण बहुत सीधा था। अपने एक पुराने मित्र से मिलना, जिससे एक दर्द का रिश्ता था। सौगत नाम है उसका। मैंने कभी उसके ऊपर एक पैरोडी भी बनाई थी 'हम होंगे कामयाब' की तर्ज पर। सौगत है बिस्वास..... क्योंकि सौगत बिस्वास उनका पूरा नाम है। तो जम्मू-कश्मीर जाने का प्रयोजन यूँ हुआ कि सौगत भारतीय प्रशासनिक सेवा के अधिकारी (आईएएस) हैं और जब से वे जम्मू-कश्मीर पहुंचे तब से जाने कितनी बार आने को कह चुके थे। वैसे भी सौगत से आखिरी मुलाकात को कई साल बीत चुके थे।

इस यात्रा पर निकलने से पहले मैं आप सबको अपनी और सौगत की कहानी बताना चाहता हूँ – तो थोड़ी-सी सौगत



राजौरी की राह पर

पुराण! सौगत बिस्वास से मेरी मुलाकात 23 दिसंबर, 1999 को पहली बार जौनपुर में हुई। मैं अपनी पहली नौकरी में नया-नया था। जाड़े के दिन एक लंबा लड़का हमारे विभाग के कमरे में दाखिल हुआ और बोला, ''मैं यहाँ अपनी ज्वाईनिंग देने आया हूँ।'' चूँकि हमारा और सौगत का चयन एक साथ पूर्वांचल विश्वविद्यालय में हुआ था और मैं पहले कार्यभार ग्रहण कर चुका था तो मुझे सारी प्रक्रिया की जानकारी थी। मैंने उसकी मदद की और दिन भर साथ रहे। अगले दिन से विश्वविद्यालय में जाड़े की छुट्टी हो जाने वाली थी और सौगत के पास रहने का कोई ठिकाना नहीं था। मैं विश्वविद्यालय के अतिथि गृह में रह रहा था तो सौगत ने मुझे एक अनोखा ऑफर दिया कि उस रात मैं उसके साथ उस होटल में रुक जाऊं। अगले दिन मुझे लखनऊ और उसे दिल्ली लौटना था। मैं थोड़ा हिचक रहा था। अभी उसको जाने हुए मुझे 6 घंटे भी नहीं हुए और वो इतना बेतकल्लुफ हो रहा था। वो मेरी हिचक को समझ गया पर जो जवाब उसने दिया वो अप्रत्याशित था "ओए, मैं दूसरे टाइप का आदमी नहीं हूँ। तू रुक सकता है मेरे साथ"। हा, हा, खैर उस रात न तो मुझे नींद पड़ी और न ही सौगत सोया। दो कारण थे। एक तो वो जौनपुर का काफी घटिया होटल था। दूसरा, हम दोनों उस शहर के लिए नए थे। सारी रात हम बातें करते रहे। जामिया एमसीआरसी का पढ़ा सौगत मुझे एक नई दुनिया का लग रहा था। विषय पर उसका अद्भुत ज्ञान था। उस पर दिल्ली के एक्सपोजर का अद्भुत कॉकटेल उस दिन से जो साथ शुरू हुआ वो आज तक जारी है। हम नौकरियां भले ही बदल रहे थे, पर एक-दूसरे से संपर्क हमेशा बना रहा। उसी रात उसने अपने एक सपने को मुझसे हल्का-सा बांटा था कि वो आईएएस बनना चाहता है और इसलिए वो दिल्ली को छोड़कर जौनपुर जैसी छोटी जगह नौकरी करने को तैयार हो गया। मुझे ये कहने में कोई संकोच नहीं कि मानसिक रूप से मैं अभी भी सौगत के सामने कॉलेज का बच्चा ही था। जिसे बाहर की दुनिया और उसकी मक्कारी के बारे में ज्यादा पता नहीं था, वही सौगत संतुलित था। उसके दिल में क्या चल रहा है, कोई नहीं जान सकता और मैं क्या करूँगा, सारा विश्वविद्यालय जानता था। ऐसे शुरू हुआ नई नौकरी का सफर। बहुत से लोग वहाँ मिले। सब ही नए थे पर जो मानसिक मेल सौगत के साथ हुआ, वो किसी और के साथ न हो पाया और ये बात सारा विश्वविद्यालय जान गया कि मुकुल इन दोनों से आगे नहीं देखता। यह अलग बात है कि सौगत ने संतुलन बनाए रखा। अपने आप को बाहर ऐसी किसी छवि में नहीं बाँधा। पूर्वांचल का पत्रकारिता विभाग गुलजार रहने लगा। हम अक्सर कुछ न कुछ खुराफात किया करते थे। वो कैमरा सम्हालता और मै कलम। सौगत के आईएएस बन जाने से भले ही देश को योग्य अधिकारी मिल गया, पर पत्रकारिता शिक्षा के लिए एक बड़ा नुकसान हुआ। अगर सौगत आज यहाँ होता तो व्यावहारिक पत्रकारिता शिक्षण का स्तर और बेहतर होता। एक शिक्षक के रूप में मैंने सौगत से बहुत कुछ सीखा। तो, दिन बीतते रहे। जब तक मेरे पास स्कूटर नहीं था, कई दिन हम बस और जीप में लटक कर विश्वविद्यालय पहुँचते थे। फिर गाड़ी आ गई, पर कुछ चीजें मुझे सौगत की नहीं समझ नहीं आती थीं। वो हिसाब-किताब बहुत किया करता था, जिसमें मैं पहले भी कच्चा था और आज भी हूँ, पर अंत में होता वही था जो वह चाहता। वो मेरे स्कूटर से विश्वविद्यालय जाता था तो आने-जाने के पैसे देता था फिर एक नया फॉर्मूला निकाला कि एक दिन मेरी स्कूटर जाएगी और एक दिन उसकी मोटर सायकिल, दिन भर के खाने का हिसाब-किताब लगा कर मुझे खास सौगतियन स्टाइल में बताया "यार देख, मैं दिन भर के तीस रुपये (साल 1999 की बात है) से ज्यादा खाने पर नहीं खर्च कर सकता, बस" और ये अभिनव प्रयोग विभाग में भी हो रहे थे। एक दिन निर्णय लिया गया कि नुक्कड़ नाटक होगा। अब छात्रों के लिए ये समस्या का विषय हो गया। लोगों को ज्यादा इसके बारे में पता नहीं था, पर चार दिन में प्ले बनकर तैयार हो गया और लोगों की पर्याप्त सराहना भी मिली। बहुत सारे खट्टे-मीठे अनुभव होते रहे। सौगत मोमबत्ती जलाए डटे रहते और अपने बिंदास स्वभाव के कारण चर्चा का केंद्र रहते। बहुत सारे उतार-चढ़ावों के बीच सौगत ने सितम्बर 2003 में जौनपुर छोड़ दिया। उसका चयन निफ्ट, दिल्ली में हो गया था। जौनपुर मुझे कभी रास आया नहीं था, पर विभाग में उसके साथ से ऊर्जा मिलती थी पर अब वो जा रहा था। खैर, उसके परिवार को विदा करने के बाद सौगत को रोक लिया गया कि एक रात हम फिर से पार्टी करेंगे पुराने दिन ताजा करेंगे। साल बीतते गए। इस बीच वो निफ्ट से निकल कर जामिया एमसीआरसी में लेक्चरर बन गया और मैं जौनपुर से लखनऊ आ गया।

2006 में सौगत लखनऊ में प्रैक्टिकल परीक्षाएं लेने आए थे। तब वो अपने आईएएस के रिजल्ट की प्रतीक्षा कर रहा था। गेस्ट हाउस के उस कमरे में हम कितनी देर तक अपनी-अपनी जिंदगियों के बारे में बात करते रहे। मैं उसके आईएएस के साक्षात्कार के किस्से सुनता रहा और फिर वो खबर आई, जिसका हम सबको इंतजार था। एक सपना, जिसको सौगत जी रहा था, सच हुआ। उसका चयन भारतीय प्रशासनिक सेवा के लिए हो गया और वो मसूरी प्रशिक्षण के लिए चला गया। बीच-बीच में कभी-कभार बात हो जाती। हमें मिले हुए एक साल हो चुका था कि नियति ने फिर हमें मिला दिया। हुआ यूं कि जिस दिन सौगत के प्रशिक्षण का अंतिम दिन था। मैं देहरादून में था। सौगत से बात हुई और उसने हमें मसूरी के लाल बहादुर शास्त्री

प्रशासनिक अकादमी में बुला लिया और रात ज्यादा हो जाने कारण मुझे भी उस संस्थान में एक रात रुकने का सौभाग्य प्राप्त हुआ। अद्‌भुत अनुभव था। हम देर रात तक मसूरी के सड़कों पर घूमे और देश के भावी प्रशासनिक अधिकारियों के मन टटोले और जून के महीने में सर्दी से ठिठुरे क्योंकि रजाई एक ही थी। फिर मैं अपनी जिंदगी में रम गया। बीच में एक बार छोटी सी मुलाकात हुई थी दिल्ली में, जब मैं इटली जा रहा था। सौभाग्य से सौगत उस वक्त दिल्ली में था। उसके बाद से गोमती में बहुत-सा पानी बह गया। उसकी पोस्टिंग बदलती रहीं और हम कभी-कभार फोन पर बात कर लिया करते थे। एक बार यूँ ही सौगत ने एक प्रस्ताव रखा था कि चल, हम लोग स्लीपर में भारत भ्रमण पर निकलते हैं, बगैर किसी प्लानिंग के। ये उसकी पोस्टिंग के शुरुआती दिन थे। उसके बाद वो भी व्यस्त होता गया और मैं बगैर किसी व्यस्तता के व्यस्त। 'इंडिया टुडे' ने जब मेरे ऊपर एक स्टोरी के लिए किसी एक ऐसे शख्स का नाम माँगा तो मुझे सिर्फ उसका नाम सूझा। धर्म संबंधी मेरे विचारों में सबसे बड़ा परिवर्तन उसके पिताजी की किताबों को पढ़कर आया, जिन्होंने मेरे जीवन को हमेशा के लिए बदल दिया। शायद पहली बार मैंने किसी समस्या को मानवीय नजरिये से देखा। न हिंदू, न मुसलमान सिर्फ इंसान। तो बस ऐसे ही एक ही दिन मैंने फैसला किया मुझे सौगत से मिलने जाना है। न कोई काम था, न घूमने की इच्छा। बस, आमने-सामने बैठकर गप्प लड़ाने का मन। राजौरी के लिए ट्रेन जम्मू तक ही जाती है। वहां से लगभग 165 किमी दूर सड़क से ही पहुंचा जा सकता है। हालंकि राजौरी में एअरपोर्ट है, पर वहां से से नियमित उड़ान का कोई सिलसिला नहीं है। वो एअरपोर्ट ज्यादातर भारतीय सेना या मंत्रियों के हेलीकॉप्टर के काम ही आता है।

आतंकवाद के दिनों में राजौरी भी उन जिलों में से एक था, जो आतंकवाद से सर्वाधिक प्रभावित थे। अब समस्या ट्रेन के टिकट की थी। मैंने दो दिन के टिकट बुक किए, पर जाने के दिन आते-आते मुझे लगा कि वो कन्फर्म नहीं हो पाएंगे, तो तत्काल में टिकट ली गई और हम चल पड़े सौगत से मिलने। पांच साल बाद हम एक-दूसरे को साक्षात् देखने वाले थे। मैंने सौगत को फोन करके बता दिया कि मैं आ रहा हूँ। उसने बगैर किसी उत्साह के स्वागत किया। हालंकि यह उसका स्वभाव है जो मैं अच्छे तरीके से जानता हूँ। फिर भी दिल में एक चोर था। पहले हम साथ काम करते थे। हमारे सुख-दुःख साझे थे, पर अब वो राजौरी का जिलाधिकारी था और मैं एक मास्टर। पता नहीं कैसे मिलेगा? समय दे भी पाएगा या नहीं? एक जिलाधिकारी और एक मास्टर की जुगलबंदी अब जमेगी भी या नहीं? संशय तो था ही, फिर मेरे पास और कोई प्रयोजन भी नहीं था कि हम तो फलां काम से जा रहे हैं। मिल लिया तो ठीक है, नहीं तो अपना काम करेंगे और घर लौट जाएँगे। हमें तो ये भी पता नहीं था कि राजौरी जगह कैसी है। बस, खबरों में ही सुना था। शायद इसीलिए मैं ज्यादा उनी कपड़े नहीं ले जा रहा था। सोचा, जम्मू जैसा ही होगा। जब जम्मू में ज्यादा ठण्ड नहीं पड़ती तो राजौरी भी ऐसा ही होगा, पर हुआ इसका उल्टा। राजौरी में अच्छी ठण्ड थी। मैं एक बार अगर राजौरी के भूगोल के बारे में गूगल ही कर लेता तो कुछ समस्या से बच सकता था, पर हम तो निकल पड़े बस सौगत से मिलना है। ट्रेन समय से निकल पड़ी। पन्द्रह घंटे के सफर के बाद हम जम्मू पहुँच जाने वाले थे। सुबह हमारे पहुँचने से पहले सौगत का फोन आ गया था कि आपको लेने के लिए लोग वहां हैं। आप निश्चिन्त रहें। जैसे ही ट्रेन रुकी, दो लोग सीधे हमारे पास आए और हमारा सामान सम्हाल लिया। जीवन में पहली बार खास होने का एहसास हुआ। हम सीधे वीवीआईपी पार्किंग में पहुंचे, जहाँ एक गाड़ी हमारे लिए आरक्षित थी और हम चल पड़े। अभी हमें लंबा रास्ता तय करना। सुरक्षाधिकारी परवेज और ड्राइवर रशीद अगले कई दिन तक हमारे साथ साये की तरह रहने वाले थे। हमें इसका कोई अंदाजा नहीं था। दिन के दो बजे तक हम अखनूर पार कर चुके थे और उसके बाद राजौरी जिला शुरू हुआ। सुंदरबनी के पीडबल्यूडी गेस्ट हाउस में दोपहर के भोजन की व्यवस्था थी। खूबसूरत कमरा था, जहाँ मैंने स्नान किया और भोजन पर टूट पड़ा। पता नहीं सौगत को मेरे मांसाहारी भोजन के लगाव की बात याद थी या ये सिर्फ एक संयोग था कि अगले चार दिन मुझे सिर्फ मांसाहारी भोजन परोसा गया, जिसकी शुरुआत सुंदरबनी से हो रही थी। चिकन, चावल और नरम-नरम रोटी। फिर एक गरम चाय। हम तरोताज़ा होकर फिर निकल पड़े। अब रास्ते में सन्नाटा बढ़ रहा था। जंगल घने हो रहे थे और एक पहाड़ी नदी लगातार हमारे साथ चल रही थी, जिसका कोई नाम मुझे परवेज और रशीद बता नहीं पाए। वो बोले, ''ये जिस जगह से गुजरती है, उस जगह का नाम नदी को दे दिया जाता है।'' मैं जंगल और हरियाली में खो गया। हम जगह-जगह गाड़ी रोक कर फोटोग्राफी भी कर रहे थे, पर मैंने अपने जीवन में इतनी शुद्ध और अच्छी हवा कहीं नहीं महसूस की थी। मैं खूब लंबी लंबी साँसें ले रहा था। हम नौशेरा से गुजर रहे थे। आर्मी के ट्रकों का आना-जाना लगा था। उसके बाद तीथवाल पड़ा। 1947-48 में पाकिस्तानी कबाइलों ने यहाँ घुसपैठ कर ली थी। मैंने इतिहास में पढ़ा था और आज देख रहा था। इतिहास को जीना अच्छा लग रहा था।

परवेज कहीं से पुलिस वाले नहीं लग रहे थे। मैंने कहा भी कि यूपी में ऐसे पुलिस वाले क्यूँ नहीं हैं तो वो मुस्कुरा दिए। पुलिस में होने की उन्होंने बड़ी कीमत चुकाई है, जिसका पता मुझे बाद में पता चला। उनके सगे छोटे भाई को आतंकवादियों ने मार दिया था। रास्ता लंबा था तो मैंने मिलिटेंसी के दौर की बात शुरू कर दी। उस दर्द को शब्दों में बयां कर पाना मुश्किल है। उसे सिर्फ महसूस किया जा सकता है और जब-जब मैंने जिस किसी से आतंकवाद के उस दौर की बात की तो लगा कि जैसे वे तटस्थ हो चुके हैं। इतना कुछ झेलने के बाद सुख-दुःख राग, द्वेष सबसे बस यह जवाब हर बार मिला हम तो दोनों तरफ से मारे जा रहे थे। मिलिटेंट्स को खाना न दो तो वो मार देते थे और दे दो तो आर्मी।

बातों-बातों में आतंकवाद का एक सकारात्मक पहलू एक चायवाले ने बताया कि हमारे जंगल अंधाधुंध कटने से बच गए नहीं तो इतनी हरियाली न दिखती। मेरे कैसे पूछने पर बड़ा मजेदार उत्तर मिला। होता यूँ था कि पाकिस्तान से आए आतंकवादी जंगलों में पनाह लेते थे। दिन में अगर कोई लकड़ी काटने वाला जंगल में जाता तो उसे मार-पीटकर जंगल से भगा देते थे, जिससे सेना या पुलिस को उनकी छुपने की जगह का पता नहीं चलता था। इस तरह उन लोगों ने इतना दहशत का माहौल बना दिया कि लोग जंगलों में जाते ही नहीं थे, जिससे अवैध कटाई पर पूरी तरह रोक लग गई।

जंगल बचे इंसानी लाशों की कीमत पर, यह भी विकास का एक पहलू था। रास्ता मन मोह लेने वाला था। सम्पूर्ण शांति का एहसास आप कर सकते थे। राजौरी से लगभग तीस किलोमीटर पहले एक चिंगस नाम की जगह है। चिंगस के बारे में बताने से पहले आपको बता दूँ कि राजौरी का यह इलाका उस रास्ते का हिस्सा है, जिस रास्ते से मुगल शासक गर्मियों में कश्मीर घाटी जाते थे। मुगलों के द्वारा बनवाई गई सरायों के अवशेष आज भी मिलते हैं। मैंने भी ऐसी दो सरायें देखीं, पर अब उन जगहों पर भारतीय सेना का कब्जा है, जहाँ किसी आम आदमी के लिए जाना उतना आसान नहीं है। चूँकि सेना का मामला था, इसलिए मैंने अपना कैमरा नहीं निकाला। थोड़ी दूर चलने पर चिंगस नाम की वो सराय आ गई, जिसे मुगल बादशाह अकबर ने बनवाया था। आज ये मुख्य सड़क से सटा एक वीरान इलाका है जहाँ मुगल बादशाह जहाँगीर के शरीर का कुछ हिस्सा दफन है।

चिंगस को फारसी भाषा में 'आंत' कहते। हैं किस्सा कुछ यूँ है कि मुगल बादशाह जहाँगीर अपनी बेगम नूरजहाँ के साथ अपने वार्षिक प्रवास के बाद कश्मीर से अपनी सल्तनत की ओर लौट रहे थे।

चिंगस में उनकी तबियत खराब हुई और उनकी मौत हो गई। उत्तराधिकार के संघर्ष को टालने के लिए नूरजहाँ इस बात का पता आगरा पहुँचने से पहले सार्वजनिक नहीं करना चाहती थी। शरीर के वो हिस्से जो मौत के बाद सबसे जल्दी सड़ते हैं, उन अंगों को इसी जगह काटकर निकल दिया गया और उनको यहीं दफना दिया गया, जिनमें जहाँगीर की आंतें भी शामिल थीं। आंत और पेट के अंदरूनी हिस्से को निकाल कर उसके शरीर को सिल कर इस तरह रखा गया कि आगरा पहुँचने से पहले किसी को भी इस बात का आभास नहीं हुआ कि जहाँगीर मर चुके हैं। इस तरह उसकी आँतों को जहाँ दफनाया गया वो 'चिंगस' के नाम से प्रसिद्ध हो गया। यहाँ जहाँगीर की आँतों की कब्र आज भी सुरक्षित है, लेकिन यहाँ एकदम सन्नाटा पसरा था। लगता है, यहाँ ज्यादा लोगों का आना-जाना नहीं है। हालांकि जम्मू-कश्मीर पुरातत्व विभाग के लगे बोर्ड इस बात की गवाही दे रहे थे कि सरकार के लिए यह स्थल महत्त्वपूर्ण है। मैंने अपने कैमरे का यहाँ बखूबी इस्तेमाल किया। अब राजौरी करीब था। हम भी थक चुके थे। लखनऊ छोड़े हुए करीब चौबीस घंटे होने को आ रहे थे। शाम के पांच बजे हमने राजौरी में प्रवेश किया। शांत कस्बाई रंगत वाला शहर, जहाँ अभी विकास का कीड़ा नहीं लगा था और न लोग प्रगति के पीछे पागल थे। जहाँ हमारे रुकने की व्यवस्था की गई थी वो एक सरकारी गेस्ट हाउस था, पर उसके कमरे को देखकर लग रहा था जैसे कोई शानदार होटल हो। खैर, सुबह के बाद से हमारी सौगत से कोई बात नहीं हुई थी। हमें ये बताया गया कि साहब बाहर हैं, शाम को लौटेंगे। शाम हो चली थी। हमने एक बार फिर गरम पानी से नहा कर थकान को कम करने की कोशिश की, पर नहाने के बाद पता पड़ा यहाँ ठंडक का मामला गंभीर था लखनऊ के मुकाबले। अँधेरा घिर आया था। मैं समय काटने के लिए नीचे उतर कर गेस्ट हाउस के लॉन में चहलकदमी करने लग गया। राजौरी अंधरे में डूब रहा था। पहाड़ों पर रौशनियाँ जगमगाने लगी थीं। अचानक एक शोर सा उठा, ''साहब आ गए, साहब आ



राजौरी के रास्ते में पुरानी सराय

गए।'' मैंने गेट पर नजर डाली तो मुझसे दौ सौ मीटर की दूरी पर एक लाल बत्ती वाली सफेद इनोवा हमारी तरफ आती दिखाई दी, जिसके अंदर सौगत बैठे हुए थे। गाड़ी कुछ पलों में मेरे सामने आकर रुकी। वो पल मेरे जीवन के कुछ रोमांचक पलों में से एक बन गया सौगत के साथ बिताए गए वो सारे साल फ्लैश बैक में मेरी आँखों के आगे घूम गए।

मुझे याद आया, जब वर्ष 2002 में पूर्वांचल विश्वविद्यालय जौनपुर में एक बार उप राष्ट्रपति स्व. भैरों सिंह शेखावत दीक्षांत समारोह में आए थे। हैलीपेड से विश्वविद्यालय तक के डेढ़ किलोमीटर के फासले में उनकी फ्लीट में सबसे अंत में एक गाड़ी चल रही थी जो उनकी आधिकारिक फ्लीट का हिस्सा नहीं थी और उस गाड़ी में दो मास्टर बैठे थे। एक उस सारे घटनाक्रम का वीडियो बना रहा था, दूसरा मीडिया कर्मियों को ब्रीफिंग के लिए आवश्यक घटनाओं को कलमबद्ध कर रहा था, मसलन किन लोगों ने पुष्पगुच्छ दिए, कौन हैलीपेड पर आगवानी के लिए आया? वो दो मास्टर मैं और सौगत थे। उन फर्राटा भरती गाड़ियों का एक हिस्सा बन कर इतनी खुशी हुई थी कि उस पूरे वाकये को बाकी के मास्टरों को नमक-मिर्च लगा कर कई दिन तक सुनाया गया। (हम दोनों मीडिया में अपने-अपने क्षेत्रों में दक्षता के कारण ऐसे कार्यक्रमों में अन्य शिक्षकों के मुकाबले फायदे में रहा करते थे, जो और शिक्षकों के लिए ईर्ष्या का विषय रहा करता था, (कम से कम मुझे ऐसा लगता था) क्योंकि इस मौके पर पूरे विश्वविद्यालय से मात्र दो ही लोग हैलीपैड पर जाने का सौभाग्य प्राप्त कर पाए थे। और आज सौगत खुद उस नायकत्व की स्थिति में था, जहाँ एक पुलिस जिप्सी उसकी गाड़ी को सुरक्षा दे रही थी। वैसे भी राजौरी एक संवेदनशील जिला था, इसलिए यहाँ सुरक्षा का मामला ज्यादा संवेदनशील था। हो सकता है आप लोगों को ये कोई बड़ी बात न लगे, पर मैं तो पलों में सदियाँ जी रहा था। मैंने उसको परिस्थितियों से लड़ते देखा था, जूझते देखा था, क्योंकि जब भी

हम कोई काम प्लान करते थे, उसमें कुछ न कुछ गड़बड़ जरूर आती थी, पर काम हो जाता था। चलिए, वापस लौटते हैं उस जगह, जहाँ मैं सौगत से पांच साल बाद मिल रहा था। मैं गाड़ी के पास पहुंचा। उस समय मेरी स्थिति विचित्र थी, जिसे शब्दों में वर्णन करना मुश्किल है। मैं समझ नहीं पा रहा था कि मैं उससे कैसे मिलूँगा? मैं अपनों से हाथ नहीं मिलाता और सौगत भी बिलकुल औपचारिक नहीं था। हमने आज तक कभी हाथ नहीं मिलाया क्यूंकि जब दिल मिल गया फिर हाथ मिलाने की क्या जरूरत है?

गले लगने का विकल्प जोखिम भरा लग रहा था। वहां उसके बहुत मातहत थे। वे पता नहीं इस मिलन को किस तरह से देखें, मैं इन्हीं विचारों में झूल रहा था कि सौगत बाहर निकला। दो-चार लोगों को कुछ निर्देश देने के बाद सीधे मेरी तरफ मुखातिब हुआ "और बे" कहकर गले लगा लिया, "चल ऊपर चल, यहाँ कहाँ घूम रहा है?" मतलब, हम लोगों के बीच कुछ भी नहीं बदला था। वो दोस्त भी क्या जो तमीज से बात करे? हा...हा।

थोड़ी देर में हम कमरे में बैठे थे। दस मिनट के बाद निर्णय लिया गया कि यहाँ नहीं मजा आ रहा है, घर चला जाए। चूँकि मैं अपने परिवार के साथ गया था, इसलिए यह दो परिवारों का पुनर्मिलन हो रहा था। किस्से, बातें, कहानियां भूले-बिसरे लोग उनसे जुड़ी यादें..., पर मैं ठण्ड से ठिठुर रहा था जबकि ये अक्टूबर की शुरुआत थी और कमरे में और बाहर हर जगह हीटर की व्यवस्था थी। भाभी से सौगत का स्वेटर लेकर पहना तब जाकर चैन पड़ा जबकि पहले से मैंने एक ऊनी इनर पहन रखा था। अगले चार दिन मैंने सौगत के उस स्वेटर का खूब शोषण किया। हम रात के बारह बजे वापस अपने सुइट पहुंचे (कमरा कहना उस जगह की बेइज्जती होगी)।

25 अक्टूबर को हम राजौरी को एक्सप्लोर करने निकल पड़े। पहला पड़ाव था, राजौरी से तीस किलोमीटर दूर बाबा गुलाम शाह की दरगाह। इन्हीं संत के नाम पर अभी राजौरी में एक विश्वविद्यालय की स्थापना की गई है। अब असली जम्मू-कश्मीर देखने की बारी थी। पहाड़ों के चक्कर लगाते हुए हम कई गाँवों से गुजर रहे थे। कई जगह सेब बिकते देखे। सोचा, खरीदा जाए। भाव सुनकर खुशी का पारावर न रहा। बीस रुपये किलो। सीढ़ीदार खेतों पर मक्के की कटाई हो चुकी थी और उनको सूखने के लिए खेतों में ही ढेर बना कर छोड़ दिया गया था। मक्का और दूध बहुतायत में यहां उपलब्ध है। भूमिहीन किसानों की संख्या नगण्य है। मजदूर बहुत महंगे हैं। मनरेगा का असर और काम, दोनों दिख रहे थे। पहाड़ों से निकलने वाले चश्मे आस पास के दृश्यों की सुंदरता में चार चाँद लगा रहे थे। चश्मे प्राकृतिक पानी के ऐसे स्रोत हैं जो पहाड़ों से निकलते हैं। पानी को बर्बादी से बचाने के लिए जगह-जगह नालियां बना दी गईं, जिससे लोग पानी का इस्तेमाल पीने और खेतों के लिए करते हैं। परवेज बता रहे थे कि कैसे आतंकवाद के दिनों में इन रास्तों में शाम तो क्या, दिन में भी लोग नहीं गुजरते थे। रास्ते के कई हिस्से एनकाउंटर की खौफनाक कहानियों के गवाह रह चुके थे, पर अब सब जगह शान्ति है। खुदा करे, ये शांति बनी रहे। दो घंटे के सफर के बाद हम दरगाह पहुँच चुके थे।

ऊँचाई पर बनी दरगाह लगभग 250 साल पुरानी है जहाँ



एक स्थानीय निवासी

चौबीस घंटे लंगर चलता है, जिसमें चावल, दाल और मक्के की रोटी प्रसाद में मिलती है। हमने पहले दरगाह में सजदा किया और चादर चढ़ाई। सब कुछ व्यवस्थित और शांत! दरगाह का प्रबंधन सरकार द्वारा स्थापित ट्रस्ट करता है। जो भी चढ़ावा आता है उसकी बाकायदा नाम-पते के साथ रसीद दी जाती है। एक खास बात यह थी कि इस दरगाह पर सभी मजहब के लोग आते हैं। जिनकी मन्नतें पूरी हो जाती हैं, उनमें से कुछ मुर्गे और पशु भी चढ़ाते हैं। पर उन पशुओं का वध दरगाह परिसर में नहीं किया जाता। उन्हें जरूरतमंदों को दे दिया जाता है। दरगाह के लंगर में सिर्फ शाकाहारी भोजन ही मिलता है। यहीं नमकीन कश्मीरी चाय भी पीने को मिली। दरगाह पर भीड़ तो थी, पर वो परेशान करने वाली नहीं थी।

दरगाह में दो घंटे बिताने के बाद हम चल पड़े पर्यटक स्थल देहरा की गली (डीकेजी) देखने। दरगाह से एक घंटे की यात्रा के बाद हम यहाँ पहुंचे। क्या नजारे थे...। इस जगह पर हमारे सिवा कोई नहीं था। सिर्फ बर्फ से ढके पहाड़ थे, जो पाक अधिकृत कश्मीर में थे। हांलाँकि धूप तेज थी, पर ठण्ड थी। एक पहाड़ी पर कुछ लकड़ी की झोपड़ियां बनाई गई हैं, जिनको गरम रखने के लिए सोलर एनर्जी का इस्तेमाल किया जाता है, जिससे पर्यावरण को नुकसान न पहुंचे। इसी पहाड़ी के समीप एक व्यू पॉइंट बनाया गया है, जहाँ से पूरे राजौरी का नजारा लिया जा सकता है। हमारे पीछे पुंछ शहर दिख रहा था और उसके पार पाक अधिकृत कश्मीर! सब कुछ एक था, पर बीच में नियंत्रण रेखा भारत को पाक अधिकृत कश्मीर से अलग कर रही थी।

दिन के भोजन की व्यवस्था यहीं की गई थी। भुना चिकन खाने के बाद एक लड्डू जैसा मांस का व्यंजन परोसा गया, जो भेड़ के मांस से बना था, जिसे 'रिस्ता' कहते हैं। यह खाने में बहुत स्वादिष्ट था। चूँकि मैं बहुत कम खा पाता हूँ, इसलिए एक से ज्यादा नहीं खा पाया। मुझे बताया गया कि यह कश्मीरी वाजवान का हिस्सा है, जिसमें भेड़ के मांस को लकड़ी के

बर्तन में गूंथा जाता है। फिर दही के साथ पकाया जाता है।

आतंकवाद प्रभावित इलाका होने के कारण पर्यटक यहाँ नहीं आते, पर अब शांति हो जाने के बाद राजौरी की बहुत सारी ऐसी जगहें जो एकदम अनछुई हैं, को देखने के लिए लोग आने लगे हैं। मेरे जैसे भीड़-भाड़ कम पसंद करने वाले इंसानों के लिए ऐसी जगहें जन्नत से कम नहीं हैं। खाना खाकर हम वहीं काफी देर तक घूमते रहे और ढेर सारी फोटोग्राफी की। निस्तब्ध वातावरण! शांति इतनी थी कि हम अपनी साँसों की आवाज को भी सुन सकते थे। मैं पहाड़ों की गोद में लेटा अक्तूबर की उस गुनगुनी दोपहर में अपने मन को जीवन भर सहेजे रखने वाली यादों से गर्म कर रहा था। शाम हो रही थी अब लौटने का वक्त था। रास्ते में दिखते चीड़ के पेड़ों पर जब सूर्य की किरणें पड़तीं तो वो हरे पेड़ भी सुनहली आभा देते और बगल में बहने वाले पानी के चश्मे चांदी जैसे चमकते। बहुत-सी किताबों में इस तरह के दृश्यों के बारे में पढ़ा था, पर अपनी आँखों से प्रकृति के ऐसे सोना-चांदी को पहली बार देखा रहा था। लौटते वक्त परवेज ने बताया कि इन गांवों में रहने वाले काफी लोग मध्यपूर्व के देशों में बेहतर जीवन की तलाश में चले गए हैं। उनके भेजे हुए पैसों से गाँव के घरों में छत टिन की बनने लग गई है। मिट्टी या सीमेंट की छत बर्फबारी में घर की रक्षा नहीं कर पाती और ये टिन की छतों वाले घर सूर्य की किरणों से ऐसे चमक रहे थे, जैसे पहाड़ पर अनगिनत शीशे रख दिए गए हों।

जगह-जगह श्रीनगर से लौटते बंजारों की भेड़-बकरियों का झुण्ड हमारा रास्ता रोक रहा था, जो सर्दियों में राजौरी जैसी जगहों पर लौट आते हैं, जहाँ बर्फबारी कम होती है और गर्मियों में फिर श्रीनगर का रुख कर देते हैं। धन के नाम पर इनके पास भेड़, बकरियां और घोड़े ही होते हैं, जिनसे इनका जीवन चलता है। ये सारा साल पैदल ही घूमते हैं। वापस लौटते समय मैं साथ बहती नदी में जाने से अपने आपको रोक नहीं पाया। कुछ बंजारों का कैम्प लगा था और वे शाम के भोजन की व्यवस्था में लगे थे। पुरुष सुस्ता रहे थे, महिलाएं चूल्हों पर रोटियां सेंक रही थीं। मैंने नदी में हाथ डाला। बर्फ से भी ठंडा पानी था, जो पहाड़ों पर जमी बर्फ के पिघलने से आ रहा था। यह पानी गर्मियों में भी इतना ही ठंडा रहता है, ऐसा मुझे बताया गया। सबको आगे भेजकर मैं आस पास के लोगों से बात करने लगा। पास ही एक दुकान थी, जहाँ का दुकानदार आतंकवाद से प्रभावित रह चुका था। मेरे हाथ में कैमरा देखकर उसने बहुत खुलकर मुझसे बात नहीं की, पर उसने बताया कि वो एसपीओ (जम्मू कश्मीर सरकार का एक आतंकवाद विरोधी कार्यक्रम जिसमें सरकार लोगों को शस्त्र और मासिक तनख्वाह देती है) रह चुका था। अब उसने किराने की दुकान खोल ली थी। हाँ, एक बात मुझे अच्छी लगी कि वो नए डीसी (जम्मू कश्मीर में डीएम को डीसी कहते हैं) के जनता दरबार से खुश था वो रेड डालते हैं और तुरंत कार्रवाई करते हैं। उसे बिल्कुल नहीं पता था कि मैं डीसी का दोस्त हूँ। शाम हो चुकी थी और हम वापस राजौरी में थे। सौगत ने मुझे अपने ऑफिस बुला लिया जो उसके बंगले के ठीक सामने था। वहां लोगों का जमावड़ा था। वो काम भी कर रहा था और मुझसे बात भी करता जा रहा है। धीरे-धीरे लोगों का जमावड़ा खत्म हुआ, लेकिन उसको कुछ फाइलें अभी और भी निपटानी थीं। मैंने कहा, ''आप काम करते चलें, मैं इसी का आनंद उठा रहा हूँ।'' आखिरकार हमने घर का रुख किया जहाँ ठण्ड और हीटर के बीच दो परिवार जमा हुए और गप्पें मारने का एक और दौर शुरू हुआ। खाने में प्रसिद्ध ट्राउट मछली और चिकन था। ट्राउट का नाम डिस्कवरी पर खूब सुना था, पर खाने का सौभाग्य पहली बार मिल रहा था। इधर-उधर की बातें करते रात के ग्यारह बज गए और राजौरी में मेरा एक दिन और खत्म हुआ।

अगला दिन धर्म-कर्म के नाम पर था। दोनों परिवारों ने वैष्णो देवी जाने का निश्चय किया। मैं वैष्णो देवी करीब दस साल पहले आया था। यह मेरी तीसरी वैष्णो देवी यात्रा होने वाली थी। हम अभी राजौरी से तीस किलोमीटर आगे चले होंगे कि रास्ते में एक भयानक एक्सीडेंट देखा। मोटरबाइक और एक कार में। एक घायल युवक रोड पर पड़ा था। उसको देख कर तो ऐसा लगा, जैसे कि उसके जीवन की अंतिम सांसें चल रही हों। हमारे साथ चल रहे पुलिस वालों ने कई गाड़ियाँ रोक कर उस युवक को अस्पताल पहुंचवाने की कोशिश की, लेकिन कोई फायदा नहीं हुआ। वे लोगों से निवेदन कर रहे थे कि तभी भाभी ने फैसला किया कि उस युवक को अपनी गाड़ी में सवार कराया जाए। राजौरी का जिला अस्पताल वहां से दूर था और हम लोग विपरीत दिशा में जा रहे थे, जहां कोई अस्पताल पास में नहीं था। ड्राइवर रशीद ने बताया कि यहां से पाँच किलोमीटर दूर एक सेना का अस्पताल था, पर पता नहीं वे उस



रास्ते में बंजारों की दुनिया



राजौरी की शाम

युवक का इलाज करेंगे या नहीं। भाभी ने फैसला किया कि किसी भी हालत में इसे अस्पताल ले चलेंगे और हमारी दोनों गाड़ियां अपनी अधिकतम गति से उन पहाड़ी सड़कों पर दौड़ने लगीं। तब मुझे एहसास हुआ कि इस खूबसूरत जगह पर जीवन कितना दुश्वार है। चारों ओर पहाड़ों पर घूमती हुई कम चौड़ी सड़कें और हर तरफ जंगल। ऐसे में कोई भी दुर्घटना खतरनाक हो सकती है। दोनों गाड़ियां सेना की बैरिकेटिंग को नजरंदाज करते हुए सेना के अस्पताल पहुंचीं। वहां तुरंत उसको भर्ती कर लिया गया। हम सेना के मानवीय रूप से प्रभावित हुए बगैर न रह सके। चूंकि सेना वहां लंबे समय से है, इसलिए जगह-जगह उनके कैम्प और अस्पताल बने हैं। सड़कों और पुलों के मामले में सीमा सड़क संगठन (बीआरओ) ने बहुत अच्छा काम किया है। ऐसी मुश्किल जगहों पर सड़क बनाना आसान काम नहीं है।

चार घंटे बाद हम कटरा पहुंच गए, जहां से सिर्फ पाँच मिनट के बाद हम वैष्णो देवी के हैलिपैड पर थे। तकनीक ने यात्रा का समय घटा दिया है? हेलीकॉप्टर की उड़ान मात्र पाँच मिनट की थी। चालक की बगल में दो लोग और पीछे चार लोग बैठाए जाते हैं। आगे बैठने वालों को हिदायत दी जाती है कि चालक से बात न करें और मशीनों को भी न छेड़ें। जगह की कमी के कारण चालक अपनी सीट पर लटक कर बैठा था। उसे देखकर मुझे भरी हुई टैक्सी याद आ गई, जिसका ड्राइवर ज्यादा सवारियों को बैठाने के लिए अपनी जगह भी कुर्बान कर देता है।

हेलीकॉप्टर से उड़ते हुए कटरा रेलवे स्टेशन दिखा, जहां श्रीनगर से जम्मू को जोड़ने वाली रेल पटरी बिछाने का काम तेजी से चल रहा था। इस रेल लाइन के पूर्ण रूप से शुरू होने के बाद जम्मू से श्रीनगर जाना पर्यटकों के लिए आसान हो जाएगा। अभी जम्मू से श्रीनगर सिर्फ हवाई और सड़कमार्ग से जुड़ा है। इस रेल लाइन को पहाड़ों के अंदर से निकाला जा रहा है, जिससे पर्यावरण को कम से कम नुकसान हो। पहाड़ के ऊपर से रेलवे लाइन निकालने में जंगलों को काटना पड़ता।

हेलीकॉप्टर ने जहाँ हमें छोड़ा वहां से से दो किलोमीटर पैदल चलने के बाद हम मंदिर के प्रांगण में थे। एक संयोग रहा है कि मैं पहली बार वैष्णो देवी वर्ष 1991 में आया था उसके बाद जब भी आया, हर बार मंदिर में परिवर्तन और कुछ नई मूर्तियां दिखतीं। मंदिर लगातार भव्य हो रहा है। भगवान को रूप बदलते देखना अच्छा लगता है। इसका श्रेय वैष्णो देवी ट्रस्ट को जाता है। मैंने सोचा था कि हेलीकॉप्टर से उतरने के बाद सामने ही माता का दरबार आ जाएगा, लेकिन हमें दो किलोमीटर चलना पड़ा। यह रास्ता मुझे अधीर कर रहा था, फिर मुझे याद आया आखिर भगवान भक्तों की परीक्षा न लें तो भला भक्त उन्हें भगवान क्यों मानें? पिछले बीस सालों में वैष्णो देवी उत्तर भारत में धार्मिक पर्यटन के सबसे बड़े क्षेत्र के रूप में उभरा है। मैं तो निरपेक्ष रूप से धर्म के इस मर्म को समझने की कोशिश कर रहा था, जहां कहीं घोड़े वाला ठग रहा है, कहीं बैटरी टैक्सी वाला! प्रसाद के नाम पर भी ठगा जा रहा है। सुरक्षा के नाम पर डर का माहौल था। कहने को तो भगवान के दरबार में सब बराबर हैं, लेकिन यहां भी वीआईपी दर्शन की सुविधा थी। जब तक हमने माता के दर्शन किए, तब तक शाम हो चली थी और शाम के बाद हेलीकॉप्टर नहीं उड़ते। अब हमारे पास पैदल लौटने के अलावा कोई विकल्प नहीं था। लौटने में तीन घंटे लगे। रात के नौ बजे हम लोग नीचे उतर आए। यहां से अभी राजौरी डेढ़ सौ किलोमीटर दूर था। थकान और नींद की कमी के मारे हम उस दिन रात में दो बजे राजौरी पहुंचे। उस सन्नाटे में जब हमारी गाड़ियाँ फर्राटा भरते हुए निकल रही थीं तो परवेज ने बताया कि आज से पाँच साल पहले रात में तो क्या शाम के बाद इस सड़क पर निकलना असंभव था, पर अब हालात सामान्य हैं।

अगले दिन हम सो ही रहे थे कि मुझे लगा कि कोई



धन्नीधर किले से ऐसे दिखता है राजौरी

मुझे आवाज दे रहा है। सुबह के सात बजे थे। पता चला, सौगत बकरीद होने के कारण नमाज की तैयारियों का जायजा सुबह से ही ले रहे थे। उसी कड़ी में हमारे गेस्ट हाउस आ गए। यही है भारत का आनंद। एक दिन पहले हम माता वैष्णो देवी के दरबार में थे, आज मुसलमानों के पवित्र त्यौहार बकरीद का लुत्फ उठाने को तैयार थे।

मुझे आदेश मिला कि हम जल्दी तैयार हो जाएं। घर चलना है। हम सभी ने आदेश का पालन किया। थोड़ी देर में एक सरप्राइज हमारे लिए था, जो मेरे लिए अप्रत्याशित था। मैं यह मान कर चल रहा था कि आज बकरीद होने के कारण सौगत की व्यस्तता ज्यादा रहेगा, पर सौगत ने सुबह-सुबह सब व्यवस्था का जायजा लेकर पूरा दिन हमारे साथ बिताने का फैसला किया। आज कहीं नहीं जाना। सामने लॉन में चटाई बिछ गई और सोफे लग गए। सब अपने-अपने समूह के साथ बैठ गए। पहले क्रिकेट और बैडमिंटन हुआ, फिर गाना-बजाना। हम और सौगत इन सबसे दूर गुफ्तगू में व्यस्त हो गए। कुछ पुराने किस्से कुछ नई कहानी और बीच में हम सब की जिंदगानी। इन सब में दोपहर होने को आई। समय कैसे पंख लगा कर उड़ा, पता ही नहीं चला। बीच में सौगत ने कैमरे पर अपना कमाल दिखाया। आज से दस साल पहले खींचे उसके कुछ फोटोग्राफ आज भी मेरे घर की शोभा बढ़ा रहे हैं। एक बार फिर उसने कुछ कमाल की तस्वीरें निकालीं।

अचानक उसने कहा, ''आज का लंच कुछ अलग तरीके से किया जाए'' और फिर क्या था? घर में लगे केले के पत्ते काटे जाने लगे। उनको धोकर एक शानदार लंच का इंतजाम किया गया। केले पर मछली और चावल। इसके अलावा कुछ मांसाहारी व्यंजन भी थे। मैंने मछली पर ध्यान केंद्रित किया क्योंकि ट्राउट लखनऊ में तो आसानी से मिलने से रही। सौगत के घर से कुछ दूर एक पहाड़ी पर मुझे एक किला पिछले दो दिनों से दिख रहा था। मैंने कहा, ''वहां क्या है?'' सौगत ने पूछा, ''चलेगा?'' मैंने कहा, ''हाँ!'' बस फिर क्या था? थोड़ी देर में लश्कर तैयार। डी.सी. साहब की गाड़ी चल पड़ी। किला दो किलोमीटर की दूरी पर था। इस किले का नाम धन्नी धर फोर्ट था जो सन् 1855 में बन कर तैयार हुआ था। इस किले के निर्माण का मुख्य उद्देश्य डोगरा राज और उसकी सेनाओं को सुरक्षित रखना था क्योंकि यहाँ से पूरा राजौरी देखा जा सकता है। यह किला किसानों से वसूले गए अनाज को रखने के काम में भी आता था जहाँ से अनाज को बाद में बेचा जाता था।

अब यहाँ भारतीय सेना का कब्जा है। यहाँ खरगोशों की पूरी कॉलोनी बसी हुई थी। कुछ छोटे, कुछ बड़े और कुछ एकदम बच्चे। रात घिर रही थी। राजौरी बिजली में जगमग कर रहा था। हवा ठंडी थी। सूरज डूब रहा था। मेरा मन भारी हो रहा था कि कल मुझे अपनी दुनिया में लौटना है। आज की रात राजौरी की आखिरी रात थी, पर मुझे लगता है जैसे-जैसे उम्र बढ़ रही है, मैं जिंदगी के प्रति निर्मम होता जा रहा हूं। यह सब कुछ तो सपने जैसा लग रहा है। अब वापस लौटने का वक्त था। रात को खाने पर मेरी खास पसंद पर मटन बना था जो मेरी उम्मीद से बहुत ज्यादा स्वादिष्ट था। मैं पिछले पाँच दिन से लगातार मांसाहार कर रहा था। भारत में भ्रमण के दौरान ऐसा पहली बार हुआ था। जब हम आखिरी बार खाने की टेबल पर साथ-साथ बैठे तब शायद पहली बार मैंने सौगत को थोड़ी देर के लिए जज्बाती होते देखा। सौगत इस मामले में एकदम अलग है। वह अपनी भावनाएं कभी नहीं दिखाता। वह क्या सोच रहा है, कोई नहीं जान सकता। खाने के बाद उसने फिर रोक लिया। हम इधर-उधर की बातें करने लग गए। मैंने औपचारिकतावश उसे शुक्रिया कहा तो उसने मुझे झिड़कते हुए कहा, ''इस सबकी मुझे जरूरत नहीं।'' अगले दिन हम भारत-पाकिस्तान सीमा पर जाने वाले थे। उसके बाद वहीं से जम्मू के लिए निकलना था, जहां से मुझे लखनऊ लौटना था। सौगत से स्टेशन पर मिलने की उम्मीद थी क्योंकि वह भी उसी दिन दिल्ली जा रहा था। ■

डिपार्टमेंट ऑफ जर्नलिज़्म एंड मास कम्युनिकेशन,
लखनऊ यूनिवर्सिटी



शब्दानुशासन की पाठशाला– भाग दो

आचार्य पं० पृथ्वीनाथ पाण्डेय

शताब्दियों से हमारे अधिकतर विद्वज्जन, शिक्षकवर्ग लेखकगण तथा विद्यार्थिवृन्द उच्चारण और लेखनगत अनुशासन की अवहेलना करते आ रहे हैं, जो कि सर्वथा अनुचित है; कारण कि अधिकतर लोग समझते हैं कि वे जिन शब्दों का अपने वाक्यों के अन्तर्गत प्रयोग करते समय, जिस अक्षरी (वर्तनी) का उपयोग करते हैं, वही 'अन्तिम' है; और उनकी यही अवधारणा उन्हें शब्द-संसार में 'अपंग' बना देती है। किसी को भी 'कूपमण्डूक' (कूएँ का मेढक) नहीं, प्रत्युत 'महासागर की ह्वेल' (एक प्रकार की विशालकाय मछली) बनने की ओर अग्रसर रहना चाहिए।

आपको ज्ञानार्जन की दिशा में अपनी ज्ञानेन्द्रियों और कर्मेन्द्रियों को सजग और सचेष्ट करते हुए, उनका विस्तार करना होगा; साथ ही, अपनी कारयित्री-भावयित्री प्रतिभा और शक्ति को जाग्रत् ('जागृत' अशुद्ध शब्द है।) करते हुए, 'अ से अ:' और 'क से ज्ञ' तक के शब्द-साम्राज्य पर शासन करने के लिए स्वयं को अभियोग्य सिद्ध करना होगा, तभी 'शब्दानुशासन' की परिव्याप्ति संलक्षित होगी।

आइए! शब्दसिन्धु में स्वयं को एक बूँद का सहस्रांश स्वीकार करते हुए ज्ञानावगाहन करें।

यहाँ वे शब्द दिये गये हैं, जिन्हें जनसामान्य अन्धभक्ति-भाव के साथ प्राय: व्यवहार करता आ रहा है। उसका प्रयोग कितना शुद्ध होता है और कितना अशुद्ध, आइए! परीक्षण करते है:-

नीचे कुछ शब्द दिये गये हैं। जो शब्द 'लघु कोष्ठक' के अन्तर्गत दिये गये हैं, वे शुद्ध हैं। अब कृपया निम्नांकित शब्दों का अवलोकन करें, फिर स्वयं से यह प्रश्न करें– अब तक की जा रही अशुद्धियों के लिए कौन उत्तरदायी रहा है?

अनाधिकार	(अनधिकार)
अनाधिकृत	(अनधिकृत)
गृहणी	(गृहिणी)
प्रज्जवलन	(प्रज्वलन)
कार्यकत्री	(कार्यकर्त्री)
रंग-बिरंगे	(रंग-विरंगे)
पाठ्येत्तर	(पाठ्येतर)
साहित्येत्तर	(साहित्येतर)
सृजन	(सर्जन)
दो दिनी	(द्विदिवसीय)
सौहार्द्र	(सौहार्द)
अत्यन्त ही	(अत्यन्त)
अज्ञानता	(अज्ञान)
निरोग	(नीरोग)
निर्दयी	(निर्दय)
आर्ट्स	(आर्ट्स)
आध्यात्म	(अध्यात्म)
चाहिये	(चाहिए)
काबिलियत	(क़ाबिलीयत)
शख़्सियत	(शख़्सीयत)
वृहद्	(बृहद्)
पूर्वाग्रह	(पूर्वग्रह)
बहुत बेहतर	(बेहतर)
सबसे बेहतरीन	(बेहतरीन)
विशिष्ठ	(विशिष्ट)
बसन्त-ऋतु	(वसन्त-ऋतु)
ऐलान	(एलान)
फितरत	(फ़ित्रत)
पूज्यनीय	(पूजनीय/पूज्य)
तत्कालिक	(तात्कालिक)
गण्यमान	(गण्यमान्य)
परलौकिक	(पारलौकिक)
सहस्त्र	(सहस्र)
व्यवसायिक	(व्यावसायिक)
हस्ताक्षेप	(हस्तक्षेप)
प्रत्यार्पण	(प्रत्यर्पण)
अन्ताक्षरी	(अन्त्याक्षरी)
इन्तजार	(इन्तिज़ार)
इन्तकाम	(इन्तिक़ाम)
इन्तकाल	(इन्तिक़ाल)
इन्तजाम	(इन्तिजाम)
पश्चाताप	(पश्चात्ताप)
प्रायश्चित	(प्रायश्चित्त)
बवाल	(वबाल)
हल्का	(हलका)
कूबत-कुबत	(क़ुव्वत)
नकल	(नक़्ल)
दरअसल	(दरअस्ल)
उपरोक्त	(उपर्युक्त)
आद्यान्त	(आद्यन्त)
प्रवाहमान	(प्रवहमान)
प्रमाणिक	(प्रामाणिक)
गत्यावरोध	(गत्यवरोध)
लिप्यान्तरण	(लिप्यन्तरण)
उल्टा	(उलटा)
प्रत्युतपनमति	(प्रत्युत्पन्नमति)
विद्वत्जन	(विद्वज्जन)
बिल्कुल	(बिलकुल)
नौरात्रि-पर्व	(नवरात्र-पर्व)
सन्यासी	(संन्यासी)
वधु	(वधू)
अभ्यस्थ	(अभ्यस्त)
मृत्योपरान्त	(मृत्यूपरान्त)
भेदना	(बेधना)
महत्व	(महत्त्व)
सक्षम	(क्षम)
सशक्त	(शक्त)
शुद्धिकरण	(शुद्धीकरण)
सशक्तिकरण	(शक्तीकरण)
सुश्रूषा	(शुश्रूषा)
महन्थ	(महन्त)
परिछेद	(परिच्छेद)
छत्रछाया	(छत्रच्छाया)
छत्रिय	(क्षत्रिय)
पुनर्जीवित	(पुनरुज्जीवित)
पुनर्जीवन	(पुनरुज्जीवन)
अन्तर्स्थापन	(अन्तरस्थापन)
रोशनी	(रौशनी)
वाङ्गमय	(वाङ्मय)
महिला नेत्री	(नेत्री)
मिष्ठान्न	(मिष्टान्न)
परिशिष्ठ	(परिशिष्ट)
प्राणप्रण	(प्राणपण)
वीभत्स	(बीभत्स)
शायद ही	(शायद)
विद्यालयी	(विद्यालयीय)
परिषद	(परिषद्)
उतर जाना	(उतर आना)
वापस लौटना	(वापसी/लौटना)
तुष्टिकरण	(तुष्टीकरण)
प्रस्तुतिकरण	(प्रस्तुतीकरण)
ओलम्पिक	(ओलिम्पिक)
कभी भी	(कभी)
साठ-गाँठ	(साँठ-गाँठ)
श्राप	(शाप)
निर्णय लेना	(निर्णय करना)
बहुब्रीहि	(बहुव्रीहि)
अप्रवास	(आप्रवास)
सम्राट	(सम्राट्)
अनुरागनी	(अनुरागिनी)
प्रतिक्षा	(प्रतीक्षा)
रूपए	(रुपये)
अन्तर्कलह	(अन्त:कलह)
अनेकों	(अनेक)
देर से	(देर में)
बहुत बहुत	(बहुत-बहुत)
सुरक्षाबलों	(सुरक्षाबल)
कोशों	(कोश)
आधीन	(अधीन)
परीक्षापयोगी	(परीक्षोपयोगी)
महत्वपूर्ण	(महत्त्वपूर्ण)
श्रेष्ठतम	(श्रेष्ठ)
आवागमन	(गमनागमन)
पुरूष	(पुरुष)
जागरुकता	(जागरूकता)
प्रलय होगी।	(प्रलय होगा।)
श्रीमान	(श्रीमान्)
तत्व	(तत्त्व)
चक्रवाती तूफान	(चक्रवात)
योगदान देना	(योगदान करना)
संकल्प लेना	(संकल्प करना)
अपूर्णीय क्षति	(अपूरणीय क्षति)
सविस्तारपूर्वक	(विस्तारपूर्वक)
यत्र-तत्र-सर्वत्र	(सर्वत्र)
भारी बहुमत से	(बहुमत से)
गाना गाना	(गीत गाना)
प्राकृतिक आपदा	(आपदा)
समन्दर, समुन्दर	(समुद्र)

'नुक़्तः'/'नुक़्ते' के प्रयोग की सार्थकता

'नुक़्तः' अरबी-भाषा का पुंल्लिंग-शब्द है। 'नुक़्तः' के 'त' के आगे लगे विसर्ग-चिह्न (:) का उच्चारण करते-करते उस चिह्न की वर्तनी 'अह' कालान्तर में 'आ' के रूप में उच्चरित होने लगी थी। इस प्रकार 'नुक़्तः' का प्रयोग 'नुक़्ता' के रूप में होने लगा और इस अशुद्धि की ओर किसी विद्वान् ने ध्यान भी नहीं किया। किस भाषान्तर्गत किस-किस शब्द में नुक़्तः (बिन्दी; अरबीभाषा का शब्द) का प्रयोग होगा, यह सतत अध्ययन और साधना का विषय है। बिना अध्ययन और अध्यवसाय के अनुचित प्रश्न-प्रतिप्रश्न करना, जड़बुद्धिता को प्रमाणित करता है। जो लोग नुक़्तः-प्रयोग की उपेक्षा करते हैं; उसके प्रयोग पर आपत्ति भी प्रकट करते हैं, सम्भवतः उन्हें इसका ज्ञान नहीं कि 'नुक़्तः' (नुक़्ता) के प्रयोग न करने से मौखिक और लिखित भाषा-व्यवहार अनर्थ उत्पन्न करता है। इतना ही नहीं, 'नुक़्तः' के ग़लत प्रयोग से भी वैसी ही स्थिति पैदा हो जाती है। ऐसे ही हज़ारों शब्दों में से कुछ के यहाँ अर्थभेद दिये गये हैं। आप विचार और मनन करें।

- खुदा – कोई जगह खोदी गयी।
  ख़ुदा – परमात्मा।
- जलील – प्रतिष्ठित।
  ज़लील – अधम।
- अजब – विचित्र।
  अज़ब – वह पुरुष, जो स्त्री न रखता हो।
- अजल – श्रेष्ठ; मृत्यु।
  अज़ल – अति नीच।
- कला – एक प्रकार की विद्या।
  क़ला – शत्रुता।
- जंग – युद्ध।
  ज़ंग – मैल।
- जारी – चलता हुआ, प्रवाहित।
  ज़ारी – विलाप।
- जाल – छल।
  ज़ाल – पथभ्रष्ट; श्वेत केशयुक्त वृद्ध व्यक्ति।
- कानून – चूल्हा।
  क़ानून – नियम।

आपने देखा-समझा कि एक नुक़्तः के समुचित प्रयोग के होने और न होने पर अर्थ का कितना अनर्थ होता है। नुक़्तः (नुक़्ता) का प्रयोग व्यापक स्तर पर होता है। एफ़, (अफ़्सानः/अफ़साना– उपन्यास) जीएच (ग़ज़ल– प्रेयसी से वार्त्तालाप; अरबी- फ़ारसी की कविता का एक विशेष प्रकार), केएच (ख़त– पत्र), पीएच (फ़साना– कहानी), क्यू (क़ानून) ज़ेड (ज़िन्दगी) आदिक से सम्बन्धित ऐसे शब्द बड़ी संख्या में हैं, जिनमें नुक़्तः का व्यवहार होता है।

निम्नांकित उदाहरणों को समझें:–

- एफ़ – फ़िल्म, फ़ाइन, फ़ाइनल, प्रोफ़ेसर फ़ित्रत, फ़ुजूल (फिजूल अशुद्ध है।) फ़िदा आदिक।
- जीएच – ग़ज़ल, ग़द्दार, ग़म, ग़रीब, ग़लत, ग़ैर आदिक।
- केएच – ख़ास, ख़्वाब, ख़ुश, ख़ूब, ख़ारा, ख़ारिज आदिक।
- पीएच – फ़ार्मसिस्ट, फ़ेज, फ़िलॉसफ़र आदिक।
- क्यू – क़ानून, क़ातिल, क़ाफ़िर, क़िस्मत आदिक।
- ज़ेड – ज़ील, ज़मीन, ज़ूम, ज़िप, ज़ह्र, ज़ेह्न (ज़हर और ज़ेह्न शब्द अशुद्ध हैं।) आदिक।

हिन्दी से एम.ए.	(हिन्दी में एम०ए०)
अहमियत- एहमियत	(अहम्मीयत)
एतिहासिक- एतेहासिक	(ऐतिहासिक)
अनुषांगिक- आनुषांगिक	(आनुषंगिक)
अनुवांशिक- आनुवांशिक	(आनुवंशिक)
भीतर के अर्थ में- वाह्य	(बाह्य)
रुई की खेती	(कपास की खेती)

दिनप्रतिदिन, दिन-प्रतिदिन	(प्रतिदिन)
बच्चों, शान्त रहो।	(बच्चो! शान्त रहो।)
भारी बहुमत से	(बहुमत से)
अहम् भूमिका	(अहम भूमिका)
मजदूर-मजदूरी	(मज्दूर-मज्दूरी)
मजबूर-मजबूरी	(मज्बूर-मज्बूरी)
मजबूत-मजबूती	(मज्बूत-मज्बूती)

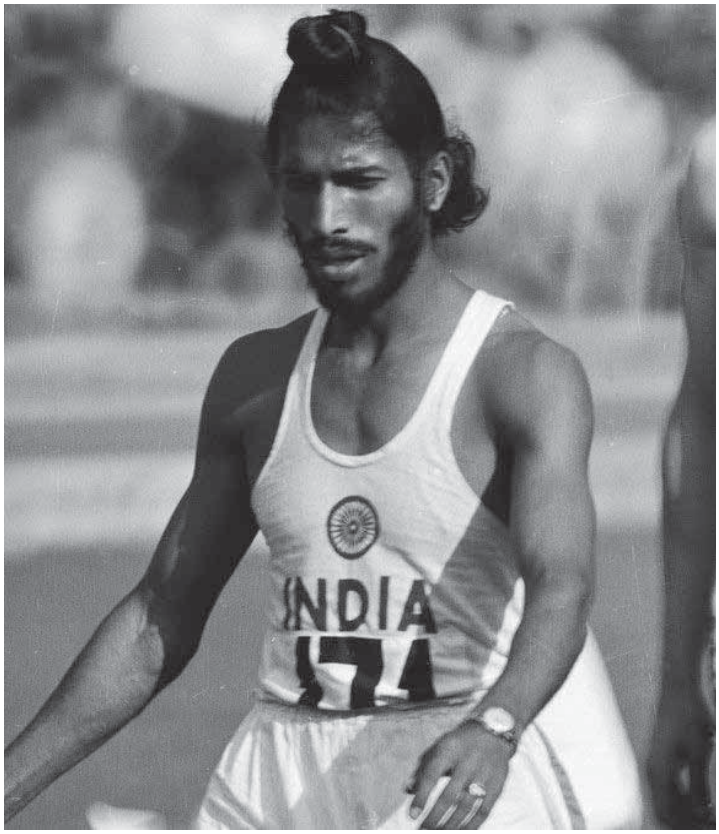
सम्पदाओं, सम्पत्तियों	(सम्पदा, सम्पत्ति)
नवीं कक्षा, नवमी कक्षा	(नौवीं कक्षा)
वह महिला बुद्धिमान् है।	(वह बुद्धिमती है।)
बाहर निकल जाना	(बाहर निकल आना)
बहुत अधिक संख्या में	(बहुत बड़ी संख्या में)
बहुत बड़ी मात्रा में	(अत्यधिक मात्रा में)

सुख-दुख, दोनों	(दुःख-सुख / दुःख और सुख)
उस पुरुष का वैदुष्य	(उस पुरुष की विद्वत्ता)
उस महिला की विद्वत्ता	(उस महिला का वैदुष्य)
फूल खिले हैं।	(कलियाँ खिली हैं।)
उस वाहन में बीस सवारी थी।	(उस वाहन में बीस यात्री सवार थे।)
समस्या का समाधान	(समस्या का निराकरण)
फूल खिले हैं।	(कलियाँ खिली हैं।)
उस वाहन में बीस सवारी थी।	(उस वाहन में बीस सवार थे।)
समस्या का समाधान	(समस्या का निराकरण)
आर्शीवाद, आसिर्वाद, आशिर्वाद	(आशीर्वाद)
विद्यालय के छात्र-छात्राएं/छात्र-छात्राएँ	(विद्यालय की छात्र-छात्राएँ)
विद्वान् (महिला)/महिला विद्वान्	(विदुषी)

विशिष्टताओं	(वैशिष्ट्य/विशेषताओं)
शत् शत् नमन, शत्-शत् नमन्	(शत-शत नमन।)
नन्हें मुन्ने, नन्हें-मुन्ने, नन्हें-मुन्नें	(नन्हेमुन्ने, नन्हे-मुन्ने)
शोधछात्र-शोधछात्रा	(शोधच्छात्र-शोधच्छात्रा)
महोदय– सम्बोधन के अर्थ में	(महोदय!)
संविधान के प्रावधान में	(संविधान के प्रविधान के अन्तर्गत)
शंका का निवारण	(शंका का समाधान; कारण का निवारण)
छटी कक्षा, छटवी कक्षा, छटीं कक्षा, छठवी, छठवीं	(छठी कक्षा)
जो आरोप लगाता है के अर्थ में– आरोपित	(आरोपी)
जिस पर आरोप लगाया जाये के अर्थ में– आरोपी	(आरोपित)
स्त्रोत– माध्यम/साधन के अर्थ में	(स्रोत) ■

मिल्खा सिंह

श्री अविनाश त्रिपाठी



1947 का साल, जमीन के दो अलग हुए टुकड़े जल रहे थे। पाकिस्तान वाले हिस्से से बहुत से हिन्दू और सिख अपनी जान बचाने के लिए रेल को अपना जिस्म सौंप रहे थे। रेल अगर पाकिस्तान की सीमा पार करके भारत में प्रवेश कर गई तो जान और जिस्म, एक ही रहते, वरना दोनों के अलग होने के इमकानात बहुत ज्यादा थे और रेल रोक ली जाती तो रेल में भी। इन्हीं खौफनाक दिनों में एक किशोर के भाई, बहिन, मां, बाप बलवाइयों के हाथों बेहद क्रूरता से मारे गए। अपनों के शरीर पर हर वार को यह किशोर अपनी आँखों से देखता है। यह घटना उस किशोर की आँखों से लेकर जेहन तक में गहरा घाव कर जाती है।

1947 में भारत आए इस किशोर ने अपनी बहन के साथ कुछ दिन रिफ्यूजी कैंप में काटे। धीरे-धीरे इस किशोर ने रेलवे प्लेटफॉर्म को अपना घर बना लिया और रेल में इधर-उधर भटकने लगा। एक बार बिना टिकट यात्रा में पुलिस ने पकड़ लिया और वह तिहाड़ जेल की कोठरी में अपने हालात को लेकर रोने लगा। कच्चा मन, बेहद तकलीफ भरी हालात, खाली हाथ इस किशोर को गलत रास्ते पर ले जाने को प्रेरित कर रहे थे। यहाँ तक इस किशोर ने एक रात डाकू बन जिन्दगी होम करने तक का फैसला ले लिया। इसी बीच उसकी बड़ी बहन ने अपने हाथ के कड़े कुरबान करके उसे बाहर निकाला और बड़े भाई ने आर्मी में भर्ती होने के लिए उत्साहित करना शुरू कर दिया।

1951 में आखिर इस युवा हो गए किशोर ने अपने चौथे प्रयास में आर्मी ज्वाइन कर ली।

आर्मी में हर जवान को 10 किलोमीटर की दौड़ लगानी होती थी। पहले 10 आने वालों को स्पोर्ट्स कैटेगरी में रखा जाता था और बेहतर खाने का इंतजाम किया जाता था। सालों से एक अदद बेहतर जिन्दगी, सम्मान, अच्छे खाने को तरस रहे इस नौजवान ने अब अपने पैरों में फौलाद और जिगर में हौसला भरना शुरू कर दिया। जल्दी ही यह नौजवान भारतीय खेल में अपना नाम बना चुका था और भारत का मीडिया इसे मिल्खा सिंह के नाम से जानने लगा था।

जल्दी ही अपनी चपल गति और जिन्दगी के लिए दौड़ते मिल्खा तब भारतीय ओलम्पिक टीम का हिस्सा हो जाते हैं, जब भारतीय टीम ऑस्ट्रेलिया, मेलबोर्न में अपने हुनर का मुजाहरा करने जाती है। कम अनुभव और सही तकनीकी के अभाव में इस ओलम्पिक में मिल्खा देश को निराश करते हैं। मिल्खा हीट में हार कर उस साल के ओलम्पिक से बाहर हो जाते हैं, लेकिन मिल्खा के हौसले में दरार नहीं आती बल्कि वो सीखने और बेहतर करने के लिए दृढ़प्रतिज्ञ हो जाते हैं। उस साल के ओलम्पिक चैंपियन चार्ल्स जेंकिन्स के पास मिल्खा अपनी तकनीकी और प्रैक्टिस को बेहतर करने पहुंचते हैं और उदार चार्ल्स, मिल्खा को चैंपियन बनने के गुर देते हैं।

उत्साहित मिल्खा अब भारत लौटते हैं और अपने बदन पर पसीने का समंदर उड़ेल देते हैं। बेहद कठिन और मुश्किल ट्रेनिंग सेशन और बदनतोड़ मेहनत के बाद मिल्खा राष्ट्रीय खेल कटक में 200 और 400 मीटर के सब रिकॉर्ड तोड़ देते हैं। अब मिल्खा के बदन में खून ज्यादा गर्म और इरादे ज्यादा इस्पाती हो गए थे। इसी बीच मिल्खा को पाकिस्तान से निमंत्रण मिलता है। पाकिस्तान के सबसे बड़े धावक अब्दुल खालिक और मिल्खा सिंह के बीच की प्रतियोगिता को सब अपनी आँखों में समाना चाहते थे। खालिक बेहतरीन धावक थे और जब दौड़ते थे तो धूल का सैलाब उठने लगता था। पाकिस्तान के राष्ट्रपति जनरल अयूब खान अपने इस धावक को मिल्खा से जिताकर, अपने लोगों के बीच पाकिस्तान का परचम फहराना चाहते थे। इधर निमंत्रण मिलते ही मिल्खा के जख्म की पपड़ियां उतरने लगीं। हर जख्म, सब्ज और ज्यादा गहरा हो गया। अपने माँ-बाप-भाई बहन के चेहरे, जिन्हें पाकिस्तान में बेरहमी से कत्ल किया गया था, हर चेहरा आँखों में उतर कर आँखों को सुर्ख करने लगा। दर्द और वेदना में मिल्खा ने पाकिस्तान जाने से इंकार कर



दिया। भारत के प्रधानमंत्री नेहरू को पता चला कि मिल्खा के घाव अभी भी हरे हैं तो उन्होंने मिल्खा से मिलकर गुजिश्ता बातों को भूलने का अनुरोध किया और पाकिस्तान जाकर खालिक को हराने का सुझाव दिया। मिल्खा अब धीरे-धीरे अपने घाव पर मरहम रखते गए और आखिर सर्दियों की एक सुबह पकिस्तान में मिल्खा अब्दुल खालिक के सामने खड़े थे। पाकिस्तान में उस दिन सिर्फ मिल्खा और खालिक की बातें थीं। स्टेडियम में 60 हजार से ज्यादा लोग अपने सामने कुछ आसमानी-सा होते हुए देखने जा रहे थे। सारे अखबारों में मिल्खा बनाम खालिक की खबरें पहले पन्ने पर थीं। खुद राष्ट्रपति अयूब खान स्टेडियम में दोनों को हवा में तैरते देखने के लिए उपस्थित थे। दौड़ शुरू होने के पहले कुछ मौलवी स्टेडियम में आए और खालिक के लिए विधिवत् दुआ मांगी गई। स्टेडियम के हर हिस्से से खालिक के लिए दुआ और शाबाशी की आवाजें आ रही थीं। मौलवी जब दुआ मांग कर जाने लगे, अकेले खड़े मिल्खा ने बुदबुदाते हुए कहा, ''मैं भी खुदा, ईश्वर का बंदा हूँ। थोड़ी दुआ तो मेरे हिस्से में भी आनी चाहिए।'' आखिर तय समय पर दौड़ शुरू हुई। दोनों उस दौर के एशिया के बेहतरीन धावक थे। पहले 100 मीटर तक खालिक मिल्खा से 4 कदम आगे चल रहे थे। स्टेडियम में अब खालिक के नाम का शोर नहीं, बल्कि चीत्कार हो रहा था। मर्द तो मर्द, औरतें भी खालिक के लिए शोर में अपनी आवाज और दुआ मिला रही थीं। रेस 150 मीटर की थी और मिल्खा अभी भी पीछे थे। दौड़ में सिर्फ 50 मीटर बचे थे। मिल्खा को अपने बीती जिन्दगी के दर्दीले लम्हे याद आ गए और मिल्खा ने पैरों में बिजली बाँध ली। अब मिल्खा के एक-एक कदम अपने साथ हुए हर अन्याय को उसी जमीन में कुचलने के लिए उठ रहे थे। 2 मीटर की दूरी की फिनिश लाइन तक पहुंचते ही मिल्खा का गर्व से भरा सीना आगे आता है और पूरा स्टेडियम, सर पर पगड़ी बाँध, दौड़ रहे इस सरदार के एहतराम में झुक जाता है। राष्ट्रपति अयूब खुद मिल्खा के पास आते हैं और कंधे पर हाथ रख कहते हैं, ''मिल्खा आज आप दौड़े नहीं, उड़ रहे थे। आप फ्लाइंग सिख हैं।'' अगले दिन मिल्खा और फ्लाइंग सिख का नाम सारे अखबारों में अलग रौशनी में चमक रहा था।

कमाल यह भी है कि मिल्खा और खालिक की पैदाइश की जगह में सिर्फ 500 मीटर का फासला था। एक ही जमीन और आबोहवा में दोनों की परवरिश हुई, लेकिन कुछ सालों के बाद दोनों एक रेखा से अलग अलग हो गए। खालिक ने इस दौड़ से पहले 35 अंतरराष्ट्रीय गोल्ड मैडल हासिल किए थे और एशिया के सर्वश्रेष्ठ धावक माने जाते थे, लेकिन मिल्खा की आग ने खालिक के हर सोने को पिघला कर पानी कर दिया था। अब मिल्खा अपने सम्मान और दर्द को भुलाने के लिए दौड़ रहे थे। तमाम एशियाई, कॉमनवेल्थ गेम और दूसरी बहुत सी प्रतियोगिताओं में अपने लिए सोना इकट्ठा कर रहे थे। हर सोना जीतने के बाद मिल्खा की आँख नम हो जाती और किशोरावस्था का वो दृश्य आँखों में उतर जाता जब मिल्खा को जेल से निकालने के लिए मिल्खा की बहन ने अपने सोने के कंगन बेच दिए थे। अब मिल्खा अपनी मांसपेशियों में इरादा, जोश और ताकत भरने लगते हैं।

आखिर रोम ओलम्पिक करीब है। इसी साल मिल्खा ने एशिया गणेश, कामनवेल्थ के गोल्ड हासिल किए थे और वो दुनिया के 4 सर्वश्रेष्ठ 400 मीटर धावक में माने जाते थे। रोम में अपनी हीट जीत कर मिल्खा फाइनल में रेस के स्टार्ट लाइन पर खड़े बंदूक की आवाज का बेसब्री से इंतजार करते हैं। आज मिल्खा इस दौड़ में अपने बदन की पूरी ताकत, अपने पैरों में भर देते हैं। दौड़ शुरू होती है और मिल्खा आधे से ज्यादा रेस में अव्वल नजर आते हैं। सबसे आगे दौड़ रहे मिल्खा को सिर्फ फिनिश लाइन दिख रही थी और अगल-बगल कोई भी धावक और उसकी पदचाप भी नहीं सुनाई दे रही थी। यहीं मिल्खा ने अपने जिन्दगी की सबसे बड़ी भूल कर दी। वो अपनी गति को थोड़ा धीमा कर देते हैं और पीछे मुड़कर दूसरे धावक को देखने लगते हैं। सेकंड में दौड़ की कहानी बदलने लगती है और तीन धावक इस बड़ी गलती को कुचलते हुए आगे बढ़ जाते हैं। फिनिश लाइन तक पहुंचते-पहुंचते मिल्खा का सीना तो फिनिश लाइन पर पहुंच गया लेकिन साउथ अफ्रीका के मैल्कम स्पेंस, अपने सर को लाइन के उस पार बढ़ा देते हैं। भारत के एथेलेटिक्स के इतिहास की सबसे बड़ी विजय, सैकंड के सौवें हिस्से से चूक जाती है।

उसके पहले और बाद में बहुत सी दौड़ें हुईं ,लेकिन भारतीय एथेलटिक्स में मिल्खा की दौड़ी ये दो दौड़ें हमेशा हमेशा के लिए अमर हो गईं।

खेल को जिन्दगी से बड़ा बनाते मिल्खा 19 जून को हमारा हाथ छुड़ा कर चले गए लेकिन भारत का हर खेल प्रेमी, इस हाथ के स्पर्श को हमेशा महसूस करता रहेगा। ■

फिल्म निर्माता, समीक्षक, टीवी पत्रकार,
अंतरराष्ट्रीय फिल्म समारोह में ज्यूरी एवं सदस्य

रेल, पर्यटन व साहित्य को एक साथ संजोए

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एक मात्र हिन्दी मासिक पत्रिका



भारतीय रेल

की सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

विजिट करें : www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn



सदस्यता शुल्क

मद		ऑफलाइन सदस्यता शुल्क (₹)	ऑनलाइन सदस्यता शुल्क. (₹)
एक प्रति (मासिक अंक)		20	-
एक प्रति (विशेषांक)		70	-
वार्षिक सदस्यता (सर्व साधारण)	एक वर्ष	250	263
	दो वर्ष	460	483
	तीन वर्ष	675	709
वार्षिक सदस्यता (रेलकर्मी)	एक वर्ष	200	210
	दो वर्ष	370	389
	तीन वर्ष	540	567
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) सी-मेल द्वारा		1,250	1,313
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) एयर-मेल द्वारा		2,500	2,625

(वार्षिक सदस्यता शुल्क विशेषांक के साथ)

भुगतान का माध्यम

ऑनलाइन सदस्य www.irctctourism.com/IRBRMag पर सदस्यता शुल्क का भुगतान कर सकते हैं।

ऑफलाइन डी.डी./चेक/म.ओ./पो.ओ./नगद **देय** - 'व्यापार प्रबंधक, भारतीय रेल, नई दिल्ली'

सदस्यता फॉर्म

नाम .....

पता .....

पोस्ट..... जिला.....

राज्य..... पिन कोड .....

मोबाइल ..... ई-मेल .....

रेल कर्मचारी : हाँ / नहीं वर्तमान सदस्यता (हो तो) संख्या ..... तारीख .....

अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें : व्यापार प्रबंधक, कमरा नं. 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001,
टेलीफोन: 011-47845378, 23382531, 45380 (रेलवे) **bmpr310rb@gmail.com**

पंजीयन संख्या : दिल्ली पोस्टल नं. डी.एल. (एन.डी.)-11/6031/2021-22-2023
आर.एन.आई. रजिस्टर्ड नं. 14427/1960
आई.एस.एस.एन. 2457-0001
दिनांक 08 को प्रकाशित तथा दिनांक 10-11 को प्रेषित



Coaches & Trainsets

Air Conditioners with Micro-processors

Bio Vacuum Toilet Systems

FRP Toilet Cubical

Side Panels and Roof Panels for Coach Interiors

Seats and other Accessories for Coach Interiors

Diesel Locomotives

Traction Alternators

Traction Motors

Radiator Cooling Fans

Dynamic Brake Grids

Dynamic Brake Blower Motors

Auxiliary Generators

Dustbin Blower & Motor

Driver Cab Air Conditioners

Electric Locomotives

Traction Motors

Traction Transformers

Pantographs

Harmonic Filters

Driver Cab Air Conditioners

Daulat Ram ENGINEERING

10/2, NH-12, Simrai, Post Obedullahganj, Dist. Raisen, Near Bhopal 464 993 INDIA
Tel.: +91 7480 231400 / 252 / 253, 8889000732 / 34 / 35 / 36. Fax: +91 7480 231250
e-mail: info@daulatram.org • web: daulatram.com

मुद्रक व प्रकाशक : **प्रशान्त कुमार पट्टनायक** द्वारा रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के लिए मैसर्स जे.के. ऑफसेट ग्राफिक्स प्रा.ली., बी-278, ओखला इंडस्ट्रियल एरिया, फेस-1, नई दिल्ली-20 में मुद्रित व 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली से प्रकाशित। संपादक : **योगेश अवस्थी**