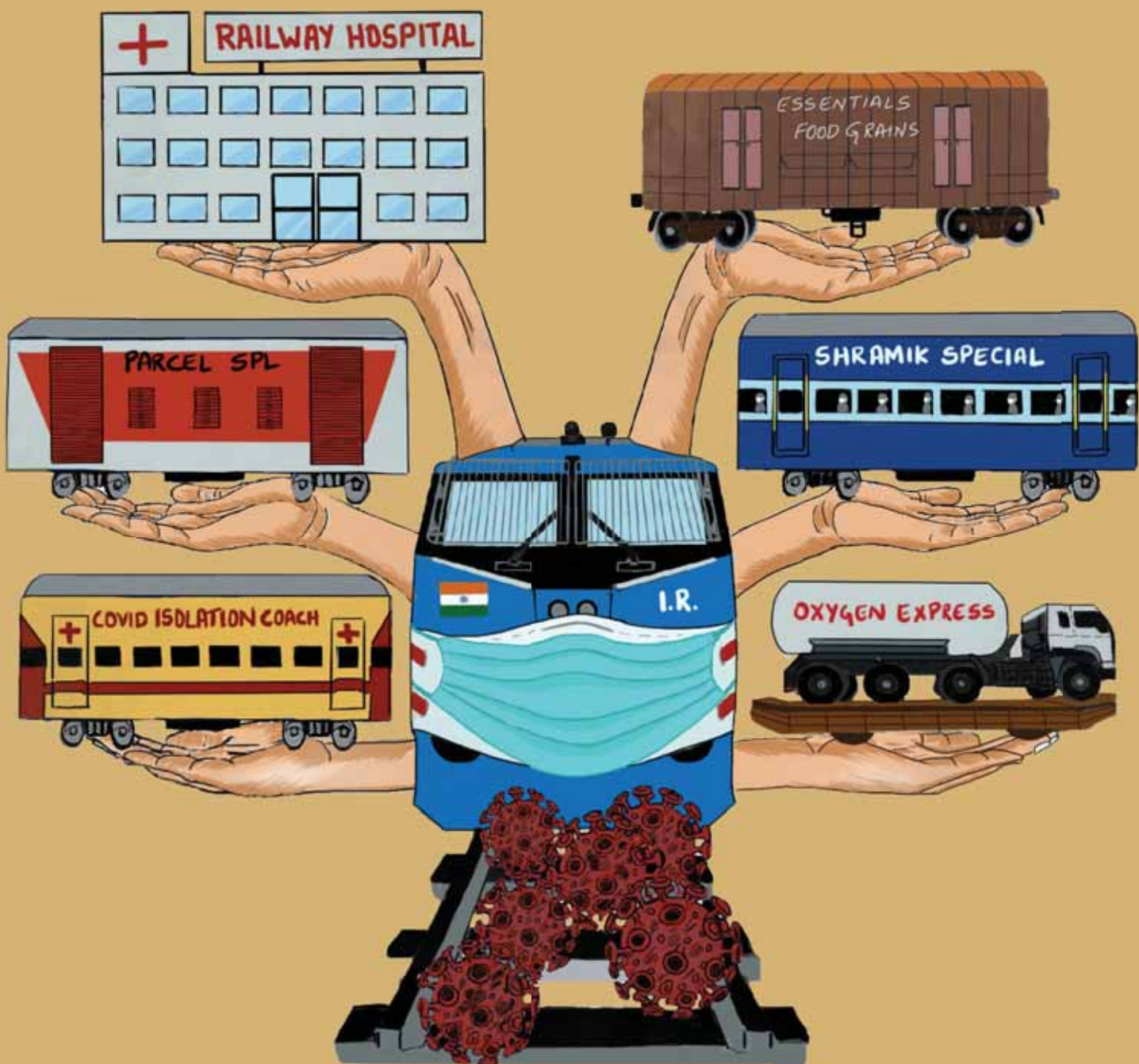
भारतीय रेल

जून–2021

₹ 20



चित्रकार–डॉ. अनूप एन.

चुनौतियों से लड़ने का पर्याय साबित होती 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

जून 2021 | आरंभ : 1960 | वर्ष : 61 | अंक : 11 | मूल्य : ₹20

संपादक मंडल

श्री सुनीत शर्मा
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड

श्री नरेश सालेचा
सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड

श्री सुशांत कुमार मिश्रा
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

संपादन सहयोग

श्री रणमत सिंह

आवरण

इलस्ट्रेशन - डॉ. अनूप एन., सहायक मंडल वित्त प्रबंधक, लखनऊ, पूर्वोत्तर रेलवे

फॉलो करें

Twitter : @bhartiyarailrb
Instagram : bhartiyarailpatrika

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

© भारतीय रेल



कोविड से जंग : ऑक्सीजन एक्सप्रेस *6*



मन की बात... *8*

9 359 ऑक्सीजन एक्सप्रेस से देश भर में 24,840 एमटी से ज्यादा ऑक्सीजन की आपूर्ति
10 भारतीय रेल के अस्पतालों के लिए 86 ऑक्सीजन संयंत्रों की व्यवस्था की जाएगी
11 आइसोलेशन इकाई के रूप में 7 राज्यों के 17 स्थानों पर कोविड केयर कोच कार्यरत
12 मन की बात : किसान रेल
13 रेल मंत्री ने राष्ट्रीय रेल एवं परिवहन संस्थान की प्रगति की समीक्षा की
14 रेल मंत्री ने चार धाम परियोजनाओं के लिए अंतिम मील संपर्क योजनाओं की समीक्षा की



रेल मंत्री ने परिचालन प्रदर्शन की समीक्षा की *15*

16 रेल मंत्री ने उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना की प्रगति की समीक्षा की
18 रेल मंत्री की अध्यक्षता में रेलवे हिन्दी सलाहकार समिति की बैठक संपन्न
19 भारतीय रेल ने मई महीने में अब तक का सर्वाधिक 114.8 मिलियन टन माल लोड किया
20 कोलकाता में 800 मीटर सुरंग के चुनौतीपूर्ण कार्य सफलतापूर्वक पूर्ण
21 भारतीय रेल ने 6,000 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा शुरू की
22 आरडीएसओ बना बीआईएस का प्रथम एसडीओ संस्थान
23 थ्री-टीयर एसी इकोनॉमी का 15 डिब्बों का प्रथम रेक रवाना
30 कोरोना काल के सबक — *प्रो. संजय द्विवेदी*
33 मुंबई सेंट्रल-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस ... — *श्री विमलेश चन्द्र*
36 रेलों का बचपन — *श्री मनोहरलाल वर्मा*
40 प्रादेशिक सेना - एक संकल्प — *श्री शशि किरण*
43 खेल जगत्
44 रेलों के अंचल से
55 सिनौली के गर्भ से निकली हजारों साल पुरानी सभ्यता — *श्री रणमत सिंह*
58 एक था रवि — *मीना पाठक*
64 महाराष्ट्र के पर्यटन स्थल — *श्री विपिन पवार*
70 शब्दानुशासन की पाठशाला — *आचार्य पं० पृथ्वीनाथ पाण्डेय*
73 ये हौसला कैसे झुके... — *श्री अविनाश त्रिपाठी*

FLUID CONTROLS®
ENGINEERING CONNECTIONS EVERYDAY



WE INNOVATE FOR **PERFORMANCE**



Fluid Controls® has over 45 years of experience in design and engineering connections for Rail & Metro brake piping assemblies. At our DSIR-approved R&D center, we offer customers design and FEA services, performance testing at our state-of-the-art laboratory and customized pre-fabricated tube and hose assemblies.

+91-22-68238000 railways@fluidcontrols.com fluidcontrols.com



संपादकीय

चुनौतियों से लड़ने का पर्याय साबित होती भारतीय रेल

कोरोना वायरस समग्र विश्व के लिए एक चुनौती बना हुआ है। भारत में कोरोना वायरस के प्रवेश से अब तक भारतीय रेल अपनी जिम्मेदारियों का सही मायनों में निर्वहन करती आ रही है। लॉकडाउन के दौरान खाद्य सामग्री की आपूर्ति सुनिश्चित करनी हो या जरूरतमंद मरीजों तक मेडिकल ऑक्सीजन जल्द से जल्द पहुँचाने का चुनौतियों भरा भागीरथ कार्य, जिन्हें हमारे रेलकर्मी चौबीसों घंटे कर रहे हैं। इस कार्य में भारतीय रेल की महिला रेलकर्मी भी पीछे नहीं हैं। यहां तक की महत्त्वपूर्ण ऑक्सीजन एक्सप्रेस के चुनौतीपूर्ण संचालन को स्वीकार करते हुए उन्हें उनके गंतव्य तक सुरक्षित पहुँचाने में महिला लोको पायलट्स की भूमिका सराहनीय रही है। हाल ही में प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने अपने कार्यक्रम 'मन की बात' की 77वीं कड़ी में भारतीय रेल के द्वारा देश के 15 राज्यों में पहुँचाई जा रही मेडिकल ऑक्सीजन के कार्य की भूरि-भूरि प्रशंसा की, साथ ही उन्होंने ऑक्सीजन एक्सप्रेस की एक महिला लोको पायलट से भी बात कर रेलकर्मियों का उत्साहवर्द्धन किया।

देश में कोरोना की दूसरी लहर ने भारत को तो बुरी तरह झकझोर दिया है। इससे देश के विविध राज्यों के अस्पतालों में ऑक्सीजन की कमी हो गई थी। ऐसे समय पर अन्य राज्यों से जल्द से जल्द ऑक्सीजन पहुँचाना अलग चुनौती थी, लेकिन भारतीय रेल ने सभी प्रकार के सुरक्षा मानकों को ध्यान में रखते हुए ऑक्सीजन एक्सप्रेस चलानी शुरू की। ग्रीन कॉरिडोर बनाकर कम से कम समय में इन ट्रेनों को गंतव्य तक पहुँचाया जा रहा है। 4 मई, 2021 तक भारतीय रेल 359 ऑक्सीजन एक्सप्रेस से करीबन 24,840 मीट्रिक टन ऑक्सीजन परिवहन कर चुकी है।

यह बात सभी लोग जानते हैं कि कोरोना की प्रथम लहर के समय लगे लॉकडाउन के दौरान हमारे देशवासियों को आवश्यक खाद्य वस्तुओं की कमी न हो, इसके लिए भारतीय रेल ने अपनी मालगाड़ियाँ दौड़ाई। विशेष पार्सल ट्रेनें चलाई गईं, जो आज भी दौड़ रही हैं। हमारे किसानों के कृषि उत्पाद लोगों तक समय पर पहुँचाने के लिए किसान रेलें चलाई जा रही हैं।

किसी ने कभी सोचा भी न होगा, उससे भी एक कदम आगे बढ़ते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल के नेतृत्व में भारतीय रेल ने अपने 4,700 यात्री कोचों को कोविड केयर कोच में परिवर्तित कर दिया, जिसमें 70,000 से अधिक लोगों को जरूरत पड़ने पर भर्ती किया जा सकता है। दूसरी लहर में 7 राज्यों में करीबन 17 स्थानों में इन कोचों का उपयोग किया गया।

रेलवे के चिकित्सा कर्मियों ने दिन-रात एक करते हुए कोविड के मरीजों की सेवा की है। रेलवे के 86 अस्पतालों को अपग्रेड किया गया है। इन अस्पतालों में कोविड के इलाज के लिए बेड्स की संख्या 2,539 से बढ़ाकर 6,972, आई.सी.यू. बेड्स की संख्या 273 से बढ़ाकर 573 तथा इन्वेसिव वेंटिलेटर की संख्या 62 से बढ़ाकर 296 कर दी गई है। हाल में रेल मंत्रालय ने सभी रेलवे अस्पतालों में ऑक्सीजन संयंत्र लगाने के लिए भी अपनी कमर कसी है।

भारतीय रेल ने लॉकडाउन के दौरान फंसे हुए लोगों को उनके गंतव्य स्थान तक पहुँचाने के लिए विशेष श्रमिक एक्सप्रेस चलाई थीं। इन ट्रेनों के यात्रियों को मुफ्त में भोजन तथा पानी देने की व्यवस्था रेलवे द्वारा की गई थी।

भारतीय रेल के रिसर्च डिजाइन एंड स्टैंडर्ड्स ऑर्गेनाइजेशन (आर.डी.एस.ओ.) को 'एक राष्ट्र एक मानक' अभियान के तहत ब्यूरो ऑफ इंडियन स्टैंडर्ड्स द्वारा पहला एस.डी.ओ. संस्थान घोषित किया गया है, जो भारतीय रेल के लिए गर्व की बात है।

कोविड के खिलाफ लड़ाई हम सबको साथ मिल कर लड़नी होगी। इसलिए सही ढंग से मास्क पहनें, शारीरिक दूरी का पालन करें तथा नियमित रूप से हाथ धोते रहें। अपना तथा अपने परिवारजनों का ध्यान रखें।

यह अंक आप को कैसा लगा, हमें जरूर बताएँ। ■

कोविड से जंग

ऑक्सीजन एक्सप्रेस

359 ◆ **ऑक्सीजन एक्सप्रेस**

1463 ◆ **टैंकर्स**

24840 ◆ **मेडिकल ऑक्सीजन**

(मीट्रिक टन में)

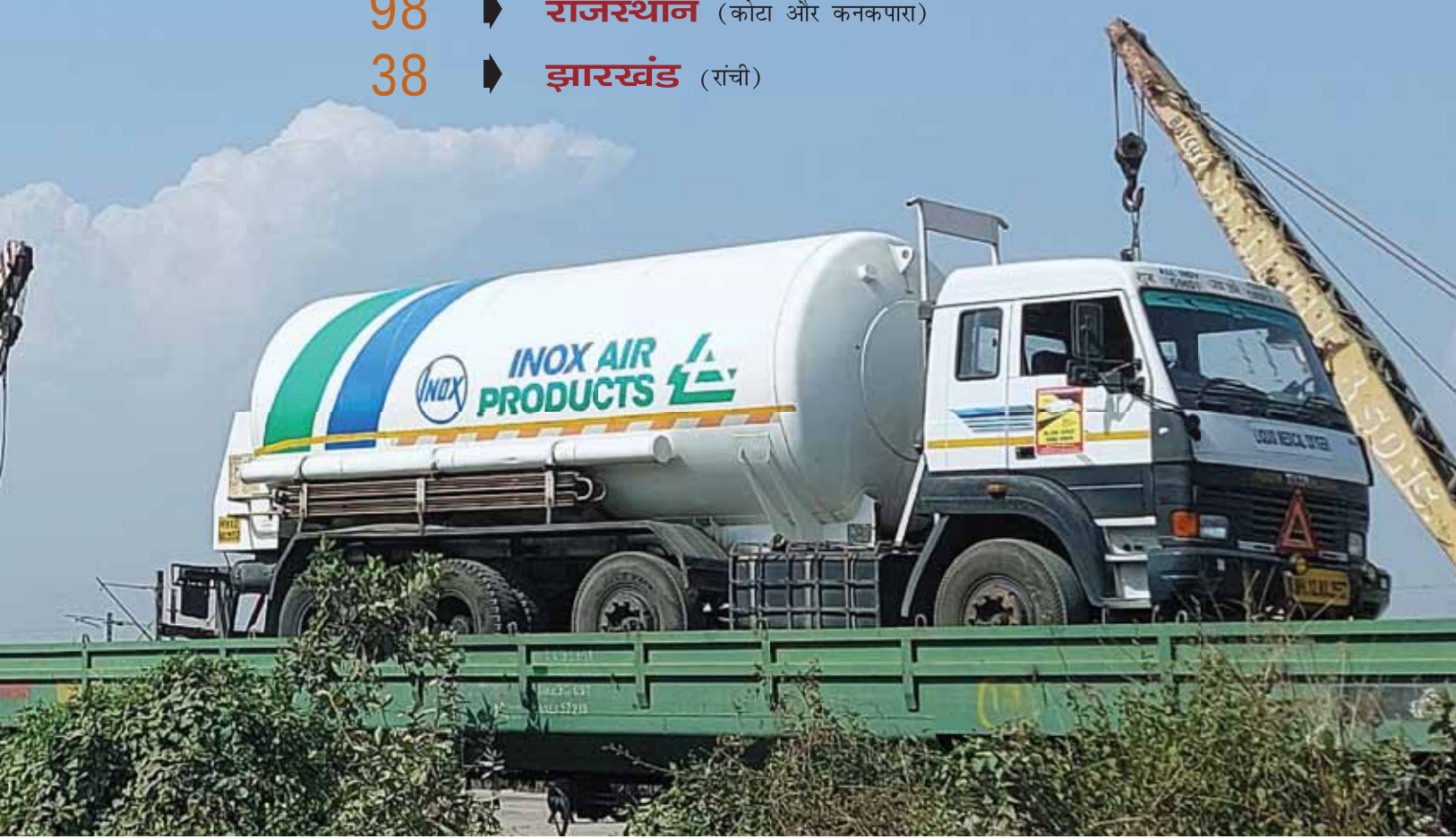
(4 जून, 2021 तक)

पश्चिम में ◆ हापा, वडोदरा, मुंद्रा से ऑक्सीजन की आपूर्ति

पूर्व में ◆ राउरकेला, दुर्गापुर, टाटानगर, अंगुल से ऑक्सीजन की आपूर्ति



5826	➧	**दिल्ली** (तुगलकाबाद, दिल्ली कैंट और ओखला)
3797	➧	**उत्तर प्रदेश** (लखनऊ, वाराणसी, कानपुर, बरेली, गोरखपुर और आगरा)
2870	➧	**कर्नाटक** (बेंगलुरु)
2135	➧	**हरियाणा** (फरीदाबाद और गुरुग्राम)
2711	➧	**तमिलनाडु** (तिरुवल्लूर, चेन्नई, तूतीकोरिन, कोयंबटूर और मदुरै)
2184	➧	**तेलंगाना** (हैदराबाद)
2528	➧	**आंध्र प्रदेश** (नेल्लोर, गुंटूर, तड़ीपत्री और विशाखापत्तनम)
656	➧	**मध्य प्रदेश** (सागर, जबलपुर, कटनी और भोपाल)
614	➧	**महाराष्ट्र** (नागपुर, नासिक, पुणे, मुंबई और सोलापुर)
513	➧	**केरल** (एर्नाकुलम)
320	➧	**उत्तराखंड** (देहरादून)
320	➧	**असम** (कामरूप)
225	➧	**पंजाब** (भटिंडा और फिल्लौर)
98	➧	**राजस्थान** (कोटा और कनकपारा)
38	➧	**झारखंड** (रांची)



मन की बात : प्रधानमंत्री ने महिला लोको पायलट से बात कर रेलकर्मियों को प्रोत्साहित किया

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने 30 मई, 2021 को 'मन की बात' की 77वीं कड़ी में भारतीय रेल द्वारा चलाई जा रही ऑक्सीजन एक्सप्रेस की भूरि-भूरि प्रशंसा की। साथ ही, उन्होंने ऑक्सीजन एक्सप्रेस की महिला लोको पायलट सुश्री शिरिषा गजनी से बात की। अक्षरशः प्रस्तुति –



साथियो, चुनौती के इसी समय में, ऑक्सीजन के ट्रांसपोर्टेशन को आसान करने के लिए भारतीय रेल भी आगे आई है। ऑक्सीजन एक्सप्रेस, ऑक्सीजन रेल ने सड़क पर चलने वाले ऑक्सीजन टैंकर से कहीं ज्यादा तेजी से, कहीं ज्यादा मात्रा में ऑक्सीजन देश के कोने-कोने में पहुंचाई है। माताओं-बहनों को ये सुनकर गर्व होगा कि एक ऑक्सीजन एक्सप्रेस तो पूरी तरह महिलाएँ ही चला रही हैं। देश की हर नारी को इस बात का गर्व होगा। इतना ही नहीं, हर हिन्दुस्तानी को गर्व होगा। मैंने ऑक्सीजन एक्सप्रेस की एक लोको पायलट शिरिषा गजनी जी को 'मन की बात' में आमंत्रित किया है।

मोदीजी – शिरिषाजी, नमस्ते!
शिरिषा – नमस्ते सर! कैसे हैं सर?

मोदीजी – मैं बहुत ठीक हूँ। शिरिषाजी, मैंने सुना है कि आप तो रेलवे पायलट के रूप में काम कर रही हो और मुझे बताया गया कि आपकी पूरी महिलाओं की टोली ये ऑक्सीजन एक्सप्रेस चला रही है। शिरिषाजी, आप बहुत ही शानदार काम कर रही हो। कोरोना काल में आप की तरह अनेक महिलाओं ने आगे आकर कोरोना से लड़ने में देश को ताकत दी है। आप भी नारी-शक्ति का एक बहुत बड़ा उदाहरण हैं, लेकिन देश जानना चाहेगा, मैं जानना चाहता हूँ कि आपको ये मॉटिवेशन कहाँ से मिलता है?
शिरिषा – सर, मुझको मॉटिवेशन मेरा माता-पिता में है, सर। मेरा फादर गवर्नमेंट एम्प्लाई हैं, सर! Actually I am having two elder sister, sir- We are three members, ladies only but my father giving very encourage to work. My first sister doing government job in bank and I am settled in railway. My parents only encourage me.



मोदीजी – अच्छा शिरिषाजी, आपने सामान्य दिनों में भी रेलवे को अपनी सेवाएँ दी हैं। ट्रेन को स्वाभाविक चलाया है, लेकिन जब ये एक तरफ ऑक्सीजन की इतनी माँग और जब आप ऑक्सीजन को ले के जा रही हैं तो थोड़ा जिम्मेदारी भरा काम होगा, थोड़ी और जिम्मेवारियाँ होंगी? सामान्य गुड्स को ले जाना अलग बात है, ऑक्सीजन तो बहुत ही डेलिकेट (delicate) भी होती है ये चीजें, तो क्या अनुभव आता था?
शिरिषा – मैं happily feel किया ये काम करने के लिए। ऑक्सीजन स्पेशल देने के टाइम में सभी देख किया, सेफ्टी का wise, formation wise, any leakage है। Next, Indian Railway भी supportive है, सर। ये ऑक्सीजन चलाने के लिए मुझको green path दिया, ये गाड़ी चलाने के लिए 125 kilometres, one and a half hour में reach हो गया। इतना रेलवे भी responsibility ले लिया, मैं भी responsibility लिया, सर।

मोदीजी – वाह!... चलिए शिरिषाजी, मैं आपको बहुत बधाई देता हूँ और आपके पिताजी-माताजी को विशेष रूप से प्रणाम करता हूँ जिन्होंने तीनों बेटियों को इतनी प्रेरणा दी और उनको इतना आगे बढ़ाया और इस प्रकार का हौसला दिया है। और मैं समझता हूँ ऐसे माँ-बाप को भी प्रणाम और आप सभी बहनों को भी प्रणाम, जिन्होंने इस प्रकार से देश की सेवा भी की और जज्बा भी दिखाया है। बहुत-बहुत धन्यवाद शिरिषा जी!
शिरिषा – धन्यवाद सर। Thank you Sir. आपका blessings चाहिए सर मुझे।

मोदीजी – बस, परमात्मा का आशीर्वाद आप पर बना रहे, आपके माता-पिता का आशीर्वाद बना रहे। धन्यवाद जी!
शिरिषा – धन्यवाद, सर।

साथियो, हमने अभी शिरीषाजी की बात सुनी। उनके अनुभव, प्रेरणा भी देते हैं, भावुक भी करते हैं। वास्तव में ये लड़ाई इतनी बड़ी है कि इसमें रेलवे की ही तरह हमारा देश जल, थल, नभ – तीनों मार्गों से काम कर रहा है। ■

359 ऑक्सीजन एक्सप्रेस से देश भर में 24,840 एमटी से ज्यादा ऑक्सीजन की आपूर्ति

सभी बाधाओं को पार करते हुए और नए समाधान खोजने के लिए, भारतीय रेल देश भर के विभिन्न राज्यों में तरल चिकित्सा ऑक्सीजन (एलएमओ) पहुंचाकर राहत प्रदान करने की अपनी यात्रा जारी रखे हुए है। 4 जून, 2021 तक भारतीय रेल ने देश के विभिन्न राज्यों में 359 ऑक्सीजन एक्सप्रेस से 1,463 से अधिक टैंकरों में 24,840 मीट्रिक टन से अधिक तरल चिकित्सा ऑक्सीजन की आपूर्ति की है।

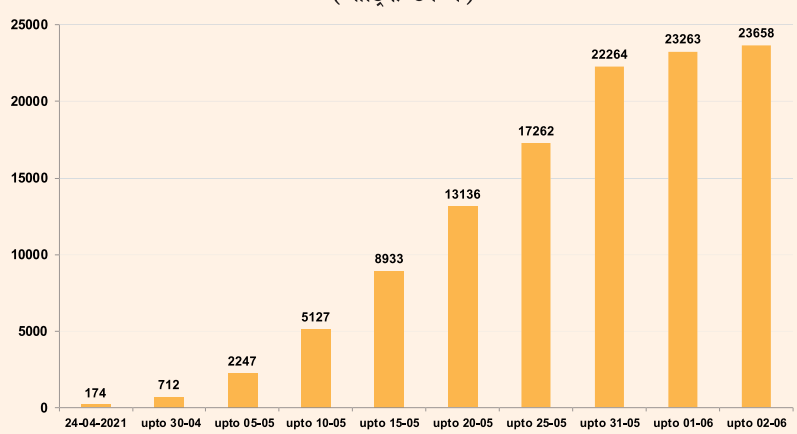


गौरतलब है कि ऑक्सीजन एक्सप्रेस ने 40 दिन पहले 24 अप्रैल को महाराष्ट्र में 126 मीट्रिक टन ऑक्सीजन के साथ अपनी आपूर्ति शुरू की थी। भारतीय रेल का प्रयास है कि अनुरोधकर्ता राज्यों को यथासंभव कम से कम समय में अधिक से अधिक तरल चिकित्सा ऑक्सीजन की आपूर्ति की जाए। 4 जून तक 15 राज्यों – महाराष्ट्र में 614 एमटी ऑक्सीजन, उत्तर प्रदेश में लगभग 3,797, मध्य प्रदेश में 656 एमटी, दिल्ली में 5826 एमटी, हरियाणा में 2,135 एमटी, राजस्थान में 98 एमटी, कर्नाटक में 2,870 एमटी, उत्तराखंड में 320 एमटी, तमिलनाडु में 2,711 एमटी, आंध्र प्रदेश में 2,528 एमटी, पंजाब में 225 एमटी, केरल में 513 एमटी, तेलंगाना में 2,184 एमटी, झारखंड में 38 एमटी और असम में 320 एमटी ऑक्सीजन पहुंचाई गई है।

अब तक ऑक्सीजन एक्सप्रेस ने देश के 15 राज्यों के लगभग 39 शहरों/कस्बों में एलएमओ की आपूर्ति की है। इनमें उत्तर प्रदेश में लखनऊ, वाराणसी, कानपुर, बरेली, गोरखपुर और आगरा, मध्य प्रदेश में सागर, जबलपुर, कटनी और भोपाल, महाराष्ट्र में नागपुर, नासिक, पुणे, मुंबई और सोलापुर, तेलंगाना में हैदराबाद, हरियाणा में फरीदाबाद और गुरुग्राम, दिल्ली में तुगलकाबाद, दिल्ली कैंट और ओखला, राजस्थान में कोटा और कनकपारा, कर्नाटक में बेंगलुरु, उत्तराखंड में देहरादून, आंध्र प्रदेश में नेल्लोर, गुंटूर, तड़ीपत्री और विशाखापत्तनम, केरल में एर्नाकुलम, तमिलनाडु में तिरुवल्लूर, चेन्नई, तूतीकोरिन, कोयंबटूर और मदुरै, पंजाब में भटिंडा और फिल्लौर, असम में कामरूप और झारखंड में रांची शामिल हैं।

भारतीय रेल पश्चिम में हापा, बड़ौदा, मुंद्रा और पूर्व में राउरकेला, दुर्गापुर, टाटानगर, अंगुल जैसे स्थानों से ऑक्सीजन की आपूर्ति कर रही है और फिर इसे जटिल परिचालन मार्ग नियोजन परिदृश्यों में उत्तराखंड, कर्नाटक, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, आंध्र प्रदेश, राजस्थान, तमिलनाडु, हरियाणा, तेलंगाना, पंजाब, केरल, दिल्ली, उत्तर प्रदेश, झारखंड और असम राज्यों में पहुंचा रही है।

ऑक्सीजन एक्सप्रेस द्वारा चिकित्सीय ऑक्सीजन का परिवहन : एक नजर में
(मीट्रिक टन में)



यह सुनिश्चित करने के लिए कि ऑक्सीजन राहत सबसे तेज समय में पहुंचे, रेलवे ऑक्सीजन एक्सप्रेस के संचालन में नए मानक स्थापित कर रही है। लंबी दूरी के ज्यादातर मामलों में इन महत्त्वपूर्ण मालगाड़ियों की औसत गति 55 से ऊपर है। उच्च प्राथमिकता वाले ग्रीन कॉरिडोर पर दौड़ रही मालगाड़ियों के लिए उच्चतम अत्यावश्यकता के साथ, विभिन्न क्षेत्रों की परिचालन टीमें सबसे चुनौतीपूर्ण परिस्थितियों में चौबीसों घंटे काम कर रही हैं ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि चिकित्सा हेतु ऑक्सीजन सबसे जल्दी और संभव समय सीमा में पहुंचे। विभिन्न वर्गों में परिचालन दल के परिवर्तन के लिए तकनीकी ठहराव को घटाकर 1 मिनट कर दिया गया है। ■

भारतीय रेल के अस्पतालों के लिए 86 ऑक्सीजन संयंत्रों की व्यवस्था की जाएगी

- इस समय 4 ऑक्सीजन संयंत्र कार्य कर रहे हैं, 52 को मंजूरी दी जा चुकी है और 30 प्रसंस्करण के विभिन्न चरणों में हैं
- पूरे भारत में 86 रेल अस्पतालों में व्यापक क्षमता वृद्धि की गई
- कोविड के इलाज के लिए बिस्तरों की संख्या 2,539 से बढ़ाकर 6,972 कर दी गई है
- इन्वेसिव वेंटिलेटर जोड़े गए हैं और उनकी संख्या 62 से बढ़ाकर 296 कर दी गई है
- महाप्रबंधकों को और अधिकार दिए गए हैं। वे हर मामले में दो करोड़ रुपये तक की लागत के साथ ऑक्सीजन उत्पादन संयंत्रों की मंजूरी दे सकते हैं



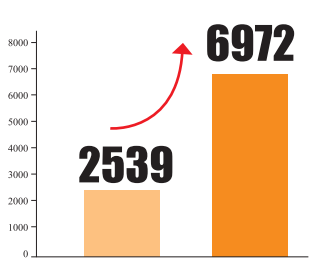
भारतीय रेल कोविड-19 के खिलाफ लड़ाई में कोई कसर नहीं छोड़ रही है। वह एक तरफ ऑक्सीजन से लदी ऑक्सीजन एक्सप्रेस को तेजी से अलग-अलग हिस्सों में पहुंचा रही है, वहीं दूसरी ओर यात्री और माल ढुलाई की आवाजाही जारी है। भारतीय रेल ने अपनी आंतरिक चिकित्सा सुविधाओं को भी चाक-चौबंद कर लिया है।

पूरे भारत में 86 रेलवे अस्पतालों में व्यापक क्षमता वृद्धि की योजना है। 4 ऑक्सीजन संयंत्र काम कर रहे हैं, 52 की मंजूरी दे दी गई है और 30 प्रसंस्करण के विभिन्न चरणों में हैं। सभी रेल कोविड अस्पतालों को ऑक्सीजन संयंत्रों से लैस किया जाएगा। चार मई 2021 की तारीख वाले रेलवे बीडी पत्र संख्या 2020/एफ(एक्स)II/पीडब्ल्यू/3/पीटी के तहत एमएंडपी (मशीनरी एंड प्लांट) के अंतर्गत महाप्रबंधकों को और अधिकार दिए गए हैं, वे हर मामले में दो करोड़ रुपये तक की लागत के साथ ऑक्सीजन उत्पादन संयंत्रों की मंजूरी दे सकते हैं। बहुत सारे उपाय किए गए हैं। कोविड के इलाज के लिए बिस्तरों की संख्या 2,539 से बढ़ाकर 6,972 कर दी गई है। कोविड अस्पतालों में आईसीयू बिस्तरों की संख्या 273 से बढ़ाकर 573 कर दी गई है। इन्वेसिव वेंटिलेटर जोड़े गए हैं और उनकी संख्या 62 से बढ़ाकर 296 कर दी गई है। रेल अस्पतालों में महत्त्वपूर्ण चिकित्सा उपकरण, जैसे बीआईपीएपी मशीन, ऑक्सीजन कंसंट्रेटर, ऑक्सीजन सिलेंडर आदि की सुविधा जोड़ने के लिए लगातार प्रयास किए जा रहे हैं। भारतीय रेल ने यह भी निर्देश जारी किया है कि कोविड प्रभावित कर्मचारियों को पैनल में शामिल अस्पतालों में जरूरत के अनुसार रेफरल आधार पर भर्ती किया जा सकता है। रेलवे अस्पतालों में इस विशाल क्षमता वृद्धि से चिकित्सा आपात स्थितियों से निपटने के लिए बेहतर बुनियादी ढांचे की शुरुआत करने में मदद मिलेगी। ■

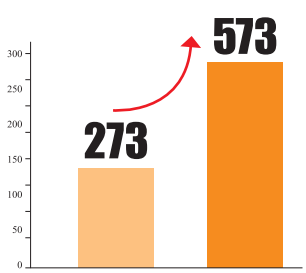


86 रेलवे अस्पतालों में व्यापक क्षमता वृद्धि

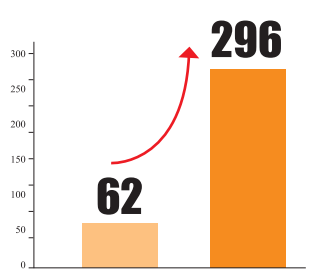
बिस्तरों की संख्या



आईसीयू बिस्तर



इन्वेसिव वेंटिलेटर





आइसोलेशन इकाई के रूप में 7 राज्यों के 17 स्थानों पर कोविड केयर कोच कार्यरत

कोविड-19 के खिलाफ चल रही लड़ाई में रेलवे के अधिकारियों और टीम ने समय-समय पर और समन्वित कार्रवाई के माध्यम से राज्यों के स्वास्थ्य अधिकारियों और प्रशासन तक पहुंचने के लिए प्रयास जारी रखा है। केंद्रित निगरानी और कार्यों के विस्तृत प्रोटोकॉल के माध्यम से रेलवे ने राज्यों की मांग के अनुसार देश के विभिन्न हिस्सों में आइसोलेशन कोच पहुंचा दिया है। प्लेटफॉर्म पर तैनात किए गए आइसोलेशन कोचों को विधिवत् रूप से बंद कर दिया गया है और उन्हें अलग जगह खड़ा किया गया है और वहां ड्यूटी पर चिकित्सा कर्मियों की सुविधा के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं। जहां पीपीई किट को निकालने और पहनने की स्थायी सुविधाएं उपलब्ध नहीं थीं, वहां रेलवे ने पुरुषों और महिला स्वास्थ्य कर्मियों के लिए कोचों में अलग से अस्थायी व्यवस्था प्रदान करने का प्रयास किया है। आरपीएफ स्टाफ को चौबीसों घंटे इन स्वास्थ्य सुविधाओं की देखभाल के लिए तैनात किया गया है। रेलवे ने आपात स्थितियों में प्रत्येक कोच में 2 ऑक्सीजन सिलेंडर और आग बुझाने का भी प्रावधान किया है। इसके अलावा, रेलवे ने इन कोचों में मरीज के आने-जाने के लिए के लिए रास्ते का मार्गदर्शन और रैंप सुविधा भी तैयार की है।

8 मई, 2021 तक इन आइसोलेशन कोचों को देश के 7 राज्यों के 17 स्टेशनों पर तैनात किया गया है और वहां कोविड केयर के मरीजों के लिए खान-पान की व्यवस्था की जाती है। वर्तमान में विभिन्न राज्यों को 4,700 बिस्तर वाले 298 कोविड केयर कोच सौंप दिए गए हैं। 7 राज्यों में कोच की तैनाती के तहत रेलवे ने महाराष्ट्र राज्य में 60 कोच तैनात किए हैं। रेलवे ने अजनी इनलैंड डिपो पर मौजूद 11 कोविड केयर कोच (जिसमें से एक कोच में विशेष रूप से चिकित्सा कर्मी और आपूर्ति की व्यवस्था की गई है) को नागपुर नगर निगम को सौंप दिया है। पालघर में जहां रेलवे ने हाल ही में 24 कोच प्रदान किए हैं वहां भी अब यह सुविधा शुरू हो गई है। रेलवे ने मध्य प्रदेश में 42 कोच तैनात किए हैं। पश्चिम रेलवे के रतलाम डिविजन ने इंदौर के पास तिही स्टेशन पर 320 बेड की क्षमता वाले 22 कोच तैनात किए हैं। वहीं भोपाल में 20 कोच तैनात किए गए हैं।

नवीनतम जानकारी के अनुसार, असम की ताजा मांग के तहत रेलवे ने गुवाहाटी में 21 आइसोलेशन कोचों को पहुंचाया है और 20 आइसोलेशन कोचों को सिलचर (एन.एफ.रेलवे) के पास बदरपुर ले जाया गया है। इसके पहले इसी सप्ताह में साबरमती, चांदलोड़िया और दीमापुर में आइसोलेशन कोच तैनात किए गए थे। दिल्ली में रेलवे ने राज्य सरकार की मांग को पूरा करते हुए 1,200 बेड की क्षमता वाले 75 कोविड केयर कोच पहुंचाए हैं। इसके तहत 50 कोच शकूरबस्ती और 25 कोच आनंद विहार स्टेशनों पर तैनात किए गए हैं। यहां कुल 1,200 बेड उपलब्ध हैं। उत्तर प्रदेश में हालांकि कोच की अभी तक राज्य सरकार द्वारा मांग नहीं की गई है, किंतु फैजाबाद, भदोही, वाराणसी, बरेली और नजीबाबाद में प्रत्येक जगह पर 10 तैयार रखे गए हैं, जिनकी कुल क्षमता 800 बेड (50 कोच) है। रेलवे ने आइसोलेशन इकाइयों के रूप में काम करने हेतु लगभग 70,000 बिस्तरों के साथ 4,400 से अधिक आइसोलेशन डिब्बों का एक बेड़ा उपलब्ध कराया है। ■

4,400 कोविड केयर कोच

70,000 आईसोलेशन बेड

कोविड की शेष व संबंधित खबरें पढें पेज 24 से 32 पर →

मन की बात : किसान रेल



प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने 30 मई, 2021 को 'मन की बात' की 77वीं कड़ी में भारतीय रेल द्वारा चलाई जा रही किसान रेल के विषय में कहा कि –

''साथियो, आज हमारे देश के किसान कई क्षेत्रों में नई व्यवस्थाओं का लाभ उठाकर कमाल कर रहे हैं, जैसे कि अगरतला के किसानों को ही लीजिए! ये किसान बहुत अच्छे कटहल की पैदावार करते हैं। इनकी मांग देश-विदेश में हो सकती है, इसलिए इस बार अगरतला के किसानों के कटहल रेल के जरिए गुवाहाटी तक लाए गए। गुवाहाटी से अब ये कटहल लंदन भेजे जा रहे हैं। ऐसे ही आपने बिहार की 'शाही लीची' का नाम भी सुना होगा। 2018 में सरकार ने शाही लीची को जी आई टैग (GI Tag) भी दिया था ताकि इसकी पहचान मजबूत हो और किसानों को ज्यादा फायदा हो। इस बार बिहार की यह 'शाही लीची' भी हवाई-मार्ग से लंदन भेजी गई है। पूरब से पश्चिम, उत्तर से दक्षिण हमारा देश ऐसे ही अनूठे स्वाद और उत्पादों से भरा पड़ा है। दक्षिण भारत में, विजयनगरम के आम के बारे में आपने जरूर सुना होगा। अब भला ये आम कौन नहीं खाना चाहेगा! इसलिए अब किसान रेल सैकड़ों टन विजयनगरम आम दिल्ली पंहुचा रही है। दिल्ली और उत्तर भारत के लोगों को विजयनगरम आम खाने को मिलेगा और विजयनगरम के किसानों को अच्छी कमाई होगी। किसान रेल अब तक करीब-करीब 2 लाख टन उपज का परिवहन कर चुकी आदि है। अब किसान बहुत कम कीमत पर फल, सब्जियाँ अनाज देश के दूसरे सुदूर हिस्सों में भेज पा रहा है।'' ■







- रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल और कृषि एवं किसान कल्याण मंत्री श्री नरेन्द्र सिंह तोमर द्वारा 7 अगस्त, 2020 को पहली किसान रेल का उद्घाटन किया गया था जो महाराष्ट्र के देवलाली से बिहार के दानापुर के बीच चलाई गई थी।
- 100वीं किसान रेल को माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी द्वारा हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया था।
- 59 मार्गों पर 738 किसान रेलों का संचालन किया जा चुका है, जिससे 2.33 लाख टन कृषि उत्पादों का परिवहन किया जा चुका है।
- किसान रेल के द्वारा मुख्यत: प्याज, केला, आलू, सन्तरा, शिमला मिर्च, अनार, शरीफा, चीकू और अन्य फल तथा सब्जियों का परिवहन किया गया।
- 84 स्टेशनों पर 100 प्रतिशत पार्सलों की बार कोडिंग की जा रही है। ■

रेल मंत्री ने राष्ट्रीय रेल एवं परिवहन संस्थान की प्रगति की समीक्षा की

''एनआरटीआई को पिछले सात वर्षों में जैव शौचालय, रेल विद्युतीकरण, ढांचागत अपग्रेडेशन जैसी रेलवे द्वारा की गई पहलों पर अनुसंधान करना चाहिए।''

रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल



राष्ट्रीय रेल एवं परिवहन संस्थान की प्रगति की समीक्षा करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल। साथ में हैं, अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, श्री सुनीत शर्मा तथा रेलवे बोर्ड के अन्य सदस्य एवं उच्चाधिकारीगण

रेल एवं वाणिज्य तथा उद्योग और उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने राष्ट्रीय रेल एवं परिवहन संस्थान की प्रगति की समीक्षा करते हुए कहा कि एनआरटीआई को पिछले सात वर्षों में जैव शौचालय, रेल विद्युतीकरण, ढांचागत अपग्रेडेशन जैसी रेलवे द्वारा की गई पहलों पर अनुसंधान करना चाहिए।

मंत्री ने कहा कि रेलवे के तहत सभी प्रशिक्षण संस्थानों को एनआरटीआई का एक प्रबंधन छत के नीचे आना चाहिए। यह न केवल अकादमिक इनपुट की गुणवत्ता में सुधार लाएगा बल्कि इससे प्रशिक्षण मानदंडों में एकरूपता आएगी, लागत में कमी आएगी तथा संसाधन उपयोग होंगे। मंत्री ने कहा कि तीन वर्ष की कम अवधि के भीतर ही एनआरटीआई अध्ययन के एक अग्रणी संस्थान के रूप में उभरा है और इसके शैक्षणिक बुनियादी ढांचे को समृद्ध बनाने के सभी प्रयास किए जाने चाहिए।

उल्लेखनीय है कि एनआरटीआई उच्च शिक्षा पर फोकस, रेल एवं परिवहन प्रौद्योगिकी तथा प्रबंधन में अत्याधुनिक अनुसंधान के जरिये नई प्रतिभा का विकास करने के लिए एक विश्व स्तरीय संस्थान बनने की राह पर है। एनआरटीआई का लक्ष्य बहुविषयक उत्कृष्टता केंद्रों का विकास करना है जो परिवहन क्षेत्र में अनुसंधान एवं शिक्षा को बढ़ावा देने के लिए सहयोगी निर्माण होंगे।

- रेलवे के तहत सभी प्रशिक्षण संस्थानों को एनआरटीआई के एक प्रबंधन के अंतर्गत आना चाहिए : श्री गोयल
- तीन वर्षों के भीतर, एनआरटीआई, अध्ययन के एक अग्रणी संस्थान के रूप में उभरा है और इसके शैक्षणिक बुनियादी ढांचे को समृद्ध बनाने के हर संभव प्रयास किए जाने चाहिए : श्री पीयूष गोयल

एनआरटीआई की रणनीति करीकुलम, शोध परियोजनाओं तथा कार्यकारी शिक्षा कार्यक्रमों के विकास पर सहयोग के लिए संस्थागत साझेदारियों के जरिये अग्रणी वैश्विक संस्थानों से दुनिया भर से सर्वश्रेष्ठ विशेषज्ञता प्राप्त करने पर केंद्रित है। एनआरटीआई लॉजिस्टिक्स, परिवहन और प्रबंधन के सभी पहलुओं में अत्याधुनिक स्नातक एवं मास्टर प्रोग्राम संचालित कर रहा है।

एनआरटीआई रेलवे एवं परिवहन क्षेत्र में विद्यमान प्रतिभाओं के लिए पेशेवर विकास में भी सहायता कर रहा है। ■

रेल मंत्री ने चार धाम परियोजनाओं के लिए अंतिम मील संपर्क योजनाओं की समीक्षा की



रेल और वाणिज्य एवं उद्योग व उपभोक्ता कार्य और खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 27 मई को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग द्वारा चार धाम परियोजनाओं के लिए अंतिम मील कनेक्टिविटी योजनाओं की समीक्षा की। इस बैठक में अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, श्री सुनीत शर्मा एवं रेलवे बोर्ड के अन्य सदस्य एवं उच्चाधिकारी उपस्थित थे

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग व उपभोक्ता कार्य और खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने चार धाम परियोजनाओं के लिए अंतिम मील कनेक्टिविटी योजनाओं की समीक्षा की। इस दौरान उन्होंने कहा, "तीर्थयात्रियों को चार धामों के साथ ब्रॉड गेज (बीजी) लिंक से आगे तेज, सुरक्षित और आरामदायक गंतव्य संपर्क मिलना चाहिए।"

रेल मंत्री ने संबंधित अधिकारियों को नागरिकों की सुविधा और सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए सभी विकल्पों की एक विस्तृत समीक्षा करने का निर्देश दिया। उन्होंने कहा कि संपूर्ण परियोजना के पूरा होने तक के लिए विस्तृत लागत अनुमानों के साथ सभी अंतिम गंतव्य तक संपर्क के विकल्पों की जांच की जानी चाहिए।

मंत्री ने कहा कि पर्यटन की जरूरत को पूरा करने और तीर्थयात्रियों के लिए सुरक्षित और समय पर मंदिर तक पहुंचने को सुविधाजनक बनाने को लेकर परियोजना के लिए एक व्यापक योजना बनाने की आवश्यकता है। इस बात को रेखांकित किया जा सकता है कि चार धाम यानी यमुनोत्री, गंगोत्री, केदारनाथ और बद्रीनाथ से नई बीजी रेल संपर्क के लिए अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) पूरा होने के करीब है। केदारनाथ और बद्रीनाथ रेल संपर्क कर्णप्रयाग स्टेशन से शुरू होगा, जो 125 किलोमीटर लंबी ऋषिकेश-कर्णप्रयाग नई बीजी रेल लाइन परियोजना का हिस्सा है, जिसका निर्माण काफी तेजी से किया जा रहा है। गंगोत्री और यमुनोत्री रेल कनेक्टिविटी मौजूदा डोईवाला स्टेशन से शुरू होगी। चार धाम बीजी रेल कनेक्टिविटी सर्वेक्षण के अनुसार, नई बीजी रेल लाइन का टर्मिनल स्टेशन बरकोट, उत्तरकाशी, सोनप्रयाग और जोशीमठ में समाप्त हो रहा है, जो कि तीव्र ढलाने वाले भूभाग और बीजी व्यवस्था की ढाल की सीमा के कारण चार धाम मंदिरों से कम है।

पर्यटन की जरूरत को पूरा करने और तीर्थयात्रियों के सुरक्षित और समय पर मंदिरों तक पहुंचने को सुविधाजनक बनाने के लिए नए बीजी रेलवे टर्मिनल स्टेशनों को धामों (मंदिरों) से जोड़ने के लिए पैमाइश इंजीनियरिंग सर्वेक्षण (आरईएस) उपयुक्त प्रणाली की तलाश के उद्देश्य से किया जा रहा है, जो पर्यावरण के अनुकूल, सुरक्षित और साथ ही पर्यटकों के आकर्षण का केंद्र है। देशभर से बड़ी संख्या में तीर्थयात्री चार धाम में आते हैं। इसके अलावा बड़ी संख्या में विदेशी और घरेलू पर्यटक उत्तराखंड राज्य में ट्रेकिंग और दृश्य देखने के लिए आकर्षित होते हैं। मौजूदा सड़क संपर्क कमजोर पहाड़ी ढलानों से होकर गुजरता है और भार, क्षमता, सुरक्षा व गति की गंभीर बाधाओं का सामना करता है। इन चार धामों से रेल संपर्क यात्रा को अधिक सुरक्षित, सस्ता, आरामदायक, पर्यावरण के अनुकूल और सभी मौसमों के अनुकूल बना देगा। ■



"तीर्थयात्रियों को चार धामों के साथ ब्रॉड गेज (बीजी) लिंक से आगे तेज, सुरक्षित और आरामदायक गंतव्य संपर्क मिलना चाहिए।" **श्री पीयूष गोयल, रेल मंत्री**

रेल मंत्री ने परिचालन प्रदर्शन की समीक्षा की



रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों के साथ परिचालन संबंधी प्रदर्शन की समीक्षा की करते हुए रेल और वाणिज्य एवं उद्योग और उपभोक्ता कार्य, खाद्य व सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग और उपभोक्ता कार्य, खाद्य व सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 26 मई को रेलवे के शीर्ष अधिकारियों के साथ विभिन्न जोनों और मंडलों के परिचालन संबंधी प्रदर्शन की समीक्षा करते हुए कहा, ''भारतीय रेल को कोविड के खिलाफ लड़ाई में अपार योगदान देने के लिए इतिहास सदैव याद रखेगा। रेलवे ने राष्ट्रीय आपूर्ति श्रृंखलाओं को बनाए रखते हुए यह सुनिश्चित किया है कि प्रगति के पहिये निरंतर तेज गति से चलते रहें।''

श्री गोयल ने कहा कि रेलवे ने पिछले 14 महीनों के दौरान संकट की इस घड़ी में लोगों को मुश्किलों से उबारने के लिए उच्च नैतिक बल और उत्कृष्ट क्षमता का प्रदर्शन किया है।

श्री गोयल ने अधिकारियों को निर्देश दिया कि कैपेक्स के रिकॉर्ड आवंटन के पूर्ण उपयोग के लिए दृढ़तापूर्वक आगे बढ़ें। अवसंरचना कार्यों को पूरा करने से, विशेषकर कोविड के इस चुनौतीपूर्ण समय में रोजगार भी सृजित होंगे।

रेल मंत्री ने कहा कि राष्ट्र उन सभी रेल कर्मचारियों का अत्यंत आभारी है, जिन्होंने राष्ट्र की सेवा करते हुए अपनी जान गंवाई और इसके साथ ही उन्होंने गहरी संवेदना व्यक्त की।

श्री गोयल ने यह बात रेखांकित की कि भारतीय रेल व्यापक बदलाव लाते हुए स्वयं को महज परिवहन के एक साधन के बजाय विकास के एक बेहतरीन इंजन के रूप में परिवर्तित कर रही है। हर कोई भारतीय रेल की कामयाबी और रेलवे को एक आत्मनिर्भर संगठन बनाने के लिए प्रतिबद्ध है। ऑक्सीजन एक्सप्रेस ट्रेनों ने असाधारण तरीके से राष्ट्र की सेवा की है और वे कोविड के खिलाफ लड़ाई में गेम चेंजर साबित हुई हैं। रेलवे द्वारा अत्यंत तेज गति से अपनी सेवाएं देने के साथ-साथ उसकी उत्कृष्ट सेवा की सभी ने सराहना की है।

> “इतिहास भारतीय रेल को कोविड के खिलाफ लड़ाई में अपार योगदान देने के लिए सदैव याद रखेगा। रेलवे ने राष्ट्रीय आपूर्ति श्रृंखलाओं को बनाए रखते हुए यह सुनिश्चित किया है कि प्रगति के पहिये निरंतर तेज गति से चलते रहें।”
>
> **श्री पीयूष गोयल, रेल मंत्री**

इसी तरह अग्रिम पंक्ति में रहने वाले कर्मचारियों ने भी इस मुश्किल वक्त में अपनी बेहतरीन कार्य क्षमता का परिचय दिया है। उन्होंने कहा कि रेलवे को अपने परिचालन में संबंधित कर्मचारियों की दक्षता को और भी अधिक बढ़ाने की जरूरत है।

उन्होंने कहा कि रेलवे का नजरिया बदल गया है। उन्होंने कहा कि रेलवे में कामकाज का पहले जैसा रवैया अब नहीं रहा है। मंत्री ने अपने कामकाज में असाधारण दृढ़ता दिखाने और भारतीय रेल द्वारा माल ढुलाई में 'दहाई अंकों' में वृद्धि सुनिश्चित करने के लिए रेलवे के अधिकारियों की सराहना की। रेलवे ने माल ढुलाई में 2019-20 के सामान्य वर्ष की तुलना में 10 प्रतिशत से भी अधिक की वृद्धि दर्ज की है। रेल मंत्री माल यातायात बढ़ाने के उद्देश्य से मिशन मोड पर काम करने के लिए 'व्यवसाय विकास इकाइयों' के अधिकारियों की सराहना की। उन्होंने यह भी निर्देश दिया कि सभी ऑपरेटरों के लिए संबंधित व्यवस्थाओं को और भी अधिक प्रभावकारी एवं आसान बनाने हेतु बेहतरीन शेड, टर्मिनल, शेड के लिए अंतिम छोर तक विद्युतीकरण, लोडिंग-अनलोडिंग की मशीनीकरण जैसी बुनियादी ढांचागत सुविधाओं के विकास के लिए और भी अधिक प्रयास किए जाएं। ■

रेल मंत्री ने उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना की प्रगति की समीक्षा की



वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना की प्रगति की समीक्षा करते हुए रेल और वाणिज्य एवं उद्योग व उपभोक्ता कार्य और खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग व उपभोक्ता कार्य और खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 25 मई को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना (यूएसबीआरएल) की प्रगति की समीक्षा की। इसमें रेलवे के वरिष्ठ अधिकारियों के साथ रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारियों ने भी हिस्सा लिया। रेल मंत्री ने इस बात की सराहना की कि मौजूदा कोविड स्थिति के बावजूद अप्रैल और मई 2021 में यूएसबीआरएल परियोजना ने सराहनीय कार्य किया है। उन्होंने आगे आने वाले महीनों में कोविड की दूसरी लहर के कारण हुए समय के नुकसान की भरपाई के लिए अतिरिक्त प्रयास करने के निर्देश दिए। मंत्री ने बताया कि वर्ष 2021-22 के लिए यूएसबीआरएल का बजट 4,200 करोड़ रुपये का है। वहीं रेल मंत्री ने निर्देश दिया कि इस परियोजना के लिए बजट की कोई बाधा नहीं होगी।

- कोविड की दूसरी लहर की वजह से समय के नुकसान की भरपाई के लिए आने वाले महीनों में अतिरिक्त प्रयास करें : श्री गोयल
- यूएसबीआरएल परियोजना के बाकी हिस्से का कार्य मिशन मोड में पूरा किया जाना है। इसके पूरा होने की तारीख अप्रैल-2023 है
- देश के बाकी हिस्सों से कश्मीर क्षेत्र को हर मौसम में कनेक्टिविटी प्रदान करने पर ध्यान दें
- रेल लाइन के निर्माण और पटरी बिछाने में तेजी लाने के लिए परियोजना की आवधिक समीक्षा
- वर्ष 2021-22 के लिए यूएसबीआरएल का बजट 4,200 करोड़ रुपये

उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना एक नजर में

यूएसबीआरएल उधमपुर से बारामूला तक 272 किलोमीटर लंबी रेलवे लाइन परियोजना है, जो कश्मीर घाटी को देश के बाकी हिस्सों से जोड़ेगी। इसे वर्ष 2002 में राष्ट्रीय परियोजना के रूप में घोषित किया गया। यूएसबीआरएल परियोजना के 272 किलोमीटर में से 161 किलोमीटर पर काम पूरा हो चुका है और यह चालू हो गया है। तीन चरणों में उप-विभाजित कार्य की स्थिति निम्नलिखित है:

- उधमपुर-कटरा - 25 किलोमीटर (जुलाई 2014 में शुरू किया गया)
- काजीगुंड-बारामूला - 118 किलोमीटर (अक्टूबर 2009 में शुरू किया गया)

- बनिहाल-काजीगुंड - 18 किलोमीटर (जून 2013 में शुरू किया गया)
- कटरा से बनिहाल - 111 किलोमीटर, कार्य प्रगति पर (लक्ष्य 2022-23)

यूएसबीआरएल परियोजना का कटरा-बनिहाल खंड

कटरा-बनिहाल खंड (111 किलोमीटर) के बीच के हिस्से में कार्य प्रगति पर है और इस खंड में मुख्य रूप से सुरंगों का निर्माण शामिल है, यानी कटरा-बनिहाल खंड की लंबाई के 111 किलोमीटर में से 97 किलोमीटर (87 फीसदी) सुरंगों में है। इसके तहत सबसे अधिक लंबाई वाली सुरंग टी-49 12.75 किलोमीटर की है।

कटरा-बनिहाल खंड में कुल मिलाकर लगभग 164 किलोमीटर लंबी सुरंगों का निर्माण किया जा रहा है, जिसमें से 97.6 किलोमीटर की लंबाई वाली 27 मुख्य सुरंगों और 66.4 किलोमीटर की लंबाई वाली 8 एस्केप सुरंगों का निर्माण किया जा रहा है। वर्तमान में कुल 140.81 किलोमीटर की सुरंग का निर्माण (मुख्य सुरंग के 97.6 किलोमीटर (संख्या 27) में से 84.2 किलोमीटर (संख्या 20) और 66.4 किलोमीटर लंबी एस्केप सुरंग (संख्या 8) में से 56.61 किलोमीटर (संख्या 3) सुरंग) का काम पूरा कर लिया गया है।

कुल 37 पुल (7 किमी की संयुक्त लंबाई) हैं। इसमें 26 बड़े व 11 छोटे पुल शामिल हैं। वर्तमान में 13 बड़े व 10 छोटे पुलों को पूरा कर लिया गया है और सभी मोर्चों पर काम प्रगति पर है। इन पुलों में प्रतिष्ठित चिनाब पुल (कुल लंबाई 1,315 मीटर, आर्क स्पैन 467 मीटर और नदी तल से 359 मीटर की ऊंचाई) शामिल है, जो दुनिया का सबसे ऊंचा रेलवे पुल होगा। चिनाब पुल का आर्क लॉन्चिंग 5 अप्रैल, 2021 को पूरा हुआ। अंजी खाड पर भारतीय रेल का पहला केबल आधारित पुल भी बनाया जा रहा है। इसके 193 मीटर में से 130 मीटर मुख्य तोरण को लगाया जा चुका है व अंजी ब्रिज का एक सहायक पुल का हिस्सा पूरा हो चुका है। अन्य प्रमुख पुलों (सख्या 39 और 43) की लॉन्चिंग प्रगति पर है और इनका क्रमश: 310 मीटर और 260 मीटर लॉन्चिंग का काम पूरा किया जा चुका है।

अप्रैल-मई, 2021 के दौरान प्रमुख उपलब्धियां

- **चिनाब पुल** - विश्व के सबसे ऊंचे रेलवे ब्रिज का आर्क क्लोजर अप्रैल में सफलतापूर्वक किया गया। अप्रैल, 2021 में 58 मुख्य सुरंग और मई, 2021 में 163 मुख्य सुरंगों की लॉन्चिंग प्राप्त की जा चुकी है। कुल मिलाकर 10,619 मुख्य सुरंगों की लॉन्चिंग हासिल की जा चुकी है। हालांकि कोविड के बढ़ते मामलों के कारण इस पुल के कौरी छोर के आसपास के क्षेत्र को हाल ही में कुछ प्रतिबंधों को लागू करते हुए एक माइक्रो कंटेनमेंट जोन के रूप में घोषित किया गया है।
- **अंजी पुल** - मुख्य तोरण कंक्रीटिंग: अप्रैल, 2021 में 4 मीटर लिफ्ट और मई, 2021 में 4 मीटर लिफ्ट (24 तक)। मुख्य तोरण की कुल प्रगति 193 मीटर में से 130 मीटर पूर्ण है। खंडों की कुल असेंबली (55 मीटर) और 30 मीटर की लॉन्चिंग प्राप्त कर ली गई है।
- रियासी क्षेत्र में पुल 39 पर, अप्रैल 2021 में 32 मीटर लंबाई और मई 2021 में 15 मीटर लंबाई की लॉन्चिंग।
- बक्कल (रियासी) क्षेत्र में ब्रिज नंबर 43, अप्रैल 2020 में 42.5 मीटर लंबाई और मई, 2021 (21 तक) में 9 मीटर लंबाई की लॉन्चिंग।
- अप्रैल 2021 में 1.46 किलोमीटर (एमटी+ईटी) और मई 2021 (24 तारीख तक) में 0.78 किलोमीटर सुरंग की खुदाई।

2020-21 की प्रमुख उपलब्धि

- वर्ष 2020-21 में 14.97 किलोमीटर (एमटी+ईटी) का कुल सुरंग खनन किया गया।
- 3 अगस्त 2020 को 5093 मीटर लंबाई वाली सुरंग टी2 (मुख्य सुरंग) का ब्रेक थ्रू प्राप्त किया गया।
- 3 अक्टूबर, 2020 को सुरंग संख्या टी-74आर (मुख्य सुरंग) जिसकी लंबाई 8.6 किलोमीटर है, का ब्रेक थ्रू हासिल किया गया। यह पीरपंजाल सुरंग (11.2 किलोमीटर) के बाद यूएसबीआरएल परियोजना के तहत निर्मित दूसरी सबसे लंबी सुरंग है।
- सुरंग संख्या टी-74आर (एस्केप टनल) का ब्रेक थ्रू 7.41 किलोमीटर लंबा है, जिसे 05.12.2020 को हासिल किया गया।
- पुल संख्या 88, (1x45.7 मीटर) अक्टूबर, 2020 में पूरा किया गया था।
- पुल संख्या 138, (3x30.5 मीटर) नवंबर, 2020 में पूरा हो गया।
- पुल संख्या 59, (1x30.5 + 1x45.7 + 1x30.5 मीटर) मार्च 2021 में पूरा कर लिया गया
- इस वित्तीय वर्ष के दौरान कुल 15,480 मीट्रिक टन पुल का निर्माण प्राप्त किया गया, जो किसी भी वित्तीय वर्ष में अब तक का रिकॉर्ड उच्चतम निर्माण है।
- वित्तीय वर्ष 2020-21 के दौरान 15,520 मीट्रिक टन के कुल ब्रिज लॉन्चिंग/सुपरस्ट्रक्चर का निर्माण, जो किसी भी वित्तीय वर्ष में अब तक की रिकॉर्ड सबसे अधिक लॉन्चिंग है।

निविदा की स्थिति

फरवरी 2021 से केआरसीएल और इरकॉन ने क्रमश: 580 करोड़ रुपये और 32.84 करोड़ रुपये की निविदाओं को अंतिम रूप दिया। इसके अलावा इरकॉन और केआरसीएल ने क्रमश: 915 करोड़ रुपये और 234 करोड़ रुपये की निविदाएं आमंत्रित की हैं। माननीय रेल मंत्री को बताया गया कि 21 जून को एनआईटी जारी करने के लिए 435 करोड़ रुपये की बाकी निविदा का इंतजार है, जिससे परियोजना के निर्धारित लक्ष्य का पालन करने में तेजी लाई जाएगी।

बनिहाल-बारामूला खंड का विद्युतीकरण

बनिहाल से बारामूला तक 136 किलोमीटर लंबी रेल लाइन चालू हो चुकी है और इसके विद्युतीकरण का काम भी स्वीकृत हो चुका है। सभी निविदाएं प्रदान कर दी गई हैं और विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी योजनाओं को भी मंजूरी दे दी गई है और काम प्रगति पर है। बनिहाल-बारामूला खंड में रेलवे विद्युतीकरण कार्यों को पूरा करने का लक्ष्य मार्च, 2022 है।

परियोजना की पूरा करने की तारीख अप्रैल, 2023 है। ■

रेल मंत्री की अध्यक्षता में रेलवे हिन्दी सलाहकार समिति की बैठक संपन्न

दिनांक 25 मई, 2021 को राजभाषा हिन्दी के प्रयोग-प्रसार के संबंध में रेल और वाणिज्य एवं उद्योग व उपभोक्ता कार्य और खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल की अध्यक्षता में रेलवे हिन्दी सलाहकार समिति की 60वीं बैठक का वर्चुअल रूप में आयोजन किया गया, जिसमें रेलवे हिन्दी सलाहकार समिति के सदस्या, संसदीय राजभाषा समिति की दूसरी उपसमिति की संयोजक एवं संसद सदस्य प्रो. श्रीमती रीता बहुगुणा जोशी, सांसदगण श्री हरीश द्विवेदी, श्रीमती वीणा देवी, श्री नारायण लाल पंचारिया, श्री अखिलेश प्रसाद सिंह, श्री मनोज तिवारी, रेलवे हिन्दी सलाहकार समिति में मनोनीत अन्य सदस्यगण, गृह मंत्रालय के सचिव डॉ. सुमीत जैरथ, राष्ट्रभाषा प्रचार समिति, वर्धा तथा केंद्रीय सचिवालय हिन्दी परिषद् के मनोनीत सदस्यों ने भाग लिया।



राजभाषा हिन्दी के प्रयोग-प्रसार के संबंध में रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल की अध्यक्षता में आयोजित रेलवे हिन्दी सलाहकार समिति की 60वीं बैठक का एक दृश्य

इनके अलावा, इस बैठक में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यपालक अधिकारी, बोर्ड कार्यालय के अन्य सदस्यगण आदि सहित विभिन्न क्षेत्रीय रेलों/उत्पादन कारखानों के मुख्य राजभाषा अधिकारियों तथा उपक्रमों के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक आदि ने भाग लिया।

सर्वप्रथम श्री गोयल द्वारा बैठक में भाग लेने वाले सभी संसद सदस्यों और अन्य मनोनीत सदस्यों तथा अन्य हिन्दी संस्थाओं के प्रतिनिधियों तथा राजभाषा विभाग के सचिव का स्वागत किया गया और राजभाषा हिन्दी को बढ़ावा देने के लिए उन्हें अपने सुझाव देने के लिए आमंत्रित किया गया।

इस बैठक में भाग लेने वाले सांसदों एवं अन्य मनोनीत सदस्यों ने रेल मंत्रालय के साथ-साथ विभिन्न रेल कार्यालयों में राजभाषा हिन्दी में किए जा रहे उत्कृष्ट कार्यों की प्रशंसा की। इसके साथ-साथ उन्होंने राजभाषा हिन्दी का प्रयोग-प्रसार बढ़ाने के लिए कुछ सुझाव भी दिए। इस अवसर पर रेल मंत्रालय के राजभाषा निदेशालय द्वारा प्रकाशित की जाने वाली 'रेल राजभाषा पत्रिका' के 125वें अंक का माननीय रेल मंत्री जी द्वारा विमोचन भी किया गया और इस पत्रिका की भूरि-भूरि प्रशंसा भी की गई। इस वर्चुअल बैठक का सफल संचालन निदेशक, राजभाषा द्वारा किया गया। अंत में, कार्यपालक निदेशक स्थापना (आर) द्वारा दिए गए धन्यवाद ज्ञापन के साथ बैठक संपन्न हुई। ■

रेलवे की स्थायी समिति के सांसदों के साथ पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक संग महत्त्वपूर्ण मुद्दों पर चर्चा

पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल द्वारा 26 अप्रैल, 2021 को पश्चिम रेलवे की यात्री सुविधाओं और सेवाओं में सुधार से संबंधित विभिन्न मुद्दों पर चर्चा करने के लिए रेलवे की स्थायी समिति के सदस्यों के साथ एक वेबिनार बैठक का आयोजन किया गया। इस बैठक में संसद सदस्यों, श्री अरविंद सावंत, श्रीमती रंजनबेन भट्ट, साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर तथा श्री नरहरि अमीन ने वर्चुअली भाग लिया।

बैठक में महाप्रबंधक ने पिछले वर्ष की प्रमुख उपलब्धियों और कार्य निष्पादन, चल रहे विभिन्न विकास कार्य एवं भविष्य की परियोजनाओं के साथ-साथ पश्चिम रेलवे द्वारा कोविड-19 से निपटने के लिए किए गए उपायों से अवगत कराया। इस बैठक में प्रमुख विभागाध्यक्ष, मुंबई सेंट्रल, वडोदरा, अहमदाबाद और रतलाम मंडलों के मंडल रेल प्रबन्धक व अन्य वरिष्ठ रेलवे अधिकारी भी शामिल थे। तत्पश्चात, संबंधित मंडल रेल प्रबंधकों द्वारा सांसदों के निर्वाचन क्षेत्रों के अंतर्गत किए गए उल्लेखनीय उपलब्धियों को रेखांकित करते हुए प्रेजेंटेशन प्रस्तुत किए गए।

सांसदों ने पश्चिम रेलवे के प्रदर्शन की सराहना की और यात्री सुविधाओं, प्रमुख रेल परियोजनाओं की प्रगति, कोविड संक्रमण काल में की गई विशेष तैयारियों आदि से संबंधित मुद्दों पर प्रश्न पूछे और चर्चा की। ■

भारतीय रेल ने मई महीने में अब तक का सर्वाधिक 114.8 मिलियन टन माल लोड किया

कोविड चुनौतियों के बावजूद, भारतीय रेल के लिए मई 2021 के महीने में माल ढुलाई के आंकड़े कमाई और लोडिंग की दृष्टि से उच्च गति बनाए हुए हैं।

मिशन मोड में भारतीय रेल की माल ढुलाई मई के महीने में सबसे अधिक रही।

मई, 2021 में 114.8 एमटी माल की ढुलाई हुई जो मई 2019 की इसी अवधि की माल ढुलाई (104.6 एमटी) से 9.7 प्रतिशत ज्यादा है।

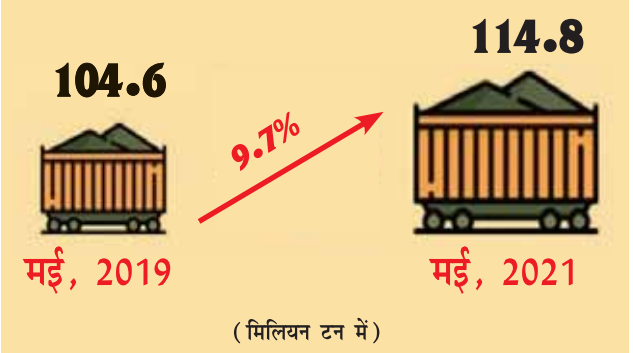
मई, 2021 के दौरान ढुलाई की महत्त्वपूर्ण सामग्रियों में 54.52 मिलियन टन कोयला, 15.12 मिलियन टन लौह अयस्क, 5.61 मिलियन टन खाद्यान्न, 3.68 मिलियन टन उर्वरक, 3.18 मिलियन टन खनिज तेल, 5.36 मिलियन टन सीमेंट (धातु की तलछट छोड़कर) और 4.2 मिलियन टन धातु की तलछट शामिल हैं।

मई 2021 महीने में भारतीय रेल ने माल ढुलाई से 11,604.94 करोड़ रुपए की कमाई की। इस महीने वैगन टर्न अराउंड अवधि में 26 प्रतिशत का सुधार देखा गया। मई 2021 में वैगन टर्न अराउंड समय 4.81 दिनों का रहा जबकि मई 2019 में यह 6.46 दिन था। यह ध्यान देने योग्य है कि भारतीय रेल में अनेक रियायतें/छूट दी जा रही हैं ताकि रेल द्वारा माल ढुलाई को आकर्षक बनाया जा सके। साथ ही, वर्तमान नेटवर्क में माल गाड़ियों की रफ्तार भी बढ़ाई गई है।

माल गाड़ियों की गति बढ़ाए जाने से सभी हितधारकों के लिए लागत में कमी आती है। पिछले 18 महीनों में माल ढुलाई की गति दोगुनी हुई है। कुछ मंडलों (लगभग 4 मंडलों) ने माल गाड़ियों की गति 50 किलो मीटर प्रति घंटे से अधिक दर्ज की है। भौगोलिक स्थितियों के कारण कुछ सेक्शन माल गाड़ियों को अच्छी गति दे रहे हैं। मई 2021 में माल गाड़ियों की औसत गति 45.6 किलो मीटर प्रति घंटे रही है जो समान अवधि की गति 36.19 किलो मीटर प्रति घंटे की तुलना में 26 प्रतिशत अधिक है।

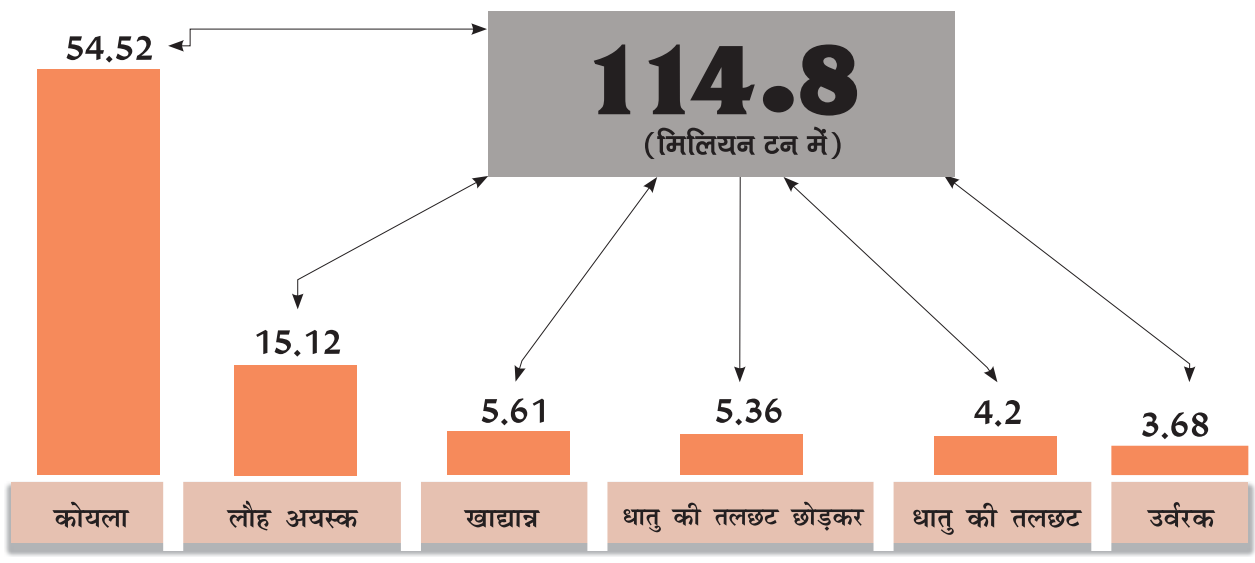
भारतीय रेल ने कोविड-19 का उपयोग अवसर के रूप में किया है ताकि दक्षता और प्रदर्शन में चौतरफा सुधार हो सके। ■

लोडिंग की तुलना



(मिलियन टन में)

मई, 2021 के दौरान ढुलाई



(मिलियन टन में)

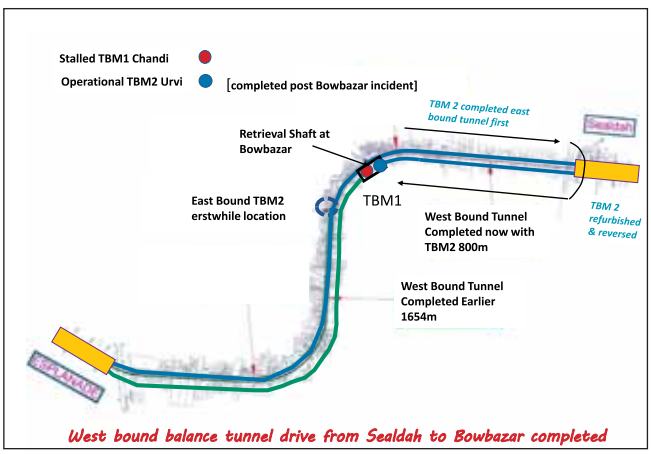
रेलवे ने कोविड प्रोटोकॉल का पालन करते हुए कोलकाता में 800 मीटर सुरंग के चुनौतीपूर्ण कार्य को सफलतापूर्वक पूरा किया

कोलकाता के बोबाजार में 'उर्वी' की सफलता के साथ ईस्ट वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर में टनल बोरिंग मशीन [टीबीएम] द्वारा सुरंग निर्माण का काम 15 मई 2021 को पूरा हुआ। इस सफलता के साथ कोलकाता ईस्ट-वेस्ट मेट्रो परियोजना के लिए टीबीएम से सुरंग बनाने का काम पूरा हो गया है। इस मार्ग पर सुरंग निर्माण का काम मुश्किल था क्योंकि इसमें सदियों पुरानी इमारतें थीं। कोविड-19 प्रोटोकॉल का पालन करते हुए 800 मीटर चुनौतीपूर्ण सुरंग अभियान को सफलतापूर्वक पूरा कर लिया गया है।

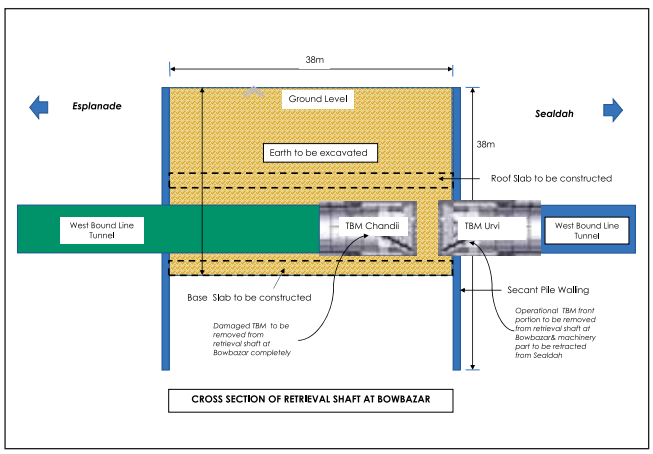


टनल बोरिंग मशीन (टीबीएम) 'उर्वी' ने पिछले साल 9 अक्टूबर 2020 को एस्प्लेनेड से सियालदह तक ईस्ट बाउंड टनल को पूरा किया था और शेष 800 मीटर को पूरा करने के लिए 9 जनवरी, 2021 को आवश्यक नवीनीकरण और निरीक्षण के बाद सियालदह से फिर से लॉन्च किया गया था। सुरंग बनाने का अभियान बोबाजार में रिट्रीवल शॉफ्ट में टनल बोरिंग मशीन की सफलता साथ ही 15 मई 2021 को पूरा कर लिया गया है।

यह टीबीएम सियालदह फ्लाईओवर के नीचे से भी गुजर चुकी है, जिसके लिए सुरक्षा कारणों से फ्लाईओवर पर वाहनों की आवाजाही तीन दिनों के लिए बंद कर दी गई थी। इस टीबीएम ड्राइव के पूरा होने के बाद, टनल बोरिंग मशीन 'उर्वी' अन्य रुकी हुई टीबीएम 'चंडी' के साथ बोबाजार में इस रिट्रीवल शाफ्ट से प्राप्त की जाएगी। शॉफ्ट की वॉटर टाइटनेस सुनिश्चित करने के बाद शॉफ्ट की खुदाई और प्रभावित सुरंग और टीबीएम की पुनर्प्राप्ति जटिल गतिविधियाँ हैं, जिन्हें सुरक्षित रूप से किया जाना है और इसलिए इसमें समय लगेगा। पूरी खुदाई पूरी होने के बाद दोनों टीबीएम को शॉफ्ट से टुकड़ों में निकाला जाएगा। इसके बाद शॉफ्ट एरिया के लिए आरसीसी फ्लोरिंग और छत का काम पूरा किया जाएगा और ओवरग्राउंड कंस्ट्रक्शन के लिए ग्राउंड तैयार करने के लिए शॉफ्ट टॉप को बैकफिल किया जाएगा। ■



West bound balance tunnel drive from Sealdah to Bowbazar completed



CROSS SECTION OF RETRIEVAL SHAFT AT BOWBAZAR

भारतीय रेल ने 6,000 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा शुरू की

भारतीय रेल यात्रियों और आम जनता को डिजिटल प्रणालियों के साथ जोड़ने के लिए दूरस्थ रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा का लगातार विस्तार कर रही है।

15 मई, 2021 को पूर्व मध्य रेलवे के धनबाद रेलमंडल में झारखंड स्थित हजारीबाग जिला के तहत हजारीबाग टाउन रेलवे स्टेशन पर वाई-फाई सुविधा की शुरू किया गया। इसके साथ ही भारतीय रेल ने 6,000 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई लगाने का काम पूरा कर लिया है।



भारतीय रेल ने स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा देने का अपना सफर जनवरी, 2016 में शुरू किया। इसके तहत मुंबई रेलवे स्टेशन पर सबसे पहले वाई-फाई की सुविधा दी गई। इसके बाद पश्चिम बंगाल का मिदनापुर रेलवे स्टेशन इस सुविधा को प्राप्त करने वाला 5,000वां स्टेशन बना और 15 मई, 2021 को हजारीबाग 6,000वां। साथ ही, उसी दिन ओडिशा के अंगुल जिला स्थित जारापाड़ा रेलवे स्टेशन पर भी वाई-फाई की सुविधा उपलब्ध कराई गई। रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा भारत सरकार के महत्त्वाकांक्षी 'डिजिटल इंडिया कार्यक्रम' के उद्देश्यों को पूरा करती है। यह ग्रामीण और शहरी नागरिकों के बीच डिजिटल दूरी को खत्म करने का काम करेगा, जिससे ग्रामीण क्षेत्रों में डिजिटल फुटप्रिंट में बढ़ोत्तरी होने के साथ उपयोगकर्ता का अनुभव भी बढ़े। अब भारतीय रेल द्वारा 6,000 स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा दी जा रही है। रेलवे स्टेशन पर स्व-सक्षमता के आधार पर वाई-फाई का प्रावधान किया जाता है, जिससे रेलवे पर कोई आर्थिक बोझ नहीं आता है। यह सुविधा रेल मंत्रालय के तहत एक पीएसयू रेलटेल की मदद से दी जा रही है। यह कार्य गूगल, डीओटी (यूएसओएफ के तहत), पीजीसीआईएल और टाटा ट्रस्ट के साथ साझेदारी में किया गया। 15 मई, 2021 को रेलवे स्टेशनों पर राज्यवार वाई-फाई सुविधा तालिका में देखी जा सकती है। ■

क्र.सं.	राज्य/केंद्रशासित प्रदेश	वाई-फाई युक्त स्टेशनों की संख्या
1	आंध्र प्रदेश	509
2	अरुणाचल प्रदेश	3
3	असम	222
4	बिहार	384
5	चंडीगढ़	5
6	छत्तीसगढ़	115
7	दिल्ली	27
8	गोवा	20
9	गुजरात	320
10	हरियाणा	134
11	हिमाचल प्रदेश	24
12	जम्मू-कश्मीर	14
13	झारखंड	217
14	कर्नाटक	335
15	केरल	120
16	मध्य प्रदेश	393
17	महाराष्ट्र	550
18	मेघालय	1
19	मिजोरम	1
20	नगालैंड	3
21	ओडिशा	232
22	पंजाब	146
23	राजस्थान	458
24	सिक्किम	1
25	तमिलनाडु	418
26	तेलंगाना	45
27	त्रिपुरा	19
28	उत्तर प्रदेश	762
29	उत्तराखंड	24
30	पश्चिम बंगाल	498
कुल		6,000



आरडीएसओ
बना बीआईएस का प्रथम एसडीओ संस्थान

उपभोक्ता मामलों के विभाग के अंतर्गत आने वाले भारतीय रेल के संस्थान आरडीएसओ (रिसर्च डिजाइन एंड स्टैंडर्ड्स ऑर्गेनाइजेशन) को 'एक राष्ट्र एक मानक' अभियान के तहत दिनांक 24 मई, 2021 को बीआईएस (ब्यूरो ऑफ इंडियन स्टैंडर्ड्स) का पहला एसडीओ संस्थान घोषित किया है।

भारत सरकार के तहत आने वाले दो संस्थानों की यह पहल देश के शेष सभी प्रमुख अनुसंधान एवं मानक विकास संस्थानों के लिए न सिर्फ एक आदर्श स्थापित करेगी बल्कि उन्हें विश्व स्तरीय मानकों को अपनाने के लिए भी प्रेरित करेगी।

'एक राष्ट्र एक मानक' योजना के जरिए बीआईएस का लक्ष्य, अपने विशिष्ट क्षेत्रों में मानकों के विकास के काम में लगे देश के विभिन्न संस्थानों में उपलब्ध मौजूदा क्षमताओं और विशिष्ट डोमेन में उपलब्ध सकल विशेषज्ञता को एकीकृत करना है।

रेल मंत्रालय का एकमात्र अनुसंधान एवं विकास संगठन आरडीएसओ, लखनऊ देश के प्रमुख मानक तय करने वाले संस्थानों में से एक है और यह भारतीय रेल के लिए मानक तय करने का काम करता है। आरडीएसओ ने बीआईएस एसडीओ मान्यता योजना के तहत एक मानक विकास संगठन (एसडीओ) के रूप में मान्यता प्राप्त करने की पहल की। इस प्रक्रिया में आरडीएसओ ने मानक निर्माण प्रक्रियाओं की समीक्षा की ताकि उन्हें मानकीकरण के सर्वोत्तम अभ्यासों के साथ पुनः संरेखित किया जा सके, इसे डब्ल्यूटीओ-टीबीटी 'अच्छी अभ्यास संहिता' में एन्कोड किया गया और ब्यूरो द्वारा एसडीओ के रूप में मान्यता के लिए आवश्यक मानदंड के रूप में अनिवार्य किया गया।

ब्यूरो द्वारा अनुमोदित एसडीओ के रूप में आरडीएसओ की मान्यता का दायरा भारत में रेल परिवहन क्षेत्र के लिए उत्पादों, प्रक्रियाओं और सेवाओं के लिए मानक विकास करना है। मान्यता 3 साल के लिए वैध है, जिसके बाद नवीनीकरण की आवश्यकता होगी। आरडीएसओ में मानक तैयार करने की प्रक्रिया अब आम सहमति आधारित निर्णय लेने पर अधिक केंद्रित होगी और शुरुआती चरणों से मानक बनाने की प्रक्रिया में यानी अवधारणा से लेकर मानकों को अंतिम रूप देने तक उद्योग, अकादमिक, उपयोगकर्ता, मान्यता प्राप्त लैब, टेस्ट हाउस इत्यादि सहित सभी हितधारकों की व्यापक भागीदारी होगी। बीआईएस एसडीओ मान्यता योजना के तहत भारतीय मानक ब्यूरो द्वारा इस मान्यता से होने वाले कुछ प्रमुख लाभों में आईआर आपूर्ति श्रृंखला में उद्योग / विक्रेताओं / एमएसएमई / प्रौद्योगिकी डेवलपर्स की बड़ी भागीदारी, उद्योग / विक्रेताओं के बीच प्रतिस्पर्धा में कमी शामिल है। इसके साथ ही लागत में और उत्पाद और सेवाओं की गुणवत्ता में क्वांटम सुधार, आईआर पर नवीनतम विकसित और उभरती प्रौद्योगिकियों का सहज समावेश, आयात पर निर्भरता कम करना, 'मेक-इन-इंडिया' पर जोर, व्यवसाय की सुगमता में सुधार, मानक तय करने वाली अंतर्राष्ट्रीय संस्थाओं और वैश्विक आपूर्ति श्रृंखला/वैश्विक व्यापार के साथ एकीकरण आदि है।

मानक बनाने की प्रक्रिया में पारदर्शिता, निष्पक्षता, सुसंगतता, प्रभावशीलता और विकास आयाम को बनाए रखने पर अधिक जोर देने के साथ मानकीकरण के स्थापित छह सिद्धांतों के अनुरूप नियमों और शर्तों का अनुपालन करने का दायित्व, समग्र आत्मविश्वास में सुधार करेगा और मानक तय करने वाले निकाय यानी आरडीएसओ में उद्योग और प्रौद्योगिकी डेवलपर्स का विश्वास और देश में रेलवे क्षेत्र के लिए मानक निर्माण में योगदान करने के लिए सभी हितधारकों को प्रेरित करेगा। यह मानकीकरण गतिविधि के सामंजस्य में भी मदद करेगा, जिससे राष्ट्रीय मानकों के निर्माण और कार्यान्वयन में सभी हितधारकों को अधिक भागीदारी का अवसर मिलेगा और देश में निर्मित उत्पाद की गुणवत्ता के लिए लंबे समय में एक ब्रांड इंडिया की पहचान बनेगी।

मानक बनाने की प्रक्रिया में सभी हितधारकों को शामिल करते हुए मानकों के विकास हेतु सहभागी दृष्टिकोण प्रारंभिक चरणों से मानकों के विकास और उनके जमीनी अनुकूलन या उपयोगकर्ता उपयोग के बीच के समय को कम करेगा। इस पहल से प्रौद्योगिकी के विकास और उसके नवाचार के स्तर से उसके कार्यरूप लेने तक के बीच का परिवर्तन तेज होगा। ■

आरसीएफ, कपूरथला ने थ्री-टीयर एसी इकोनॉमी के 15 डिब्बों का प्रथम रेक रवाना किया





रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला से 31 मई, 2015 को थ्री टियर एसी इकोनॉमी क्लास के 15 डिब्बों को आरसीएफ के महाप्रबंधक श्री रवींद्र गुप्ता की उपस्थिति में रवाना किया। इस अवसर पर आरसीएफ के प्रिंसिपल चीफ मैकेनिकल इंजीनियर श्री आर के मंगला, अन्य अधिकारीगण और कर्मचारी उपस्थित थे। इन डिब्बों को विभिन्न मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों में लगाया जाएगा। आरसीएफ ने भारतीय रेल के प्रथम थ्री टियर एसी इकोनॉमी क्लास कोच का मात्र 3 महीने में निर्माण किया तथा 10 फरवरी को इस लक्जरी युक्त खूबियों वाले किफायती एसी 3-टीयर कोच के नए प्रोटोटाइप का अनावरण किया था। मार्च महीने में इसके ट्रायल के सफल होने के बाद विधिवत् निर्माण कार्य शुरू हुआ। इन कोचों के डिजाइन में कई विशेषताएं दी गयी हैं। मौजूदा थर्ड एसी की 72 सीटों की तुलना में इन डिब्बों में 83 सीटें हैं। प्रत्येक कोच में दिव्यांग लोगों की सुगमता के हिसाब से शौचालय का दरवाजा तैयार किया गया है। डिजाइन में यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए कई तरह के सुधार किए गए हैं, जिनमें दोनों तरफ की सीटों पर फोल्डिंग टेबल और बॉटल होल्डर, मोबाइल फोन तथा मैग्जीन होल्डर्स भी उपलब्ध कराए गए हैं। हर बर्थ के लिए रीडिंग लाइट और मोबाइल चार्जिंग प्वाइंट भी लगाए गए हैं। मिडिल और अपर बर्थ पर चढ़ने के लिए सीढ़ी का डिजायन बदला गया है ताकि यह देखने में भी सुंदर लगे और यात्रियों को असुविधा भी न हो।



इस अवसर पर श्री गुप्ता ने कहा कि दुनिया का सबसे सस्ता और सबसे बेहतरीन एसी यात्रा प्रदान करने वाला एसी इकोनॉमी क्लास कोच आरसीएफ की गौरवमयी यात्रा में एक सुनहरा पड़ाव है। इससे रेल यातायात में कई परिवर्तन आएंगे जिससे रेल यात्रा और भी सुगम और सुविधाजनक होगी। उन्होंने कहा कि कोरोना की दूसरी लहर के चलते सरकार से मिले दिशा-निर्देशों का पालन करते हुए, जहां पचास प्रतिशत स्टाफ से प्रोडक्शन का काम चलाना पड़ा, वहीं देश के अधिकतर हिस्सों में लॉक डाउन के कारण सामान की आपूर्ति न होने से आरसीएफ का उत्पादन काफी प्रभावित हुआ। इसके बावजूद भी कोच फैक्ट्री, कपूरथला प्रशासन और कर्मचारियों ने पूरी प्रतिबद्धता के साथ कार्य करते हुए मई महीने में 100 से अधिक डिब्बों का निर्माण किया। ■

कोविड से संबंधित शेष खबरें...

ऑक्सीजन एक्सप्रेस के कुछ अन्य लोको पायलट के विचार

ऑक्सीजन एक्सपेस के परिचालन में समूचा रेल तंत्र सक्रिय रूप से लगा हुआ है। यहां हम फ्रंट लाइन स्टाफ जैसे लोको पायलट गुड्स, असिस्टेंट लोको पायलट, गुड्स गार्ड, जिन्होंने ऑक्सीजन स्पेशल के परिचालन में महत्त्वपूर्ण योगदान दिया है, उनमें से कुछ रेल कर्मचारियों के अनुभव यहां साझा किए गए हैं।



श्री ए. प्रभाकर
लोको पायलट, गुड्स

मध्य रेल के सोलापुर मंडल के पुनतांबा व दौड से ऑक्सीजन एक्सप्रेस ट्रेन चलाने वाले लोको पायलट, - ए प्रभाकर ने कहा कि 11 मई, 2021 को मैंने ऑक्सीजन स्पेशल मनमाड से काष्टि (235 किमी) तक बिना रुके दौड़ाई। रेलवे द्वारा ग्रीन चैनेल कॉरिडोर बनाकर ऑक्सीजन स्पेशल ट्रेन चलाई जा रही है। इस दूरी को तय करने में गुड्स ट्रेन को आम तौर पर 6 घंटे का समय लगता है। लेकिन यह दूरी 4 घंटे 21 मिनट में तय की गई। ऑक्सिजन एक्सप्रेस चलाने का एक हिस्सा बनने पर मैं खुश हूँ। इसके लिए भारतीय रेल को धन्यवाद।

ऑक्सीजन एक्सप्रेस के एक अन्य गुड्स गार्ड जितेन्द्र कुमार ने कहा कि ऑक्सीजन एक्सप्रेस काष्टि स्टेशन से 18.09 बजे रवाना हुई और 22.30 बजे काष्टि स्टेशन पहुंची। सामान्यतया मनमाड से काष्टि स्टेशन पहुंचने में 6 घंटे का समय लगता है, लेकिन ऑक्सीजन एक्सप्रेस ने यह दूरी मात्र 3 घंटे और 21 मिनट में तय की। मुझे इस कार्य में जुड़ने से गर्व हो रहा है। रेल प्रशासन को बहुत बहुत धन्यवाद।



श्री जितेंद्र कुमार
गुड्स गार्ड



श्री एम एन सोनोन
लोको पायलट गुड्स

20 मई, 2021 को एम एन सोनोने, गुड्स लोको पायलट ऑक्सीजन एक्सप्रेस को नागपुर से बडनेरा लेकर आए थे। उनका कहना है कि नागपुर से बडनेरा तक एक दम लाइन क्लीयर मिला, जिसके कारण यह ट्रेन कम समय में बडनेरा पहुंच गई। भारतीय रेल ऑक्सीजन एक्सप्रेस के माध्यम से देश के विभिन्न हिस्सों में ऑक्सीजन पहुंचाकर एक अहम भूमिका निभा रही है और आज मैं इसका एक हिस्सा बना हूँ। मेरे साथ मेरे असिस्टेंट लोको पायलट श्री अमित जोशी थे। मुझे इस ऑक्सीजन एक्सप्रेस पर काम करने का अवसर मिला यह मेरे लिए बडे ही गर्व की बात है। मैं रेल प्रशासन को इसके लिए धन्यवाद करता हूँ।



श्री प्रवीन कुमार
लोको पायलट गुड्स

एक अन्य गुड्स लोको पायलट श्री प्रवीन कुमार ने बताया कि मैं वसई रोड स्टेशन से कलंबोली गुड्स शेड तक ऑक्सीजन एक्सपेस को लेकर गया था। ग्रीन कॉरिडोर होने की वजह से ऑक्सीजन एक्सप्रेस कम समय में कलंबोली पहुंचा दी गई। इस पूरे भगीरथ कार्य का मैं एक हिस्सा बना हूँ। मेरे साथ मेरा असिस्टेंट लोको पायलट श्री मनीष, गुडस गार्ड श्री विवेक एवं एलआई काउंसलिंग के लिए थे।



श्री अजॉय सरकार
लोको पायलट गुड्स

मैं अजॉय सरकार, लोको पायलट गुड्स 20 मई, 2021 को दौंड से बाले स्टेशन सोलापुर के लिए ऑक्सीजन एक्सप्रेस लेकर आया था। मेरे साथ अन्य एलपीजी कुणाल कृष्ण और गार्ड श्री ए आर वाघामारे तथा मुख्य लोको निरीक्षक रामनरेश चौधरी काउंसिलिंग कर रहे थे। सबसे पहले मैं रेल मंत्री एवं सभी अधिकारियों को धन्यवाद देता हूँ, जिनके कुशल प्रबंधन से जरूरतमंद लोगों तक ऑक्सीजन पहुंचाना संभव हो सका है, जिसके फलस्वरूप कई लोगों की जान बचाई जा सकी। मुझे गर्व है कि मैं भारतीय रेल का एक हिस्सा हूँ और भारतीय रेल के माध्यम से राष्ट्र के लिए अपनी सेवाऐं दे रहा हूँ। रेल प्रशासन को बहुत बहुत धन्यवाद। उन्होंने कहा वर्तमान परिस्थितियों में जब देश में कोविड-19 के चलते देश के विभिन्न राज्यों में ऑक्सीजन की कमी है, ऐसे समय में ऑक्सीजन पहुंचाने के भारतीय रेल के इस मिशन का हिस्सा बनकर वे बहुत ही गौरवान्वित महसूस कर रहे हैं। इस दौरान उन्होंने कहा कि मैंने देखा कि ट्रेन संचालन से जुड़े हुए सभी रेल कर्मचारी पूरी सतर्कता व समर्पण के साथ कार्य कर रहे हैं। मुझे गर्व है अपने रेल परिवार पर, जो इस संकट के समय, अपने कार्यों द्वारा, देश की सेवा में जुटा है। भारतीय रेल विभिन्न राज्यों में मिशन मोड में लिक्विड मेडिकल ऑक्सीजन पहुंचाकर राहत पहुंचाने का क्रम जारी रखे हुए है। मध्य रेल भी इसमें सक्रिय योगदान दे रही है। ■

पूर्वोत्तर रेलवे : वैक्सीन एक्सप्रेस चलाकर लाइन कर्मचारियों का वैक्सीनेशन

वाराणसी मंडल चिकित्सालय की टीम द्वारा जिला प्रशासन के सहयोग से शत-प्रतिशत कर्मचारियों को वैक्सीन लगाने के उद्देश्य से 24 अप्रैल, 2021 को वाराणसी मंडल के मंडुवाडीह रेलवे स्टेशन से वाया औड़िहार, नन्दगंज, गाजीपुर, यूसूफपुर, बलिया, फेफना, इन्दारा, मऊ, दुल्लहपुर, सादात स्टेशन के लिए वैक्सीन एक्सप्रेस चलाई गई। इसके अतिरिक्त 28 अप्रैल, 2021 को मंडुवाडीह से एक अन्य वैक्सीन एक्सप्रेस का संचलन बलिया, सहतवार, रेवती, सुरेमनपुर, गौतम स्थान एवं छपरा स्टेशनों हेतु किया गया। वैक्सीन एक्सप्रेस चलाकर इन रेल खण्डों एवं स्टेशनों पर कार्यरत लाइन एवं परिचालन से जुड़े 200 कर्मचारियों तथा उनके परिजनों का उनके कार्यस्थल पर ही टीकाकरण सुनिश्चित किया गया।

मुख्य चिकित्सा अधीक्षक डॉ. एम.एस. नाबियाल एवं अपर मुख्य चिकित्सा अधीक्षक डॉ. आर.आर. सिंह के संयोजन में मंडुवाडीह-गाजीपुर सिटी-बलिया-फेफना-मऊ खण्ड के स्टेशनों पर वैक्सीनेशन ट्रेन में स्थापित मोबाइल ओ.पी.डी. में 120 से ज्यादा लाइन कर्मचारियों एवं उनके परिजनों का कोविड-19 टीकाकरण किया गया, जबकि बलिया-छपरा खण्ड के स्टेशनों पर 80 कर्मचारियों का वैक्सीन एक्सप्रेस में टीकाकरण किया गया। कोविड वैक्सीन स्पेशल ट्रेन के माध्यम से चलाये गए टीकाकरण अभियान में डॉ. आशीष कुमार गुप्ता, सहायक मंडल चिकित्साधिकारी, श्रीमती चन्द्रकला सिंह, मुख्य नर्सिंग अधीक्षक, श्रीमती मेरी राजन जॉर्ज, मुख्य नर्सिंग अधीक्षक, श्री पवन नाथ सिंह यादव, नर्सिंग अधीक्षक एवं श्री धर्मेन्द्र कुमार, स्वास्थ्य सहायक ने महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई।

इस दौरान लाइन कर्मचारियों एवं उनके परिजनों को कोरोना की भयावहता के प्रति संज्ञान दिलाकर कोरोना नियमों का कड़ाई से पालन करने के लिए जागरूक किया गया। ■



वैक्सीन एक्सप्रेस में वैक्सीन लेते रेलकर्मी

कोरोना के प्रसार को रोकने के लिए रेलवे कोचों तथा परिसरों का व्यापक कीटाणुशोधन

भारतीय रेल अपने सभी स्टेशनों एवं ट्रेनों में कोरोना वायरस के प्रसार को रोकने के लिए हर संभव उपाय कर रही है। पूसी रेल पर कोरोना वायरस के प्रसार की संभावना को रोकने के लिए रेलवे कोचों तथा परिसरों के बार-बार कीटाणुशोधन हेतु विशेष व्यवस्था की गई है। रेल उपभोक्ताओं की सुरक्षा के लिए स्टेशनों तथा कोचों के सामूहिक स्पर्श वाले क्षेत्रों तथा कोचों का सैनिटाइजेशन किया जा रहा है।

भारतीय रेल ने कोविड आचरण विधियों की नवीनतम जानकारी उपलब्ध कराने के लिए सभी प्रमुख स्टेशनों पर कोविड हेल्प डेस्क की स्थापना की है। सभी स्टेशनों पर थर्मल उपकरणों के जरिए बहिर्गामी यात्रियों की जांच की जा रही है। संबंधित राज्यों के एसओपी के अनुसार राज्य प्राधिकारियों द्वारा ट्रेन से आने वाले यात्रियों का कोविड परीक्षण किया जा रहा है तथा इस संबंध में भारतीय रेल संबंधित राज्य प्राधिकारियों की सभी आवश्यक मदद कर रही है। कोरोना वायरस के प्रसार को



रोकने के लिए विभिन्न स्टेशनों से यात्रा शुरू करने वाली तथा यहां से गुजरने वाली ट्रेनों की भी सैनिटाइजिंग की जा रही है। इस कार्य को करने के लिए सभी मंडलों में कीटाणुशोधन हेतु समर्पित टीम नियुक्त की गई है। आम जनता तथा अर्थव्यवस्था के लिए ट्रेन सेवाओं का आवागमन महत्त्वपूर्ण है। ■

जगजीवन राम अस्पताल मरीजों के लिए बना संजीवनी



पश्चिम रेलवे का मुंबई सेंट्रल स्थित जगजीवन राम अस्पताल अपनी उन्नत सेवाओं के कारण भारतीय रेल के प्रमुख अस्पतालों में शुमार है। अपनी बेहतर चिकित्सा सेवाओं एवं अत्याधुनिक चिकित्सीय पद्धति के बल पर भारतीय रेल की चिकित्सीय पटल पर अपनी एक अलग पहचान बनाने में जगजीवन राम अस्पताल सफल रहा है। जगजीवन राम अस्पताल की स्थापना 24 जून, 1960 को की गई थी। इस बहुमंजिले अस्पताल में 361 बिस्तरों की सुविधा है।

पिछले साल कोविड-19 महामारी के प्रकोप के शुरू होने के तुरंत बाद से इस अस्पताल को पूर्णतया कोविड समर्पित अस्पताल में बदल दिया गया था और इस प्रकार यह अस्पताल इस महामारी के खिलाफ रणक्षेत्र बन गया। जगजीवन राम अस्पताल ने समर्पित कोविड अस्पताल के रूप में भारतीय रेल पर पहला रेलवे अस्पताल होने का गौरव प्राप्त किया। अस्पताल के डॉक्टरों और पैरामेडिकल स्टाफ ने अद्वितीय कौशल, समर्पण और सहानुभूति के साथ इस नए वायरस से लड़ने के लिए पूरे दिल से प्रयास किए। पश्चिम रेलवे का जगजीवन राम अस्पताल आइसोलेशन वार्ड के लिए 170 बिस्तर प्रदान कर एक कॉम्बैट जोन में बदला गया। यह रेलवे का पहला अस्पताल और मुंबई शहर के उन 5 अस्पतालों में से एक है, जहाँ रोगियों को प्लाज्मा थेरेपी प्रदान की गई। वर्तमान में जगजीवन राम अस्पताल में कोविड आई सी यू के 20 बेड के साथ कोविड पॉजिटिव रोगियों के लिए 140 बेड, ट्रांजिट/संदिग्ध रोगियों के लिए 30 बिस्तरों और गैर-कोविड मरीजों के लिए 170 बिस्तरों का प्रावधान किया गया है।

दूसरी लहर में संक्रमण की दर की गंभीरता को देखते हुए पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने व्यक्तिगत रूप से न सिर्फ देश में ऑक्सीजन एक्सप्रेस के माध्यम से लिक्विड ऑक्सीजन की सप्लाई की मॉनिटरिंग की, बल्कि चिकित्सा विभाग के अधिकारियों को यह निर्देशित भी किया कि जगजीवन राम अस्पताल में ऑक्सीजन और जरूरी औषधियों, पीपीई किट इत्यादि जीवन रक्षक वस्तुओं की समुचित सप्लाई सुनिश्चित की जाए और किसी भी परिस्थिति में मरीजों के लिए ऑक्सीजन अथवा अन्य औषधियों की कमी न हो। महाप्रबंधक ने सभी विभागों के साथ समय-समय पर मीटिंग कर पश्चिम रेलवे पर विभिन्न अस्पतालों में मरीजों के लिए उपलब्ध की जा रही सुविधाओं का ब्यौरा लिया तथा सामग्री प्रबंधन विभाग को भी अस्पतालों में इस्तेमाल आने वाली विभिन्न वस्तुओं की आपूर्ति के लिए निर्देशित किया।



डॉ. योगानंद पाटिल

पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने बेस्ट रिकवरी रेट के साथ कोरोना मरीजों के उपचार के लिए प्रमुख मुख्य चिकित्सा अधिकारी डॉ. छत्र सिंह आनंद, जगजीवन राम अस्पताल की चिकित्सा निदेशक डॉ. हफिजुन्निसा एवं सहायक चिकित्सा निदेशक डॉ. शंकर दयाल एवं चिकित्सा कर्मियों की टीम के प्रयासों की सराहना करते हुए टीम के समर्पित प्रयासों की प्रशंसा की।

वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी एवं महाराष्ट्र कोविड टास्क फोर्स के एड्वायजरी मेम्बर डॉ. योगानंद पाटिल ने जगजीवन राम अस्पताल को कोविड से लड़ने के लिए तैयार करने में अहम भूमिका निभाई है और इस महामारी से ग्रसित मरीजों को हरसंभव चिकित्सा सेवा उपलब्ध कराने की दिशा में महत्त्वपूर्ण कार्य किए हैं। जगजीवन राम अस्पताल की उन्नत चिकित्सा सेवाओं और डॉक्टरों के योगदान ने रेलकर्मियों में यह विश्वास पैदा किया कि जगजीवन राम अस्पताल के चिकित्सा कर्मियों की टीम उनके हौसले को कभी डिगने नहीं देगी और मेडिकल इमरजेंसी या किसी भी विपरीत परिस्थिति में उन्हें और उनके परिवार के लिए सुरक्षा ढाल बन कर खड़ी रहेगी।

कोविड के दौरान नॉन-कोविड मरीजों के लिए भी चिकित्सा विभाग द्वारा टेली कंसल्टेशन सेवा शुरू की गयी, जिसके जरिये रेलकर्मी बिना अस्पताल आये डॉक्टरों से चिकित्सा संवाद कर सकते हैं। हमारे रेल कर्मी हमारी पूंजी हैं। मरीजों की उनके ट्रीटमेंट के दौरान और रिकवर होने के बाद की अवधि में भी व्यापक काउंसलिंग की गयी।

बेस्ट रिकवरी रेट

अप्रैल, 2020 को कोविड समर्पित अस्पताल में बदले जाने के बाद से 30 मई, 2021 तक जगजीवन राम अस्पताल में कुल 4051 कोविड पॉजिटिव मरीज इलाज के लिए भर्ती हुए, जिनमें से 3717 कोविड पॉजिटिव मरीज जगजीवन राम अस्पताल में इलाज के बाद पूरी तरह से ठीक हो चुके हैं। जगजीवन राम अस्पताल की समग्र रिकवरी दर लगभग 92% रही है।

आरटी-पीसीआर प्रयोगशाला

जगजीवन राम अस्पताल में जनवरी, 2021 में एनएबीएल मान्यता प्राप्त एक अत्याधुनिक आरटी-पीसीआर लैब शुरू की गई है, जहां इन-हाउस आरटी-पीसीआर परीक्षण किए जा रहे हैं। यह भारतीय रेल की पहली मॉलिक्युलर आरटी-पीसीआर प्रयोगशाला है, जिसमें बायो सेफ्टी लेवल-3 (बीएसएल-3) की सुविधा है। इसमें पॉजिटिव रोगियों का तुरंत पता लगाने के लिए रैपिड एंटीजन टेस्ट भी किए जाते हैं। प्रयोगशाला में उपयोग



आरटी – पीसीआर प्रयोगशाला

किए जाने वाले सभी उपकरण और सामग्री विश्व स्वास्थ्य संगठन के मानकों के अनुसार हैं।

कोविड वैक्सीनेशन सेंटर

जगजीवन राम अस्पताल ने टीकाकरण केंद्र भी शुरू किया है और भारत सरकार की पात्रता-मानदंडों के अनुसार रेलवे



कर्मचारियों और आम जनता को टीका लगाया जा रहा है। मुंबई वृहद् महानगरपालिका ने जगजीवन राम अस्पताल को एक कोविड टीकाकरण केंद्र के रूप में नामित कर मान्यता दी और 8 मार्च, 2021 से यहां टीकाकरण शुरू किया गया। पश्चिम रेलवे महिला कल्याण संगठन की अध्यक्षा श्रीमती तनुजा कंसल अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर जगजीवन राम अस्पताल के टीकाकरण केन्द्र में कोविड-19 वैक्सीन लेने वाली पहली महिला बनीं। 30 मई, 2021 तक 8,006 लोगों का टीकाकरण किया जा चुका है।

जीवन रक्षक ऑक्सीजन

1,000 लीटर तरल ऑक्सीजन वाले एक अतिरिक्त टैंक की स्थापना के साथ सामान्य वार्डों में ऑक्सीजन की केंद्रीय आपूर्ति प्रणाली उपलब्ध कराई गई है। साथ ही, जगजीवन राम अस्पताल में 1,000 लीटर प्रति मिनट क्षमता वाले ऑक्सीजन जनेरटर प्लांट की स्थापना भी की जा रही है।

मॉडिफाइड ओपीडी

नवंबर, 2020 में जगजीवन राम अस्पताल के नए पुनर्निर्मित ओपीडी विंग में गैर-कोविड सेवाओं को ओपीडी सेवाओं के साथ पूर्ण रूप से फिर से शुरू किया गया। दिसंबर 2020 से GEOT, CVTS, General O.T. सहित सभी ऑपरेशन थिएटरों को भी पूरे तरीके से फिर से शुरू किया गया। अस्पताल परिसर



में मरीजों की अनावश्यक भीड़ नियंत्रण के साथ ही सुव्यवस्थित करने के लिए ओपीडी में डॉक्टरों से समय लेने के लिए एक ऑनलाइन ऐप विकसित किया गया है।

अन्य सुविधाएं

जगजीवन राम अस्पताल में आधुनिक ज्वाइंट रिप्लेसमेंट सेंटर, एडवांस कार्डियक कैथलैब, वेल इक्युप्ड गैस्ट्रोएंटेरोलॉजी एंडोस्कोपी यूनिट, सर्जिकल एंड मेडिकल इंटेंसिव केयर यूनिट जैसी अत्याधुनिक चिकित्सा सुविधाएँ उपलब्ध हैं। गैस्ट्रो एंटेरोलॉजी विभाग में चिकित्सा हेतु आधुनिक उपकरण हैं, जहाँ वर्षभर में लगभग 3,000 एंडोस्कोपिक प्रोसिजर होते हैं। जगजीवन राम अस्पताल का ऑर्थोपेडिक विभाग चिकित्सा के मामले में पूरे मुंबई में जाना जाता है। यहाँ टोटल नी रिप्लेसमेंट एवं टोटल हिप रिप्लेसमेंट जैसी जटिल सर्जरी होती है। यह भारत एवं विश्व के अन्य देशों के ऑर्थो सर्जन्स के लिए अध्ययन केन्द्र भी है। प्रसिद्ध चिकित्सकों के मार्गदर्शन में जगजीवन राम के कार्डियोलॉजी विभाग का मुंबई के अस्पतालों में अपना नाम है। यहां बाइपास, वॉल्व रिप्लेसमेंट एवं सभी तरह के हार्ट के जटिल आपरेशन के साथ अत्याधुनिक लैब में एंजियोग्राफी एवं एंजियोप्लास्टी भी की जाती है।

पश्चिम रेलवे कम-से-कम समय में कोविड रोगियों के उपचार के लिए अत्याधुनिक तकनीकों और उपचार की नवीनतम चिकित्सा प्रक्रियाओं को अपनाने तथा एक मजबूत बुनियादी ढांचा तैयार करने में सबसे आगे रही है। इन उपलब्धियों को ध्यान में रखते हुए, रेल मंत्रालय ने वर्ष 2020 के लिए पश्चिम रेलवे को प्रतिष्ठित व्यापक हेल्थ केयर शील्ड प्रदान करने का निर्णय लिया है। यह उपलब्धि पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल के कुशल नेतृत्व में उनके बहुमूल्य मार्गदर्शन और प्रेरणा के कारण अर्जित की गई है। ■



पूर्वोत्तर सीमा रेल राज्यों को आवश्यक सहायता प्रदान कर रही है

पूर्वोत्तर सीमा रेल के महाप्रबंधक श्री अंशुल गुप्ता ने 13 मई, 2021 को मालीगाँव में एक वर्चुअल संवाददाता सम्मेलन में बताया कि कोविड-19 के प्रसार को रोकने के क्रम में पूर्वोत्तर सीमा रेल राज्य सरकारों के स्वास्थ्य देखभाल के प्रयासों की प्रतिपूर्ति के लिए हरसंभव कोशिश कर रही है। कोविड-19 के मरीजों के लिए 288 पैसेंजर कोचों को कोविड केयर आईसोलेशन कोचों में रूपांतरित किया गया है और रेलवे के वर्तमान अस्पतालों को ऑक्सीजन संयंत्रों इत्यादि के साथ सुसज्जित करने जैसे उपाय किए गए हैं। पू. सी. रेल ने कुल 354 बिस्तरों के साथ अपने 6 अस्पतालों में कोविड संक्रमित मरीजों के उपचार की सुविधाएं उपलब्ध कराई हैं। इस महामारी के दौरान अर्थव्यवस्था की गति को बनाए रखने तथा आवश्यक तथा अन्य सामग्रियों की मांग को पूरा करने के लिए कई तरह के अवरोधों के बावजूद भारतीय रेल द्वारा अप्रैल, 2021 तक अब तक की सर्वोच्च 111.53 एमटी लोडिंग की गई। यह अप्रैल, 2019 में पूर्ववर्ती सर्वोच्च आंकड़ा 101.04 एमटी से 10.4 प्रतिशत अधिक है। पूर्वोत्तर सीमा रेल ने इस वर्ष अब तक 1.04 एमटी लदाई की है, जबकि पिछले वर्ष इसी अवधि में यह आंकड़ा 0.47 एमटी था।



भारतीय रेल जरूरतमंद राज्यों को राहत पहुंचाने के लिए ऑक्सीजन एक्सप्रेस का भी परिचालन कर रही है। 12 मई, 2021 तक 100 ऑक्सीजन एक्सप्रेस से 6260 एमटी से भी अधिक लिक्विड मेडिकल ऑक्सीजन की ढुलाई कर चुकी थी। पू.सी. रेल भी ऑक्सीजन एक्सप्रेस ट्रेनें चलाने के लिए तैयार है। रेलवे ग्रीन कॉरिडोर तैयार करते हुए दिल्ली से गुवाहाटी तक एक ऑक्सीजन प्लांट का परिवहन करने वाली 'जीवन प्रकाश स्पेशल' चलाई।

इस ट्रेन ने 65 किमी प्रति घंटे की औसत गति से सिर्फ 32 घंटे में लगभग 2,100 किमी की दूरी तय की। ■

दक्षिण पूर्व रेलवे : कोविड महामारी के दौरान राष्ट्र की अथक सेवा में तत्पर

दक्षिण पूर्व रेलवे ने 19 मई, 2021 तक 89 ऑक्सीजन एक्सप्रेस ट्रेनों को कुल 5,736 टन लिक्विड मेडिकल ऑक्सीजन के साथ उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, हरियाणा, कर्नाटक, उत्तराखंड, तेलंगाना, तमिलनाडु, पंजाब और दिल्ली के राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों को भेजा है। इन ट्रेनों द्वारा कवर किए गए गंतव्यों में लखनऊ, वाराणसी, कानपुर, बरेली, मुरादाबाद, भोपाल, जबलपुर, सागर, सिकंदराबाद, देहरादून, फरीदाबाद, ओखला, बेंगलुरु, तिरुवल्लूर, गुंटूर, नेल्लोर और चेन्नई शामिल हैं। ये ट्रेनें दक्षिण पूर्वी रेलवे के अधिकार क्षेत्र में बोकारो स्टील सिटी, राउरकेला और टाटानगर से निकली हैं।

इसके अलावा, यात्री और माल सेवाओं को भी दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा सभी फ्रंटलाइन वर्कर्स, जैसे ट्रेन ड्राइवर, गार्ड, स्टेशन मास्टर, ट्रैक मेंटेनर, सिग्नल मेंटेनर और अन्य आवश्यक कर्मचारियों की अथक सेवाओं के माध्यम से पहुँचाया जा रहा है। कर्मचारीगण यह सुनिश्चित करने के लिए दिन-रात काम कर रहे हैं कि महामारी के इस कठिन दौर में यह महत्त्वपूर्ण सेवा चालू रहे।

दक्षिण पूर्व रेलवे के सभी डॉक्टर और अन्य चिकित्सा कर्मचारी भी सभी चुनौतियों को स्वीकार करते हुए रेलवे कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों की जान बचाने के लिए अथक कार्य कर रहे हैं। दक्षिण पूर्व रेलवे में, 6 अस्पतालों



ने कोविड पॉजिटिव मरीजों को भर्ती करने के लिए आवश्यक व्यवस्था की है और 400 से अधिक बिस्तरों को कोविड रोगियों के लिए निर्धारित किया गया है। टीकाकरण प्रक्रिया को सुविधाजनक बनाने के लिए, सभी मंडलों और मुख्यालय में टीकाकरण केंद्र खोले गए हैं।

यहां यह उल्लेख करना भी महत्त्वपूर्ण है कि जब सामान्य लोकल ट्रेन सेवाओं को निलंबित कर दिया गया है, दक्षिण पूर्व रेलवे ने अन्य सरकारी और निजी संगठनों के स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं को बिना किसी बाधा के जरूरतमंद मरीजों को सेवाएं प्रदान करने के लिए पहचान पत्र प्रस्तुत करने पर लोकल ट्रेनों में चढ़ने की अनुमति दी है। ■

तपन सिन्हा मेमोरियल अस्पताल में कोविड का सफल उपचार

मेट्रो रेलवे का तपन सिन्हा मेमोरियल अस्पताल एक लेवल-II समर्पित कोविड अस्पताल है। इस अस्पताल में मई माह के मध्य तक 544 कोविड पॉजिटिव मरीजों का इलाज किया जा चुका था, जिसमें कोविड मरीजों के इलाज के लिए 75 समर्पित बेड थे। 13 डॉक्टर और 35 पैरा मेडिकल स्टाफ यहाँ चौबीसों घंटे कोविड पॉजिटिव मरीजों का इलाज कर रहे हैं। कोविड-19 मरीजों की देखभाल के लिए सभी स्वास्थ्य कर्मियों को पर्याप्त मात्रा में पीपीई किट, हैंड सैनिटाइजर, एन-95 मास्क की आपूर्ति की गई है।

इस अस्पताल में मध्यम और गंभीर कोविड मरीजों के इलाज के लिए प्रत्येक बिस्तर पर पर्याप्त संख्या में ऑक्सीजन सिलेंडर, दवाएं, गैर-इनवेसिव वेंटिलेटर, बीआईपीएपी मशीन, नॉन रीब्रीदिंग मास्क उपलब्ध हैं। समर्पित कोविड वार्ड में हेपा फिल्टर और लैमिनार एयर फ्लो सुविधाएं भी हैं। ■



मेट्रो रेलवे में कोविड महामारी से निपटने के लिए सैनिटाइजेशन अभियान

वर्तमान महामारी की स्थिति के मद्देनजर मेट्रो रेलवे ने यात्रियों को स्टेशन परिसर और ट्रेनों में मास्क के उपयोग के महत्त्व के बारे में जागरूक करने के लिए कई पहल की हैं।

मेट्रो रेलवे सुरक्षा बल और अन्य स्टेशन कर्मचारियों ने मेट्रो प्लेटफॉर्म पर और चलती मेट्रो में भी नियमित रूप से 'नो मास्क-नो मेट्रो' अभियान चलाया। सभी मेट्रो यात्रियों से अनुरोध किया गया कि वे मास्क पहनें और कोविड के खिलाफ लड़ाई में मेट्रो प्राधिकारियों के साथ सहयोग करें। उन्हें कोविड प्रोटोकॉल के बारे में भी परामर्श दिया गया। यात्रियों ने मेट्रो द्वारा चलाए जा रहे इस अभियान की सराहना की।

इसके अलावा मेट्रो प्राधिकारियों ने कोविड महामारी से निपटने के लिए एहतियात के तौर पर मेट्रो रेकों की नियमित साफ-सफाई एवं सैनिटाइजेशन किया गया। सभी मेट्रो स्टेशनों पर पोस्टर और बैनर भी प्रदर्शित किए गए थे और यात्रियों को कोविड अनुकूल व्यवहार के बारे में जागरूक करने के लिए मेट्रो परिसर में लगातार घोषणाएं की गई थीं। ■



आपको
यह अंक कैसा लगा
हमें ज़रूर बताएं

ई-मेल : editorbhartiyarailrb@gmail.com

पत्र लिखें : संपादक, भारतीय रेल, 337-बी, रेल भवन, नई दिल्ली-110 001

कोरोना काल के सबक

प्रो. संजय द्विवेदी

परिवार ही देता है हमें संबल और सकारात्मकता
संयम, धैर्य और थोड़ी सावधानियों से जीतिए यह जंग

कोरोना संकट ने एक बार फिर हमें हमारी जड़ों की याद दिला दी है। हमें हमारे परिजन और संयुक्त परिवार बहुत याद आ रहे हैं। कोविड-19 के इस दौर ने हर किसी को किसी न किसी रूप में गंभीर रूप से प्रभावित किया है। किसी ने अपना हमसफर खोया है तो किसी ने अपने घर-परिवार के सदस्य, दोस्त या रिश्तेदार को खोया है। इस अपूरणीय क्षति का किसी न किसी रूप में दिलोदिमाग पर असर पड़ना स्वाभविक है, लेकिन मनोचिकित्सकों का कहना है कि ऐसी स्थिति का लम्बे समय तक बने रहना आपको मानसिक तौर पर बीमार बना सकता है। इसलिए जितनी जल्दी हो सके, उस दौर से उबरकर आगे के रास्ते को सुगम व सरल बनाने के बारे में विचार करें। इसके लिए परिजनों के साथ-साथ मनोचिकित्सक या काउंसिलर की भी मदद ली जा सकती है, जो सदमे से उबारने में काफी मददगार साबित हो सकते हैं।

परिवार व्यवस्था बहुत है खास

भारत में ऐसा क्या है जो उसे खास बनाता है? वह कौन सी बात है जिसने सदियों से उसे दुनिया की नजरों में आदर का पात्र बनाया और मूल्यों को सहेजकर रखने के लिए उसे सराहा। निश्चय ही हमारी परिवार व्यवस्था वह मूल तत्व है, जिसने भारत को भारत बनाया। हमारे सारे नायक परिवार की इसी शक्ति को पहचानते हैं। रिश्तों में हमारे प्राण बसते हैं, उनसे ही हम पूर्ण होते हैं। आज कोरोना की महामारी ने जब हमारे सामने गहरे संकट खड़े किए हैं तो हमें सामाजिक और मनोवैज्ञानिक संबल हमारे परिवार ही दे रहे हैं। व्यक्ति कितना भी बड़ा हो जाए, उसका गांव, घर, गली, मोहल्ला, रिश्ते-नाते और दोस्त उसकी स्मृतियों का स्थायी संसार बनाते हैं। कहा जाता है कि जिस समाज की स्मृति जितनी सघन होती है, जितनी लंबी होती है, वह उतना ही श्रेष्ठ समाज होता है।

परिवार नाम की संस्था दुनिया के हर समाज में मौजूद है, किंतु परिवार जब मूल्यों की स्थापना का केंद्र बनता है, तो वह संस्कारशाला हो जाता है, खास हो जाता है। अपने मूल्यों, परंपराओं को निभाकर समूचे समाज को साझेदार मानकर ही भारतीय परिवारों ने अपनी विरासत बनाई है। पारिवारिक मूल्यों को आदर देकर ही श्री राम इस देश के सबसे लाडले पुत्र बन जाते हैं। उन्हें यह आदर शायद इसलिए मिल पाया, क्योंकि उन्होंने हर रिश्ते को मान दिया, धैर्य से संबंध निभाए। वे रावण की तरह प्रकांड विद्वान और विविध कलाओं के ज्ञाता होने का दावा नहीं करते, किंतु मूल्याधारित जीवन के नाते वे सबके पूज्य बन जाते हैं, एक परंपरा बनाते हैं। अगर हम अपनी परिवार परंपरा को निभा पाते तो आज के भारत में वृद्धाश्रम न बन रहे होते। पहले बच्चे अनाथ होते थे, आज के दौर में माता-पिता भी अनाथ होने लगे हैं। यह बिखरती भारतीयता है, बिखरता मूल्यबोध है जिसने हमारी आंखों से प्रेम, संवेदना, रिश्तों की महक कम कर भौतिकतावादी मूल्यों को आगे किया है।

न बढ़ाएं फासले, रहिए कनेक्ट

कोरोना काल में आज के भारत की चुनौतियां बहुत अलग हैं। अब भारत के संयुक्त परिवार आर्थिक, सामाजिक कारणों से एकल परिवारों में बदल रहे हैं। एकल परिवार अपने आप में कई संकट लेकर आते हैं। जैसा कि हम देख रहे हैं कि इन दिनों कई दंपती कोरोना से ग्रस्त हैं, तो उनके बच्चे एकांत भोगने के साथ गहरी असुरक्षा के शिकार हैं। इनमें माता या पिता, या दोनों की मृत्यु होने पर अलग तरह के सामाजिक संकट खड़े हो रहे हैं। संयुक्त परिवार हमें इस तरह के संकटों से सुरक्षा देता था और ऐसे संकटों को आसानी से झेल जाता था। बावजूद इसके, समय के चक्र को पीछे नहीं घुमाया जा सकता। ऐसे में यह जरूरी है कि हम अपने परिजनों से निरंतर संपर्क में रहें। उनसे आभासी माध्यमों, फोन आदि से संवाद करते रहें, क्योंकि सही मायने में परिवार ही हमारा सुरक्षा कवच है।

कीजिए संवाद दूर होंगे गम

आमतौर सोशल मीडिया के आने के बाद हम और 'अनसोशल' हो गए हैं। संवाद के बजाय कुछ ट्वीट करके ही बधाई दे देते हैं। होना यह चाहिए कि हम फोन उठाएं और कानों कान बात करें। उससे जो खुशी और स्पंदन होगा, उसकी कल्पना भी नहीं की जा सकती। परिजन और मित्र इससे बहुत प्रसन्न अनुभव करेंगे और सारा दिन आपको भी सकारात्मकता का अनुभव होगा। संपर्क बनाए रखना और एक-दूसरे के काम आना हमें अतिरिक्त उर्जा से भर देता है। संचार के आधुनिक साधनों ने संपर्क, संवाद बहुत आसान कर दिया है। हम पूरे परिवार की ऑनलाइन मीटिंग कर सकते हैं, जिसमें दुनिया के किसी भी हिस्से से परिजन हिस्सा ले सकते हैं। दिल में चाह हो तो राहें निकल ही आती हैं। प्राथमिकताएं तय करें तो व्यस्तता के बहाने भी कम होते नजर आते हैं। ऐसे में हमारे मनोवैज्ञानिक संकट दूर होंगे।

जरूरी है एकजुटता और सकारात्मकता

सबसे जरूरी है कि हम सकारात्मक और एकजुट रहें। एक-दूसरे के बारे में भ्रम पैदा न होने दें। गलतफहमियां पैदा होने से पहले आमने-सामने बैठकर या फोन पर ही उनका निदान कर लें क्योंकि दूरियां धीरे-धीरे बढ़ती हैं और एक दिन सब खत्म हो जाता है। खून के रिश्तों का इस तरह बिखरना खतरनाक है क्योंकि रिश्ते टूटने के बाद जुड़ते जरूर हैं, लेकिन उनमें गांठ पड़ जाती है। सामान्य दिनों में तो सारा कुछ ठीक लगता है। आप जीवन की दौड़ में आगे बढ़ते जाते हैं, आर्थिक समृद्धि हासिल करते जाते हैं, लेकिन अपने पीछे छूटते जाते हैं। किसी दिन आप अस्पताल में होते हैं, तो आसपास देखते हैं कि

क्या कहते हैं विशेषज्ञ

संतुलित आहार लें

आयुर्वेदाचार्य डॉ. रूपल शुक्ला का कहना है कि हमारे खान-पान का असर शरीर ही नहीं बल्कि मन पर भी पड़ता है। इसलिए संतुलित आहार के जरिये भी मन को प्रसन्न रख सकते हैं। भारतीय थाली (दाल, चावल, रोटी, सब्जी, सलाद, दही) संतुलित आहार का सबसे अच्छा नमूना है। संतुलित भोजन हमारे शरीर के साथ ही मानसिक स्थितियों को स्वस्थ बनाता है।



योग एवं ध्यान करें

योग प्रशिक्षक बृजेश कुमार का कहना है कि ध्यान, योग और प्राणायाम् के जरिये एकाग्रता ला सकते हैं। नकारात्मक विचारों से मुक्ति दिलाने में भी ये बहुत ही कारगर हैं। कोरोना काल में बहुत से लोगों ने इसे जीवन में अपनाया है और फायदे को भी महसूस कर रहे हैं। इम्यून सिस्टम को भी इससे बढ़ाया जा सकता है।

भरपूर नींद है जरूरी



किंग जॉर्ज चिकित्सा विश्वविद्यालय, लखनऊ के मेडिसिन विभाग के एसोसिएट प्रोफेसर डॉ. हरीश गुप्ता का कहना है कि नींद को भी एक तरह की थेरेपी माना जाता है। चिंता के चलते पूरी नींद न लेना अवसाद की ओर ले जाता है। मधुमेह, उच्च रक्तचाप, सिर और शरीर में दर्द, थकान, याददाश्त में कमी आना, चिड़चिड़ापन, क्रोध की अधिकता, हार्मोन का असंतुलन, मोटापा, मानसिक तनाव जैसी समस्याएं अनिद्रा के कारण जन्म लेती हैं। कई बार चिकित्सक पर्याप्त नींद की सलाह देकर रोगों से छुटकारा दिलाने का काम करते हैं। हर व्यक्ति को 7-8 घंटे की नींद अवश्य लेनी चाहिए। टीवी, लैपटॉप व मोबाइल पर ज्यादा समय न देकर सेहत के लिए अनमोल नींद को जरूर पूरी करें जो कि ताजगी और फुर्ती देने का काम करेगी।

मनोरोगों का इलाज भी है संभव

किंग जॉर्ज चिकित्सा विश्वविद्यालय, लखनऊ के मनोचिकित्सा विभाग के एसोसिएट प्रोफेसर डॉ. आदर्श त्रिपाठी का कहना है कि जिस तरीके से शरीर के हर अंग का इलाज संभव है, उसी तरह से मानसिक स्वास्थ्य का भी इलाज मौजूद है। बहुत सारी समस्याएँ काउंसिलर से बात करके और उनके द्वारा सुझाए गए उपाय अपनाकर ही दूर हो जाती हैं तो कुछ दवाओं के सेवन से दूर हो जाती हैं। इसलिए सरकार का भी पूरा जोर है कि जो लोग कोरोना को मात दे चुके हैं, लेकिन दिलोदिमाग से उसे भुला नहीं पाए हैं, उनको मानसिक तौर पर संबल देने के साथ ही उन लोगों की भी काउंसिलिंग व इलाज पर ध्यान दिया जाए जो अपने किसी करीबी को खोने के गम से उबरने में दिक्कत महसूस कर रहे हैं।



फोटो साभार : मोरारजी देसाई राष्ट्रीय योग संस्थान, नई दिल्ली की वेबसाइट से। यह संस्थान योग के कई प्रमाणपत्र कोर्स चलाती है

जरूरी हैं सावधानियां

- होम आइसोलेशन में रहें, किंतु सेल्फ ट्रीटमेंट न लें। लक्षण दिखते ही तुरंत डॉक्टर से परामर्श लें।
- पौष्टिक आहार, खासकर खट्टे फलों संतरा, अंगूर, मौसमी, नारियल पानी, किन्नू आदि का सेवन करें।
- नींबू, आंवला, अदरक, हल्दी, दालचीनी, सोंठ को अपने नियमित आहार में शामिल करें।
- नकारात्मकता और भय से दूर रहें। जिस काम में मन लगे वह काम करें, जैसे बागवानी, फिल्में देखना, अच्छी पुस्तकें पढ़ना।
- यह भरोसा जगाएं कि आप ठीक हो रहे हैं। सांसों से जुड़े अभ्यास, प्राणायाम्, कपाल भाति, भस्त्रिका, अनुलोम विलोम 15 से 30 मिनट तक अवश्य करें।
- दो समय पांच मिनट भाप अवश्य लें। हल्दी-गुनगुने पानी से दो बार गरारे भी करें।
- दवा के साथ अन्य सावधानियां भी जरूरी हैं। उनका पालन अवश्य करें। शरीर को अधिकतम आराम दें। ज्यादा से ज्यादा नींद लें क्योंकि इसमें कमजोरी बहुत आती है और शरीर को आराम की जरूरत होती है।
- अगर सुविधा हो तो बालकनी या लान में सुबह की गुनगुनी धूप जरूर लें। साथ ही, सप्ताह में एक बार



डॉक्टर की सलाह से विटामिन-डी, विटामिन-सी और जिंक की टेबलेट्स भी ले सकते हैं।
- मानसिक तनाव की स्थिति में भी कोई गलत कदम न उठाएं। जिसको अपने सबसे करीब समझते हैं, उससे बात किजिए। यकीन मानिए, बात-बात में कोई न कोई रास्ता जरूर निकलेगा।
- दिनचर्या में 30 से 45 मिनट का समय शारीरिक गतिविधियों के लिए जरूर तय करें, क्योंकि शारीरिक गतिविधियां किसी भी तनाव के प्रभाव को कम करने में प्रभावी साबित होती हैं।

कोई अपना आपकी चिंता करने वाला नहीं है। यह छोटा-सा उदाहरण बताता है कि हम कितने कमजोर और अकेले हैं। देखा जाए तो यह एकांत हमने खुद रचा है और इसके जिम्मेदार हम ही हैं। संयुक्त परिवारों की परिपाटी लौटाई नहीं जा सकती, किंतु रिश्ते बचाए और बनाए रखने से हमें पीछे नहीं हटना चाहिए। इसके साथ ही सकारात्मक सोच बहुत जरूरी है। जरा-जरा सी बातों पर धीरज खोना ठीक नहीं है। हमें क्षमा करना और भूल जाना आना ही चाहिए। तुरंत प्रतिक्रिया कई बार घातक होती है। इसलिए आवश्यक है कि हम धीरज रखें।

जुड़ने के खोजिए बहाने

सिर्फ कोरोना संकट के बहाने नहीं हमें हर समय संवाद और एकजुटता के अवसर बनाते रहने चाहिए। बात से बात निकलती है और रिश्तों में जमी बर्फ पिघल जाती है। परिवार के मायने सिर्फ परिवार ही नहीं हैं, रिश्तेदार ही नहीं हैं। वे सब हैं जो हमारी जिंदगी में शामिल हैं। उसमें हमें सुबह अखबार पहुंचाने वाले हॉकर से लेकर, दूध लाकर हमें देने वाले, हमारे कपड़े प्रेस करने वाले, हमारे घरों और सोसायटी की सुरक्षा, सफाई करने वाले और हमारी जिंदगी में मदद देने वाला हर व्यक्ति शामिल है। अपने सुख-दु:ख में इस महापरिवार को शामिल करना जरूरी है। इससे हमारा भावनात्मक आधार मजबूत होता है और हम कभी भी अपने आपको अकेला महसूस नहीं करते। कोरोना के संकट ने हमें सोचने के लिए आधार दिया है, एक मौका दिया है। हम सबने खुद के जीवन और परिवार में न सही, किंतु पूरे समाज में मृत्यु को निकट से देखा है। आदमी की लाचारगी और बेबसी के ऐसे दिन शायद ही कभी देखे गए हों। इससे सबक लेकर हमें न सिर्फ सकारात्मकता के साथ जीना सीखना है बल्कि लोगों की मदद के लिए हाथ बढ़ाना है। बड़ों का आदर और अपने से छोटों का सम्मान करते हुए सबको भावनात्मक रिश्तों की डोर में बांधना है। एक-दूसरे को प्रोत्साहित करना, घर के कामों में हाथ बंटाना, गुस्सा कम करना जरूरी आदतें हैं, जो डालनी होंगीं।

इस दौर में सांसों को साधिए

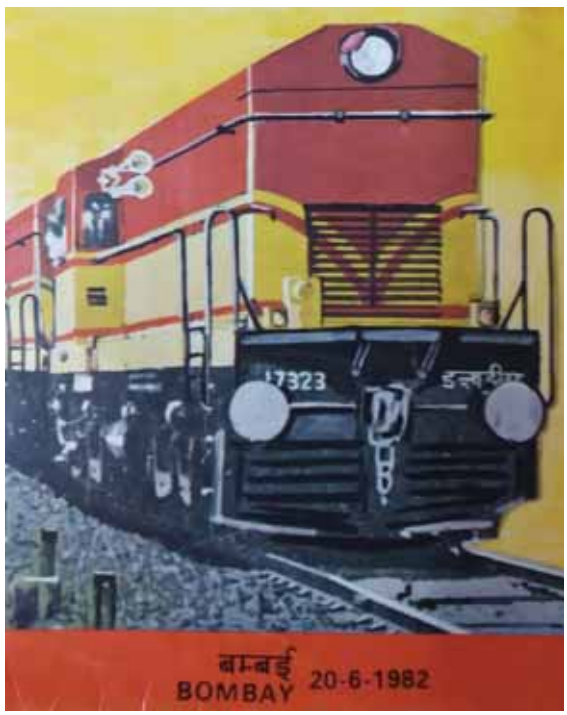
खान-पान, संयम और धीरज दरअसल एक पूंजी है, किंतु यह तब काम आती हैं, जब आपका खुद पर नियंत्रण हो। मेरी पहली सलाह यही है कि बीमारी को छिपाना एक आत्मछल है। खुद के साथ धोखा है। अतिरिक्त आत्मविश्वास हमें कहीं का नहीं छोड़ता। इसलिए तुरंत डाक्टर की शरण में जाना आवश्यक है। होम आइसोलेशन का मतलब सेल्फ ट्रीटमेंट नहीं है। यह समझना है। प्रकृति, आध्यात्मिक विचारों तथा सकारात्मकता के साथ जीना जरूरी है। योग-प्राणायाम् की शरण हमें लड़ने लायक बनाती है। हम अपनी सांसों को साधकर ही अच्छा, लंबा निरोगी जीवन जी सकते हैं। इन कठिन दिनों के संदेश बहुत खास हैं। हमें अपनी भारतीय जीवन पद्धति, योग, प्राणायाम्, प्रकृति से संवाद को अपनाने की जरूरत है। संयम और अनुशासन से हम हर जंग जीत सकते हैं। भारतीय अध्यात्म से प्रभावित जीवन शैली ही सुखद भविष्य दे सकती है। अपनी जड़ों से उखड़ने के परिणाम अच्छे नहीं होते। हम अगर अपनी जमीन पर खड़े रहेंगे तो कोई भी वायरस हमें प्रभावित तो कर सकता है, पराजित नहीं। यह चौतरफा पसरा हुआ दु:ख जाएगा जरूर, किंतु वह जो बताकर जा रहा है, उसके संकेत को समझेंगे तो जिंदगी फिर से मुस्कराएगी। ■

महानिदेशक, भारतीय जन संचार संस्थान, नई दिल्ली

मुंबई सेंट्रल-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस : पचास वर्षों का रोचक सफर

श्री विमलेश चन्द्र

जैसा कि हम जानते हैं कि राजधानी एक्सप्रेस का 'राजधानी' नाम इसलिए पड़ा क्योंकि यह रेलगाड़ी राज्यों की राजधानी को देश की राजधानी से जोड़ती है। भारतीय रेल की पहली राजधानी एक्सप्रेस हावड़ा और नई दिल्ली के बीच 01 मार्च, 1969 को चलाई गई थी। 01 मार्च, 2019 को इसके 50 वर्ष पूरा होने पर इसकी विशेष सजावट करके धूमधाम से स्वर्ण जयंती वर्ष मनाया गया था। इसी तरह देश की दूसरी सबसे पुरानी राजधानी एक्सप्रेस मुंबई सेंट्रल से नई दिल्ली के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस है, जिसे 17 मई, 1972 को चलाया गया था। उस दिन इस नई राजधानी एक्सप्रेस का उद्घाटन तत्कालीन रेलमंत्री के. हनुमथैयाजी ने बैंड-बाजे के साथ ह्विसल बजाकर कर और हरी झंडी दिखाकर किया था। 17 मई, 2021 को यह राजधानी अपने 50वें वर्ष में प्रवेश कर गई है।



वर्ष 1982 में मुंबई राजधानी एक्सप्रेस को इस डबल हेडेड डीजल इंजन से चलाया जाता था

यह सभी राजधानी एक्सप्रेस में भारत की दूसरी सबसे तेज गति से चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस है। यह रेलगाड़ी भी पहली राजधानी एक्सप्रेस की तरह बहुत सारी खूबियों और प्रसिद्धि से भरी पड़ी है। मुंबई सेंट्रल-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस में भारतीय रेल में पहली बार इसमें और साथ ही साथ किसी लंबी दूरी वाली रेलगाड़ी में पहली बार एयर ब्रेक प्रणाली वाले डबल हेडेड डीजल इंजन से इसे 20 जून, 1982 से चलाया जाना शुरू किया गया था। उस समय एयर ब्रेक प्रणाली बहुत कम इंजनों में होती थी। जब दो डीजल इंजन लगाए जाने लगे तब इसके कोचों की संख्या 10 से बढ़ाकर 18 कर दी गई थी। नब्बे के दशक के पहले इस राजधानी एक्सप्रेस के पीछे-पीछे इसी तरह की एक और रेलगाड़ी चलाई जाती थी, जिसे वातानुकूलित एक्सप्रेस या 'डुप्लीकेट राजधानी' के नाम से जाना जाता था क्योंकि इस राजधानी एक्सप्रेस में लोगों को जगह नहीं मिल पाती थी। फिर इस डुप्लीकेट राजधानी की जगह पर 02 अक्तूबर, 1992 से 'अगस्त क्रांति राजधानी' एक्सप्रेस नाम से दूसरी रेलगाड़ी चलाई जाने लगी।

प्रमुख विशेषताएँ

इस रेलगाड़ी ने कई नई उपलब्धियां हासिल की थीं, जिसमें ये कुछ प्रमुख हैं। यह रेलगाड़ी सुपर फास्ट रेलगाड़ी तो थी ही, साथ ही उस समय इस रेलगाड़ी में यात्रियों के लिए अनेक प्रकार की सुख-सुविधाओं और देखरेख का विशेष प्रबंध किया गया था। इसके कोच वातानुकूलित होने के साथ-साथ धूल रोधी और शोर रहित थे। कोच गलियारेदार होते थे। इसके कुर्सीयान कोच की कुर्सी भी मोटी गद्देदार होती थी। इसके कोचों में सोने और बैठने की पर्याप्त जगह होती थी। इसमें लाउडस्पीकर से समाचार और महत्त्वपूर्ण घोषणाएं प्रसारित की जाती थीं, साथ ही साथ संगीत भी बजाया जाता था। इस रेलगाड़ी में मनोरंजक पुस्तकें भी उपलब्ध रहती थीं। यह रेलगाड़ी कई प्रदेशों से होकर गुजरती थी। इसलिए उस प्रदेश के हिसाब से भी इसमें खानपान उपलब्ध कराया जाता था। वर्ष 1982 में इसके प्रथम वातानुकूलित कोच में 30 शायिकाएं होती थीं, जबकि द्वितीय वातानुकूलित कोच में 45 और वातानुकूलित कुर्सीयान में कुल 723 सीटें इसमें यात्रा कर सकते थे। इस तरह से कुल मिला कर 804 यात्री होते थे। वर्ष 1995-96 में इसमें वॉकी-टॉकी के माध्यम से यात्रियों के लिए



अत्याधुनिक एलएचबी कोच

टेलीफोन सेवा शुरू की गई थी। उसके बाद विदेश संचार निगम लिमिटेड के सेटेलाइट के माध्यम से यात्रियों को टेलीफोन सुविधा उपलब्ध कराई गई थी। इसके लिए कोच पर एंटिना लगाया गया था।

गाड़ी नंबर

काफी पहले गाड़ियों का नंबर 1 अंक में होता था। फिर 2 और फिर 3 अंकों में होने लगा। जब रेलगाड़ियों का नंबर 3 अंकों में था तब एक ही नंबर की कई रेलगाड़ियाँ अलग-अलग जोन में चलती थीं। वर्ष 1989 से रेलगाड़ियों की नंबरिंग 4 अंकों में होने लगी। फिर 20 दिसंबर, 2010 से रेलगाड़ियों में 5 अंकों की प्रणाली शुरू हो गई। इस तरह से पहले इस राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ी का नंबर 151 डाउन और 152 अप था। फिर वर्ष 1989 में 2951 डाउन और 2952 अप हो गया और फिर वर्ष 2010 में 12951 डाउन और 12952 अप हो गया। वर्तमान में कोविड की वजह से यह गाड़ी विशेष गाड़ी के रूप में चल रही है, इसलिए इसका नंबर 02952 कर दिया गया है। सामान्य संचालन शुरू होने के बाद इसका नाम और नंबर भी पहले के तरह सामान्य हो जायेगा।

यात्रा समय

मुंबई सेंट्रल-नई दिल्ली के बीच 1,384 किमी की दूरी को तय करने के लिए यह गाड़ी आरंभ में 19 घंटे लेती थी। विद्युतीकरण के बाद यह समय कुछ कम हो गया था। उच्चगति वाला बिजली का इंजन लगाए जाने से यह गाड़ी इस दूरी को सिर्फ 16 घंटे में तय कर लेती थी, लेकिन अब आधुनिक तकनीक, पुश एंड पुल तकनीक वाला इंजन लगने से यात्रा समय में एक घंटा और कम हो गया है। पहले यह गाड़ी मुंबई सेंट्रल से 15:00 बजे छूटती थी और नई दिल्ली सुबह 9:20 बजे पहुंचती थी जबकि वापसी में नई दिल्ली से 16:30 बजे छूटती थी और मुंबई 11:25 बजे पहुंचती थी। अब यह राजधानी एक्सप्रेस 17.00 बजे मुंबई सेंट्रल से छूटती है और अगले दिन 08:35 बजे सुबह नई दिल्ली पहुंचती है जबकि वापसी में यह नई दिल्ली से शाम को 16:25 बजे छूटती है और अगले दिन 08:35 बजे सबेरे मुंबई सेंट्रल पहुँचती है। रोचक बात यह है कि पहले यह नई दिल्ली और मुंबई के बीच में केवल रतलाम और वडोदरा में रुकती थी जबकि अब इसके साथ-साथ बोरीवली, सूरत, नागदा और कोटा में भी रुकती है। शुरुआत में यह सप्ताह में 2 दिन चलती थी। फिर वर्ष 1983-84 में सप्ताह में 4 दिन हो गई और वर्ष 1993-94 से सितंबर 2000 तक सप्ताह में 6 दिन चलती रही। उसके बाद से अब यह सातों दिन चलने लगी है।

संकर्षण

जब यह शुरू हुई थी तब यह दोनों तरफ रतलाम डीजल शेड के डीजल इंजनों (डब्ल्यूडीएम-2) से चलती थी। मुंबई-वडोदरा-कोटा-दिल्ली मार्ग को, मतलब दिल्ली-मुंबई (पश्चिम रेलवे) ट्रंक रूट का 25 केवी ए.सी. संकर्षण प्रणाली में बिद्युतीकरण करके 31 मार्च, 1987 को चालू किया गया। रोचक बात यह है कि मुंबई-वडोदरा-कोटा-दिल्ली मार्ग का विद्युतीकरण का कार्य पूरा होने के बावजूद गति बनाए रखने और इंजन न बदलना पड़े, इसलिए इसमें दो डीजल इंजन लगाए जाते थे।

सीएलडब्ल्यू से वर्ष 1980 से डब्ल्यूएपी-1 बिजली इंजन



तत्कालीन मुंबई राजधानी एक्सप्रेस का कुर्सीयान - (फोटो साभार : पश्चिम रेलवे)

लगाया जाने लगा। पहले उसे कई सामान्य यात्री गाड़ी में लगाया गया था। प्रयोग सफल होने के बाद बाद उसे वर्ष 1983 में हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस में लगाया गया था। इसके बाद मुंबई राजधानी एक्सप्रेस में डब्ल्यूएपी-1 बिद्युत इंजन की शुरुआत हुई, जिसमें गाजियाबाद बिद्युती लोकोशेड का डब्ल्यूएपी-1 इंजन नई दिल्ली से वडोदरा तक लगाया जाता था और फिर वडोदरा से आगे मुंबई सेंट्रल तक डीजल इंजन लगाया जाता था क्योंकि विरार में एसी से डीसी से संकर्षण प्रणाली शुरू हो जाती थी। फिर एसी और डीसी सप्लाई पर कार्य करने वाले बिद्युत इंजन का निर्माण होने पर वडोदरा से मुंबई के बीच में डब्ल्यूसीएएम-1 बिद्युत इंजन और फिर वर्ष 1995-96 से डब्ल्यूसीएएम-2 बिद्युत इंजन लगाया जाने लगा। यह गाड़ी वर्ष 2012 तक इस प्रकार के दोहरे संकर्षण वाले बिजली इंजन से चलाई जाती रही। नई दिल्ली से वडोदरा तक यह क्रमशः डब्ल्यूएपी-1, डब्ल्यूएपी-4, डब्ल्यूएपी-5, डब्ल्यूएपी-7 से चलाई जाने लगी। फरवरी 2012 में विरार से चर्चगेट तक का खंड 15 केवी डीसी से 25 एसी में बदल जाने पर यह नई दिल्ली से मुंबई तक सीधे डब्ल्यूएपी-5 या डब्ल्यूएपी-7 बिद्युत इंजन से चलाई जाने लगी। नई दिल्ली और कोटा के बीच इस ट्रेन की कुछ खंड में उच्चतम गति 140 किमी प्रति घंटे तक रही है। अब तो यह पूरा ट्रंक रूट ही 160 किमी प्रति घंटे तक की गति के लिए फिट हो रहा है। यह राजधानी एक्सप्रेस, हेड ऑन जेनरेशन प्रणाली से शुरू होने वाली पहली राजधानी एक्सप्रेस है। इस राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन को रेलवे ने पायलट प्रोजेक्ट के तौर पर 24 अगस्त, 2020 से पुश एंड पुल तकनीक से चलाना शुरू किया था। सफल होने पर अब 26 अगस्त, 2020 से इस ट्रेन को दोनों दिशाओं में पुश एंड पुल तकनीक से चलाया जा रहा है। इस तकनीक में एक इंजन ट्रेन के आगे जबकि दूसरा इंजन रेलगाड़ी के पीछे लगाया जाता है। मतलब, एक इंजन जहां ट्रेन को आगे की ओर खींचता है वहीं दूसरा इंजन ट्रेन को पीछे से आगे की तरफ ढकेलता है। इस ट्रेन में दोनों इंजन 6,000 एचपी के होते हैं। इस ट्रेन को अधिकतम 130 किमी प्रति घंटा तक की गति पर चलाया जाता है। पुश एंड पुल तकनीक से इस ट्रेन को चलाने में एक घंटे से ज्यादा समय की बचत होती है।



मुंबई राजधानी समेत देश की समस्त राजधानियां जल्द ही इस अत्याधुनिक तेजस कोच युक्त रेक के साथ दौड़ेंगी

एलएचबी कोच वाला रैक

पहले इसके परंपरागत कोच लाल रंग वाले और बीच में पीले रंग के पट्टे वाले होते थे। इस पुराने परंपरागत कोच से यह 120 किमी प्रति घंटे की गति से चलती थी। नई दिल्ली और कोटा के बीच इस ट्रेन की उच्चतम गति 120 किमी प्रति घंटे तक थी। अब इसकी जगह एलएचबी कोच ने ले ली है। भारतीय रेल में पहली बार किसी राजधानी एक्सप्रेस में 15 दिसंबर, 2003 को पश्चिम रेलवे द्वारा मुंबई सेंट्रल-नई दिल्ली के बीच एलएचबी डिजाइन के कोच वाली राजधानी एक्सप्रेस चलाई गई थी, जिसमें 16 कोच थे। उस दिन इस नए रैक का उद्घाटन चतुर्थ श्रेणी के सबसे वरिष्ठ कर्मचारी श्री लोटू राम ने महाप्रबंधक पश्चिम रेलवे की उपस्थिति में संगीत और बैंड-बाजे के साथ किया था। इस रैक को रेल कोच फैक्ट्री के द्वारा नवीनतम तकनीक और सुविधाओं से युक्त बनाया गया था। बाद में इसके दूसरे रैक को भी एलएचबी रैक में बदल दिया गया था। बाद में कुछ और कोच जोड़े गए, जिससे इस राजधानी एक्सप्रेस में पैंट्री कार और पावर कार सहित कुल 21 कोच हो गए हैं।

धीरे धीरे सभी राजधानी एक्सप्रेस के वातानुकूलित स्लीपर कोचों की जगह पर अत्याधुनिक तेजस रैक के वातानुकूलित स्लीपर कोच लगाने की योजना हैं, क्योंकि तेजस डिब्बे के रैक काफी सुरक्षित एवं आरामदेह हैं। इनकी आंतरिक साजसज्जा भी विश्वस्तरीय है। राजधानी एक्सप्रेस के मुसाफिरों के लिए यह एक अलग अनुभव होगा। मुम्बई सेन्ट्रल राजधानी के साथ-साथ सभी राजधानी एक्सप्रेस में तेजस रेक का इस्तेमाल राजधानी एक्सप्रेसों के इतिहास में एक और क्रन्तिकारी कदम होगा। ■



भारतीय रेल

आपकी अपनी लोकप्रिय पत्रिका

अब राष्ट्रीय रेल संग्रहालय

चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में भी उपलब्ध है

आप यहां पर पत्रिका की सदस्यता एवं पत्रिका खरीद भी सकते हैं

रेलों का बचपन

श्री मनोहरलाल वर्मा

वर्तमान युग वैज्ञानिक युग है । विज्ञान की प्रगति चारों ओर हो रही है । अब लोग चन्द्रमा तक भी पहुंच गए हैं और यह कहा जा सकता है कि हम लोग आणविक युग के उषाकाल में हैं ।

संसार में रेलों ने भी अत्यधिक प्रगति की है । भांति-भांति की सुविधाएं एवं आराम जो आज कल उपलब्ध हैं, उनके विषय में पहले कभी सोचा भी नहीं गया था । जब रेल का जन्म हुआ था तो किसी ने यह स्वप्न में भी आशा नहीं की होगी कि कभी शीत-ताप नियंत्रित डिब्बे भी बनेंगे और लोग उनमें लगभग 60 मील प्रति घंटे की गति से कोलाहल, धूल आदि से बचकर सुखमय यात्रा कर सकेंगे ।

आज हम रेलों का जो रूप देख रहे हैं, वह पहले से बहुत ही परिवर्तित और सुधरा हुआ है । डेढ़ सौ वर्ष पूर्व की प्रारंभिक रेल तथा वर्तमान युग की रेलों से तुलना ही नहीं हो सकती । उनमें आकाश और पाताल का अंतर हो गया है । जब आप प्रारंभिक रेल के इंजन एवं डिब्बों की बनावट, ट्रेन की गति तथा रेल के विषय में अन्य बातें जानेंगे तो बिना हंसे न रह सकेंगे।

डिब्बों की बनावट

आप जिन डिब्बों मे बैठकर यात्रा करते हैं, वे वर्षों के परिश्रम एवं निरंतर सुधार के पश्चात् इस अवस्था में हैं । अब भी रेलवे विभाग उनमें दिन प्रतिदिन परिवर्त्तन कर रहा है । जब रेल का जन्म हुआ था तो डिब्बे आज से बिल्कुल भिन्न थे । वे टमटम नुमा होते थे, बगल से खुलते थे और प्रत्येक डिब्बे के ऊपर उसका नाम लिखा होता था । तीसरे दर्जे के डिब्बे ऊपर से भी खुले होते थे । उनमें लकड़ी की बेंचें पड़ी रहती थीं, जिन पर यात्री बैठते थे । जाड़े की कटकटाती ठंड की बर्फीली हवा उनके कानों में घुस कर उन्हें कंपा देती थी ।

गार्ड और ड्राइवर

गार्ड लाल कोट पहनते थे और डिब्बों की छतों पर बैठा करते थे । उन दिनों प्रत्येक गाड़ी में दो गार्ड होते थे । पहला गार्ड हेड गार्ड कहलाता था । वह गाड़ी के अन्तिम डिब्बे की छत पर आगे की और मुंह करके बैठता था और दूसरा गार्ड गाड़ी के सबसे पहले डिब्बे की छत पर बैठता था । उसका मुंह हेड गार्ड की और होता था । दोनों गार्ड एक दूसरे के आमने-सामने होते थे और सदा एक दूसरे को देखा करते थे । इस प्रकार बैठने का मुख्य उद्देश्य यह था कि यदि कभी डिब्बों के ड्रा-बार (आपस में जोड़ने वाली जंजीर) टूट जाये और डिब्बे एक दूसरे से अलग हो जायें तो इसका सुगमता से पता चल सके ताकि गाड़ी रोक कर उन्हें पुनः जोड़ने का प्रयत्न किया जाय। पैसिंजरों का मन बहलाने के लिए गार्ड वायलिन बजाया करते थे ।

ड्राइवर तथा फायरमैन लम्बे लम्बे कोट पहनते थे । गार्डों की भांति उनके लिए भी वर्षा, धूप एवं शीत से बचने का कोई साधन न था क्योंकि उन दिनों इंजन भी ऊपर से खुले होते थे ।

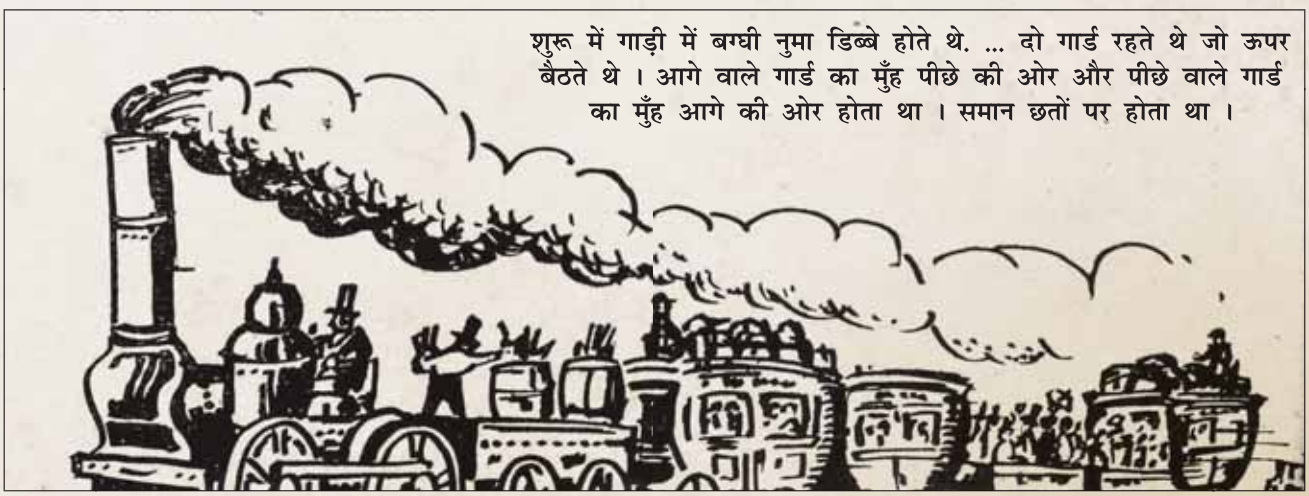
रेलों के शैशव काल में स्टेशनों की बड़ी विचित्र दशा थी। कोई खलिहान या छोटा मोटा शेड, स्टेशन का काम करता था और यात्री अपने सामान के साथ निकट के खेत या मैदान में गाड़ी के आने की प्रतीक्षा किया करते थे । आप को यह जानकर आश्चर्य होगा कि सन् 1853 में इंग्लैंड के हरफोर्ड के निकट मोरटन नामक स्टेशन एक बड़े पेड़ के खोडरे में था।

यात्रियों को सामान रखने के लिए आजकल जैसी सुविधाएं न थीं । यात्रियों का सामान डिब्बों के छतों पर, गार्ड के पास रखा जाता था। उसे चमड़े की बड़ी बड़ी पेटियों से कस कर बांध दिया जाता था। इन पेटियों को मुलायम रखने के लिए इनमें ग्रीस लगाई जाती थी कि कहीं वे टूट न जायें और ग्रीस लगाने के लिए विशेष कर्मचारी जो स्ट्रैपर्स कहलाते थे, नियुक्त होते थे।

यात्रियों को अपनी इच्छानुसार बैठने की स्वतंत्रता न थी। प्रत्येक यात्री की सीट नियुक्त कर दी जाती थी। बुकिंग क्लर्क, गार्ड को एक रसीद देता था जिस पर यात्रियों की संख्या, श्रेणी तथा कहां से कहां जा रहे हैं, यह विवरण लिखा होता था । जैसा कि ऊपर कहा गया है, पहले पहल टिकट एक साधारण कागज का टुकड़ा होता था। कुछ रेलों में टिकट का रूप भिन्न था। लोसिस्टर-स्वार्निंगटन रेलवे ने सन् 1832 में कांसे के अठ पहलू टिकट दिए जाते थे।

रेलवे लाइन को पार करना, उस समय कोई जुर्म नहीं समझा जाता था। लोग लाइन को आम रास्ता समझते थे। लाइन पर चलने के लिए किसी प्रकार का कोई प्रतिबन्ध न था। इससे दुर्घटनाएं बहुत होती थीं । सिग्नल आदि की कोई व्यवस्था न थी ।

दुर्घटनाओं को रोकने के लिए, एक बार यह प्रस्ताव रखा गया कि इंजन पर ड्राइवर एवं फायरमैन के अतिरिक्त एक



शुरू में गाड़ी में बग्घी नुमा डिब्बे होते थे. ... दो गार्ड रहते थे जो ऊपर बैठते थे । आगे वाले गार्ड का मुँह पीछे की ओर और पीछे वाले गार्ड का मुँह आगे की ओर होता था । समान छतों पर होता था ।

तीसरा व्यक्ति भी नियुक्त रहे जो दूरबीन से लाइन को दूर तक देखता रहे । किसी ने यह भी प्रस्ताव रखा कि इंजन कम से कम गाड़ी (रेल) से एक मील की दूरी पर रहे और गाड़ी एक मजबूत रस्से से बंधी रहे । यदि कोई दुर्घटना हो तो केवल इंजन ही विपदग्रस्त हो और अन्य डिब्बे तथा यात्री सुरक्षित रह सकें ।

जब रेलों का चलना आरंभ हुआ था तो लंदन की पार्लियामेंट में बहुत ही कड़ा विरोध हुआ । हेम्पशायर के पादरियों ने रेलवे अधिकारियों से शिकायत की कि उनके गिरजाघरों में रहने वाले गाड़ी को देखने के लिए चले जाते हैं। वे काम पर बहुत देर में लौटते हैं और खड़े खड़े गाड़ी देखा करते हैं ।

इंजनों से जनता उस समय इतनी डरती थी कि पार्लियामेंट में धाराएं पास की गईं। लंदन नगर के निकट किसी भी इंजन को आने की आज्ञा न थी । अत: मूस्टनग्रोव नामक स्थान पर एक इंजन नियुक्त कर दिया गया था जो गाड़ियों को रस्से द्वारा खींचता था और स्टेशन से लगभग 200 गज की दूरी तक डिब्बे, पोर्टरों एवं रेलवे पुलिस द्वारा, धक्के देकर पहुंचाये जाते थे।

एक धारा के अनुसार, लिवरपुल-मानचेस्टर रेलवे का कोई भी इंजन वर्टनउड या विनविक नगर में खड़ा नहीं किया जा सकता था। इन नगरों से होकर जाने वाली लाइन पर कोई इंजन नहीं चल सकता था क्योंकि इनके धुएं एवं कोलाहल से वहां के लॉर्ड लिलफोर्ड तथा विविक के पादरी आदि को कष्ट होता था।

आज का इंजन, आरंभिक काल के इंजन का बहुत ही परिवर्तित रूप है । न जाने कितनी खोज तथा अथक परिश्रम से इंजनों का यह रूप विकसित हो सका है ।

इंजनों का ईंधन

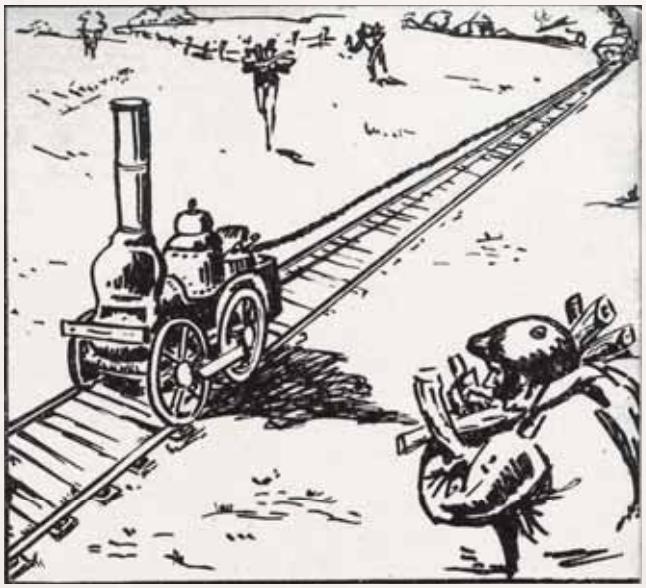
सन् 1860 तक इंजनों में कोक का ही प्रयोग होता था और कोक के अभाव में लकड़ी भी जलाई जाती थी । उन दिनों इंजनों में चिनगारी रोकने का यंत्र (स्पार्क एरेस्टर) नहीं लगा रहता था। अत: इंजनों से चिनगारी उड़ कर किसानों के खलिहानों में आग लगा देती थी जिससे वे बहुत चिंतित रहा करते थे और इंजन को घृणा को दृष्टि से देखते थे ।

बहुधा इंजनों का ईंधन, दो स्टेशनों के बीच समाप्त हो जाता था । जब कभी ऐसा होता तो ड्राइवर गाड़ी छोड़ कर जंगल में लकड़ी की खोज में चले जाते थे । लकड़ी के फाटक या अन्य प्रकार की जो लकड़ियां मिलती थीं उसे वे उठा लाते थे। इस प्रकार उन्हें निकट के स्टेशन तक पहुंचने के लिए पर्याप्त ईंधन मिल जाता था।

यात्रियों द्वारा बुक किए गए सामान की डिलीवरी लेने का कहीं कहीं बहुत ही विचित्र नियम था ।

पैडिंगटन स्टेशन पर उन दिनों ऐसा नियम था कि जो माल व सामान किसी ट्रेन से बुक होकर वहां आता था, उसे कई बेंचों पर रख दिया जाता था । बेंचों पर ए०,बी०,सी० आदि अक्षर लिखे होते थे । जब कोई यात्री अपना सामान लेने के लिए आता तो उसका नाम पूछा जाता था और जिस अक्षर से उसका नाम प्रारम्भ होता उसी अक्षर वाले बेंच पर उसको भेज दिया जाता था । मिस्टर आर्यर को ए० बैंच पर और मिस्टर ब्राएन को बी० बैंच पर और जाने के लिए आदेश दिया जाता था । वहां से उसका सामान मिल जाता था ।

उन दिनों रेलों का उद्घाटन करना एक बहुत बड़ी चीज समझी जाती थी । स्काटलैंड से डार्लिंगटल तक रेंल का उद्घाटन 27 सितम्बर 1825 को हुआ था । इस खुशी के अवसर पर दोनों

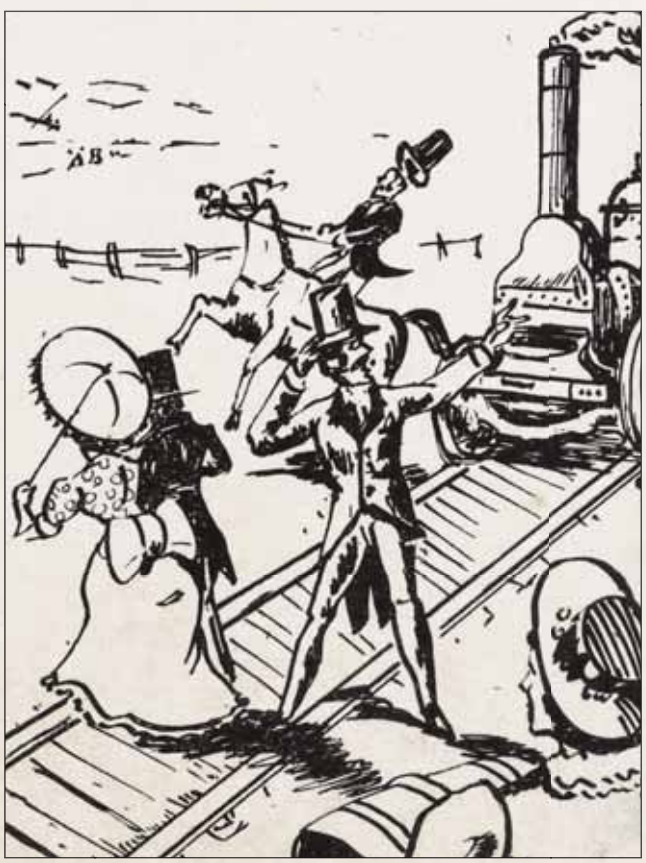


दुर्घटनाओं से बचने के लिए गाड़ी को इंजन के साथ रस्से से बांधा जाता । ईंधन खत्म होने पर रास्ते में से लकड़ी काट कर इंजन में डालते तब गाड़ी चलती

नगरों में छुट्टी कर दी गई थी और एक बहुत ही विशाल भोज का आयोजन किया गया था ।

यह है हमारी रेलों का बचपन ।

रेल की पटरी पर आने जाने की खुली छूट थी



भारती

पत्रिका की ऑनलाइन सदस्य

STEP 1

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

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

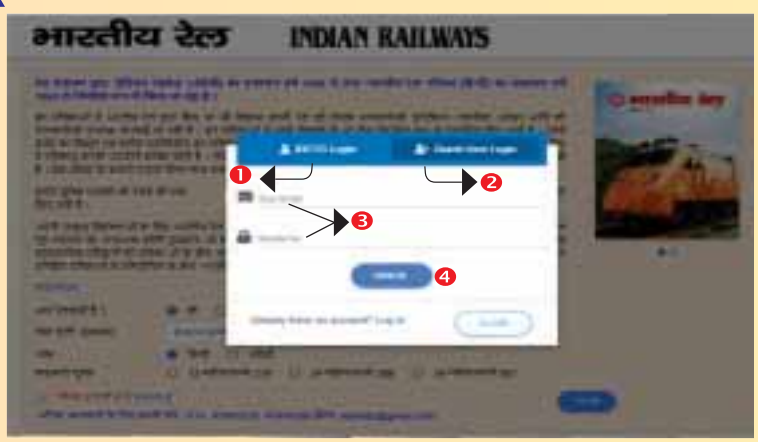
आप सीधे www.irctctourism.com/ IRBRmag/#/home/hn पर भी जा सकते हैं।



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।

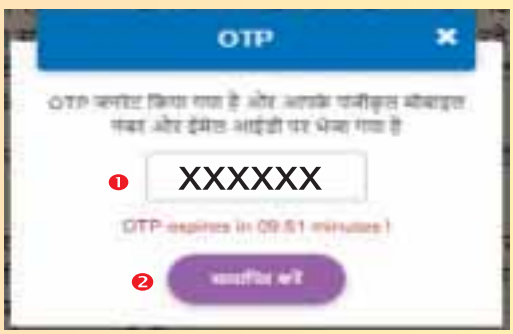


❷ लॉग-इन आईडी नहीं है तो गेस्ट लॉग-इन पर क्लिक करें।

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
स्यता प्राप्त करने की सरल प्रक्रिया

STEP 2

❶ यदि आप रेलकर्मी हैं तो 'हां' पर या रेलकर्मी नहीं हैं तो 'नहीं' पर क्लिक करें।

❷ यदी 'हां' तो बॉक्स में अपना आरयूआईडी/ आईडी/पीपीओ नंबर तथा एक आधिकारिक आईडी की स्कैन कॉपी अपलोड करें।

❸ 'भारतीय रेल' पत्रिका के लिए 'हिंदी' को और 'इंडियन रेलवेज' पत्रिका के लिए 'अंग्रेजी' में क्लिक करें।

❹ एक, दो या तीन यानि जितने साल की सदस्यता चाहते हैं, उस बिन्दु पर क्लिक करें।



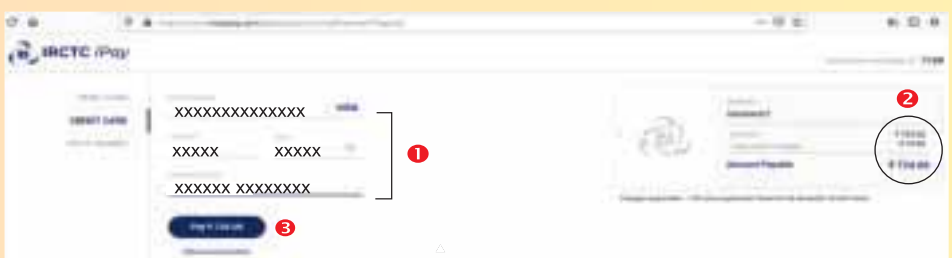
STEP 4

❶ अपना पूरा पता पिन कोड के साथ दर्ज करें



❷ सबमिट बटन दबाएँ।

STEP 7



❶ पेमेंट मोड की डीटेल भरें ❷ पेमेंट एमाउंट की जानकारी देखें।
❸ संतुष्ट होने पर ही 'पे' बटन को दबाएं।
➲ 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

प्रादेशिक सेना – एक संकल्प

श्री शशि किरण

प्रादेशिक सेना भारतीय सेना की एक इकाई है। इसका उद्देश्य संकटकाल में आंतरिक सुरक्षा का दायित्व लेना और आवश्यकता पड़ने पर नियमित सेना को संबल प्रदान करना है। इसके कर्मियों (वे नागरिक जो नियमित सैनिक न होकर किसी और सेवा या अन्य क्रियाकलापों में व्यस्त रहते हुए स्वेच्छा से कुछ अवधि के लिए सैनिक कर्तव्यों का निर्वहन करते हैं) को प्रतिवर्ष कुछ दिनों का सैनिक प्रशिक्षण दिया जाता है ताकि वे सक्षम सैनिक बन सकें व आपातकाल और देश की अंदरूनी उथल-पुथल के वक्त आवश्यकता पड़ने पर देश की रक्षा एवं सेवा के लिए अपनी सेवाएं दे सकें।

अंग्रेजों के द्वारा 01 अक्टूबर, 1920 को 'इंडियन टेरेटोरियल फोर्स बिल' पास किया गया, जिसके फलस्वरूप 'टेरेटोरियल आर्मी' की दो विंग, 'ऑक्जिलैरी फोर्स' व 'इंडियन टेरिटोरियल आर्मी' की स्थापना की गई। आजादी के बाद 18 अगस्त, 1948 को इसकी स्थापना भारतीय संविधान सभा द्वारा पारित प्रादेशिक सेना अधिनियम 1948 के अनुसार हुई है। इस सेना का आदर्श वाक्य 'सावधानी व शूरता' है। प्रत्येक वर्ष 09 अक्टूबर को 'प्रादेशिक सेना दिवस' मनाया जाता है।

प्रादेशिक सेना एक स्वैच्छिक नागरिक सेवा है। नियमित भारतीय सेना के बाद यह हमारे देश की रक्षा पंक्ति की दूसरी सेना है। यह भारत के आम नागरिकों के लिए, जिनका सेना के प्रति आकर्षण है, हेतु सैन्य सेवा का अनुभव लेने का माध्यम है। यह नवयुवकों को नियमित सैनिक न होते हुए भी सैन्य सेवा का अवसर प्रदान करती है। प्रादेशिक सेना के लिए यह अवधारणा काम करती है कि युद्ध के समय तैनाती के लिए इसका उपयोग हो सकेगा। इसे नियमित सेना के संसाधनों के पूरक के रूप में समाज के हर क्षेत्र से इच्छुक अनुशासित व समर्पित नागरिकों को इस सेना को तैयार किया जाता है।

प्रादेशिक युद्ध के समय सेना के सहायक के रूप मे कार्य करती है। चूंकि प्रादेशिक सेना का उद्देश्य संकटकाल के समय देश को आंतरिक सुरक्षा प्रदान करना है, अत: यह निम्न कार्यों के निष्पादन में अपनी महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाती है :-

- नियमित सेना को स्थैतिक (static) कर्तव्यों से मुक्त करना और आवश्यकता पड़ने पर सिविल प्रशासन की सहायता करना।
- समुद्रतट की रक्षा और हवा मार यूनिटों की व्यवस्था करना।
- आवश्यकता होने पर नियमित सेना के लिए यूनिटों की व्यवस्था करना।

प्रादेशिक सेना विभिन्न क्षेत्रों की अनेकों गतिविधियों में सम्मिलित होकर देश की प्रगति में अपना अमूल्य योगदान देती आई है व आज भी सक्रिय रूप से दे रही है। विभिन्न क्षेत्रों के अनुरूप प्रादेशिक सेना में अलग-अलग यूनिटों का गठन किया गया है जो उस संबंधित क्षेत्र में अपना योगदान देती हैं। इसका विवरण निम्न है:-

क) इंफेंट्री बटालियन

ये प्रादेशिक सेना की यूनिटें आवश्यकता के वक्त नियमित सेना को स्थैतिक कर्तव्यों से मुक्त करती हैं व स्थानीय प्रशासन को प्राकृतिक आपदाओं के वक्त आवश्यक सेवाओं को बनाए रखने में सहायता करती हैं।

ख) इकोलॉजिकल टास्क फोर्स

इकोलॉजिकल टास्क फोर्स प्रादेशिक सेना की वे यूनिटें हैं जो पारिस्थितिकी तंत्र के अनुरक्षण में योगदान देकर उसे और विकृत यानि बिगड़ने से रोकने में व पर्यावरण संरक्षण में सरकार व समाज की मदद करती हैं। इन यूनिटों के योगदान को गिनीज बुक द्वारा भी रेखांकित किया गया है। इन यूनिटों को सरकार 'प्रोजेक्ट गंगा के तहत गंगा नदी के शुद्धीकरण हेतु उपयोग में लेने का विचार कर रही है।

ग) इंजीनियर्स यूनिट

ये यूनिटें आपात समय, चाहे वो शांति या युद्ध का समय हो, अपना तकनीकी सहयोग विभिन्न कार्यों हेतु सामान्य प्रशासन को देती हैं, जैसे रेलवे इंजीनियर्स यूनिट आवश्यकता पड़ने पर किसी भी चिन्हित क्षेत्र में रेलवे हड़ताल (जैसे 1974 की हड़ताल) के दौरान व प्राकृतिक आपदाओं के वक्त रेल परिचालन को कार्यशील रखने में मदद करती हैं।

घ) ऑयल सेक्टर यूनिट

ये प्रादेशिक सेना की यूनिटें आपातकाल में तेल की निकासी, रिफाइनिंग व वितरण में सहायता करती हैं ताकि अर्थव्यवस्था क्रियाशील रहे।

ङ) जनरल अस्पताल यूनिट

प्रादेशिक सेना की ये यूनिटें आपात समय में, जैसे युद्ध, प्राकृतिक आपदा – बाढ़, भूकंप, तूफान आदि व दंगों में स्थानीय प्रशासन के चिकित्सा तंत्र के सहयोग हेतु तत्पर रहती हैं।

च) पोस्ट व टेलीग्राफ यूनिट

ये यूनिटें आपात समय में सामान्य डाक एवं तार विभाग का दायित्व संभालती हैं व आवश्यकता पड़ने पर सेना की पोस्टल कोर के दायित्वों का भी निर्वहन करती हैं।

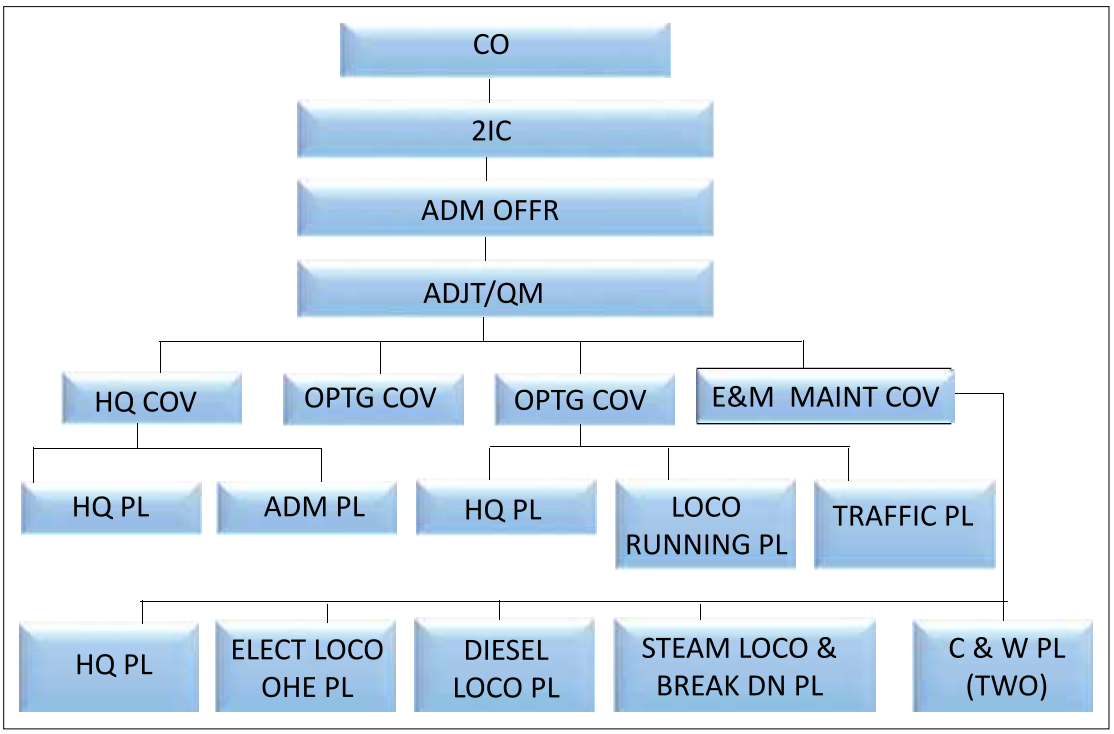
ब्रिटिश भारत में भारतीय रेल में भी इस तरह के एक

स्वयंसेवी बल की आवश्यकता महसूस हुई और इस प्रकार ईस्ट इंडियन रेलवे वॉलंटियर राइफल कॉर्प्स को 17 जुलाई, 1869 को बंगाल कमांड के तहत गठित किया गया। इसका मुख्यालय जमालपुर में था, जो पूर्व भारतीय रेल की लोकोमोटिव कार्यशालाओं और संबद्ध कॉलोनी का स्थान था। इस बल का मुख्य कार्य उस वक्त स्वतंत्रता सेनानियों व असामाजिक विघटनकरी तत्वों से रेलवे परिसम्पति की रक्षा कर परिचालन सुचारु बनाए रखना था। वर्तमान में 06 रेलवे टेरेटोरियल यूनिट्स कार्यशील हैं व इनका नाम व विवरण निम्न है :-

क) 969 रेलवे इंजीनियर्स रेजीमेंट – मुख्यालय/जमालपुर
ख) 970 रेलवे इंजीनियर्स रेजीमेंट – मुख्यालय/झांसी
ग) 1031 रेलवे इंजीनियर्स रेजीमेंट – मुख्यालय/कोटा
घ) 1032 रेलवे इंजीनियर्स रेजीमेंट – मुख्यालय/आद्रा
ङ) 1101 रेलवे इंजीनियर्स रेजीमेंट – मुख्यालय/चण्डीगढ़
च) 1105 रेलवे इंजीनियर्स रेजीमेंट – मुख्यालय/सिकंदराबाद



रेलवे प्रादेशिक सेना इकाई की विशिष्ट संरचना



प्रादेशिक सेना अधिनियम 1948 के अनुसार, प्रादेशिक सेना में भर्ती होने वाले रेल कर्मियों हेतु एक सीमा तक सैन्य प्रशिक्षण का प्रावधान है। इस क्रम में एक माह की अवधि के ट्रेनिंग कैम्प आयोजित किए जाते हैं। प्रादेशिक सेना में भर्ती के लिए नियमित रूप से हर साल आवेदन मांगे जाते हैं, जो अखबारों में प्रकाशित होते हैं। प्रादेशिक सेना में दो स्तर पर भर्ती की जाती है - अधिकारी व जवान। रेलवे कार्मिक (जवान) जो प्रादेशिक सेना में शामिल होना चाहते हैं, उन्हें इसका फॉर्म भरकर अपने संबंधित नियंत्रक अधिकारी से अग्रेषित कराकर अपनी संबंधित प्रादेशिक सेना की यूनिट में कमांडिंग ऑफिसर के पास भिजवाना होता है। फिर नियत तिथि को भर्ती चाहने वाले कर्मचारियों को यूनिट में उपस्थित होना होता है, जहां आवेदक को चयन प्रक्रिया से गुजरना होता है। सफल होने पर कर्मचारी को प्रादेशिक सेना में भर्ती कर लिया जाता है। रेलवे कार्मिक जो अधिकारी पद के पात्र हैं, वे फॉर्म भर कर अपने नियंत्रक अधिकारी से अग्रेषित करा कर प्रमुख विभागाध्यक्ष के माध्यम से वरि. उप महाप्रबंधक को प्रेषित करते हैं। वरि. उप महाप्रबंधक उस फॉर्म को संबंधित नोडल जोनल रेलवे को भेज देते हैं। वहाँ से उसे रेलवे बोर्ड के माध्यम से प्रादेशिक सेना मुख्यालय भेज दिया जाता है, जहां से उसे सेना मुख्यालय प्रेषित किया जाता है। वहाँ सभी औपचारिकताएं पूर्ण करने के बाद स्वास्थ्य परीक्षण व साक्षात्कार उपरांत सफल होने पर प्रादेशिक सेना में कमीशन किया जाता है। रेलवे प्रादेशिक सेना मे भर्ती की योग्यताएं हैं:-

उम्र 18-42 वर्ष।
शैक्षणिक स्तर स्नातक (अधिकारी हेतु) व मैट्रीक्युलेशन (जवान हेतु)।
नागरिकता भारत का नागरिक हो

व्यक्ति को शारीरिक व मानसिक रूप से स्वस्थ होना चाहिए।

व्यक्ति जो प्रादेशिक सेना में अधिकारी या जवान के रूप मे सेवाएं देते हैं, उन्हें नियमित सैनिक की भांति प्रमोशन भी दी जाती है, जैसे:- ले. कर्नल कपिल देव, ले. कर्नल अभिनव बिन्द्रा, कैप्टन सचिन पायलट।

जवान : सिपाही ⇨ नायक ⇨ हवलदार ⇨ नायब सूबेदार ⇨ सूबेदार ⇨ सूबेदार मेजर

अधिकारी : लेफ्टिनेंट ⇨ कप्तान ⇨ मेजर ⇨ ले.कर्नल ⇨ कर्नल ⇨ ब्रिगेडियर

देश व समाज की नामी हस्तियों ने प्रादेशिक सेना में शामिल होकर देश के प्रति अपनी कृतज्ञता को प्रदर्शित कर अपनी देश सेवा करने की भावना को संतुष्ट किया है। उनमें से कुछ हैं :-

- प्रादेशिक सेना के कार्मिकों को प्रशिक्षण की अवधि में और आह्वान करने पर, नियमित सेना के तदनुरूपी पद का वेतन और भत्ता दिया जाता है जोकि नियमित रेलवे वेतन व भत्तों के अतिरिक्त होता है।
- प्रादेशिक सेना के कार्मिकों को दैनिक इस्तेमाल की चीजों की खरीद हेतु सीएसडी सुविधा।
- प्रादेशिक सेना ज्वाइन करने पर कैश पुरस्कार।
- रेल आवास आवंटन में आउट ऑफ टर्न प्राथमिकता।
- रेलकर्मियों के ट्रैनिंग के दौरान ट्रेनिंग अवधि का रनिंग व ओवर टाइम।
- अतिरिक्त पास परिवार घर छोड़ने व वापस लाने हेतु (ट्रेनिंग हेतु प्रस्थान से पूर्व)।
- ट्रेनिंग अटेंड करने हेतु अग्रिम वेतन।
- प्रादेशिक सेना और टीए मेडल की प्राप्ति पर नकद पुरस्कार का भुगतान।



ले. कर्नल अभिनव बिन्द्रा



ले. कर्नल महेंद सिंह धोनी



ले. कर्नल कपिल देव



कैप्टन सचिन पायलट

किसी भी देश के लिए उन्नति हेतु उसकी जनता में अनुशासन ईमानदारी एक देश व एक जिम्मेदार नागरिक के रूप मे अपने कर्तव्यों के प्रति समर्पण अत्यंत आवश्यक है। अत: सरकार अधिक से अधिक नागरिकों को प्रादेशिक सेना की तरफ आकर्षित करने के उदेश्य से विभिन्न प्रकार के प्रोत्साहन प्रदान करती है। इस क्रम में रेलवे भी अपने रेलवे कार्मिकों को प्रादेशिक सेना में सम्मिलित होने पर निम्न परिलाभ प्रोत्साहन स्वरूप प्रदान करती है :-

प्रादेशिक सेना एक ऐसा संगठन है जो एक आम आदमी को एक सैनिक की भांति स्व-अनुशासन, अपने कर्तव्यों व जिम्मेदारियों (ड्यूटी) के प्रति समर्पण, नैतिकता व खुद को प्रांत, जाति, समाज की धारणा से ऊपर उठ कर राष्ट्रीयता की भावना के अनुरूप सर्वप्रथम एक भारतीय होने का एहसास व विस्तृत दृष्टिकोण विकसित करता है और एक साधारण जीवन को एक अनुशासित जीवन में बदल देता है, जोकि हमारी हमारे देश की उन्नति के लिए अत्यंत आवश्यक है। ■

उप महाप्रबंधक (सा), उत्तर पश्चिम रेलवे



भारतीय रेल का अंतरराष्ट्रीय खेलों में चमकदार प्रदर्शन

दुबई में आयोजित एएसबीसी एशियन इलीट पुरुष एवं महिला बॉक्सिंग प्रतियोगिता में भारत की महिला एवं पुरुष मुक्केबाजों का प्रदर्शन बेहतरीन रहा है। इस प्रतियोगिता में भारतीय रेल के खिलाड़ियों ने भी भारत की ओर से खेलते हुए शानदार प्रदर्शन किया। प्रतियोगिता में पूर्व रेलवे की सुश्री अनुपमा ने देश के लिए रजत पदक और चितरंजन रेल इंजन कारखाना की सुश्री मोनिका और पूर्व रेलवे के श्री वरिंदर सिंह ने कांस्य पदक जीतकर भारत और भारतीय रेल का नाम रौशन किया है।



कोविड की चुनौतियों के कारण अभ्यास के अभाव के बावजूद एएसबीसी एशियन इलीट महिला बॉक्सिंग प्रतियोगिता में पूर्व रेलवे की सुश्री अनुपमा ने प्लस 81 किलोग्राम भारवर्ग में देश के लिए रजत पदक जीता। उन्हें कजाकिस्तान की मुक्केबाज से 2:3 के एक करीबी मुकाबले में हारकर रजत पदक से संतोष करना पड़ा।



पूर्व रेलवे के श्री वरिंदर सिंह ने 60 किलोग्राम वर्ग में भारत के लिए कांस्य पदक जीता।

चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना की सुश्री मोनिका ने 48 किलोग्राम भार वर्ग में भारत के लिए कांस्य पदक जीता।



एशियन वेटलिफ्टिंग चैम्पियनशिप में सुश्री मीराबाई चानू को कांस्य पदक



पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की भारोत्तोलक पद्मश्री सुश्री मीराबाई चानू ने ताशकंद में 17 अप्रैल, 2021 को महिला वर्ग के 49 किग्रा क्लीन एवं जर्क प्रतिस्पर्धा में 119 किग्रा वजन उठा कर एक नया विश्व कीर्तिमान कायम किया। उन्होंने ताशकंद, उज्बेकिस्तान में आयोजित एशियन वेटलिफ्टिंग चैम्पियनशिप (एक स्वर्ण स्तरीय ओलम्पिक क्वालिफाइंग इवेंट) में 205 किग्रा (86+119) के साथ नया व्यक्तिगत सर्वश्रेष्ठ रिकार्ड कायम कर कांस्य पदक हासिल किया। उनका पिछला सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन 203 किग्रा था। 26 वर्षीय भूतपूर्व विश्व चैम्पियन ने अंतिम प्रयास में 119 किग्रा वजन उठाकर चीनी भारोत्तोलक जियांग हुई हुआ के 118 किग्रा के रिकार्ड को तोड़ते हुए नया विश्व रिकार्ड कायम किया। उनकी इस उपलब्धि के लिए पू.सी. रेलवे के महाप्रबंधक, श्री अंशुल गुप्ता ने मीराबाई चानू की सराहना की।

रेलवे ने तौकते चक्रवात का सामना करने के लिए समय रहते उठाए महत्त्वपूर्ण कदम



रेलवे ने तौकते चक्रवात का सामना करने के लिए सभी उपाय किए, जिनका विवरण निम्नलिखित है :-

- जोनल और डिविजनल कंट्रोल कार्यालय स्थिति की निगरानी कर रहे थे और दक्षिणी रेलवे, दक्षिणी पश्चिमी रेलवे, कोंकण रेलवे, केंद्रीय रेलवे और पश्चिमी रेलवे के सभी रेलवे स्टेशनों के साथ लगातार संपर्क में रहे। किसी भी आकस्मिकता की निगरानी और योजना बनाने के लिए डिविजन और जोन राज्य सरकारों के साथ निरंतर संपर्क बनाए रखा गया।
- दुर्घटना राहत ट्रेनों (एआरटी), चिकित्सा राहत वाहनों (एमआरवी) और टॉवर वैगन जैसी रेलवे की सभी आपातकालीन प्रतिक्रिया को हाई अलर्ट पर रखा गया था। पत्थर की धूल और बोल्डर (पत्थर के हिस्से) आदि के भण्डारों को किसी भी प्रकार की दरारों से निपटने के लिए तैयार रखा गया था।
- संवेदनशील भागों की उसी तरह विशेष सघन गश्ती की जा रही थी, जिस तरह मानसून के मौसम में की जाती है।
- संवेदनशील भागों में हवा की गति पर लगातार निगरानी रखी जा रही थी और निर्देशों के अनुसार ट्रेनों की आवाजाही पर गति प्रतिबंध लगाया गया था।
- मौसम की बदलती स्थितियों को ध्यान में रखते हुए कुछ लंबी और कम दूरी की यात्री ट्रेनों को अस्थायी रूप से रद्द या पूर्व समाप्त कर दिया गया था।
- 14 मई, 2021 को अपराह्न 4 बजे एक आपदा प्रबंधन प्रकोष्ठ खोला गया था।
- गोवा बंदरगाह, वीएसजी और अन्य स्टेशनों की सेवा करने वाली रेलवे लाइनों को उचित घोषणाओं के साथ संचालित किया जा रहा था। अगर चक्रवात की तीव्रता अधिक होती है तो अधिकांश ट्रेनें रोक देने का निर्णय लिया गया था। हालांकि पहले ही काफी कम ट्रेनें चल रही थीं।
- बंदरगाहों पर रेलवे रेकों के लिए लोडिंग और अनलोडिंग को चक्रवात की तीव्रता के अनुरूप ठीक और समायोजित किया जा रहा था और सभी संबंधितों को परिचालन समायोजित करने के साथ यह सुनिश्चित करने के लिए कहा गया था कि मानव जीवन और संपत्ति का नुकसान न हो।
- सभी संवेदनशील भागों और महत्त्वपूर्ण पुलों की इंजीनियरिंग शाखा द्वारा लगातार निगरानी की जा रही थी और त्वरित प्रतिक्रिया के लिए राहत सामग्री को सुविधाजनक स्थानों पर रखा गया था।
- रेलवे राज्य के मौसम विभागों के साथ नियमित संपर्क में रही और उसके अनुसार कार्रवाई की।

सुरक्षा विभाग ने जीवन के नुकसान और संपत्ति की क्षति को रोकने के लिए आपदा प्रबंधन दिशानिर्देशों को भी दोहराया। सुरक्षा कारणों से जहां भी अस्थायी निलंबन हुआ, वहां न्यूनतम समय में परिचालन फिर से शुरू किया गया। इस प्रकार कुशल प्रबंधन से हानि को न्यूनतम किया जा सका। ■





भारतीय रेल द्वारा डॉ. बी.आर. अम्बेडकर की 130वीं जयंती मनाई गई

भारत रत्न डॉ. बी आर अम्बेडकर की 130वीं जयंती संपूर्ण भारतीय रेल द्वारा मनाई गई। इस अवसर पर रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने बाबा साहब को भावभीनी श्रद्धांजलि अर्पित की। उल्लेखनीय है कि नवभारत के निर्माण में डॉ. अम्बेडकर की महत्त्वपूर्ण भूमिका रही है। उन्होंने न सिर्फ भारत के संविधान की रचना में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई, बल्कि समाज सुधार के लिए भी लड़ाई लड़ी। भारत के निर्माण में उनकी अभूतपूर्व भूमिका के लिए उन्हें देश के सर्वोच्च सम्मान 'भारत रत्न' से सम्मानित भी किया गया। समारोह के दौरान कोविड-19 प्रोटोकॉल, जैसे कि मास्क पहनना, शारीरिक दूरी बनाए रखना आदि का पूर्णतया पालन किया गया।



15 अप्रैल को दक्षिण पूर्व रेलवे के मुख्यालय में तत्कालीन महाप्रबंधक श्री संजय कुमार महांति के साथ श्री एस. नायक, वरिष्ठ उप महाप्रबंधक, श्रीमती जरीना फिरदौसी, प्रधान मुख्य कार्मिक अधिकारी, अन्य प्रमुख विभागाध्यक्ष, वरिष्ठ अधिकारी और कर्मचारी तथा एससी/एसटी एसोसिएशन के प्रतिनिधियों ने डॉ. अंबेडकर को श्रद्धांजलि अर्पित की



पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक श्री विनय कुमार त्रिपाठी ने 15 अप्रैल, 2021 को महाप्रबन्धक सभा कक्ष में डॉ. अम्बेडकर को श्रद्धांजलि दी। इस अवसर पर प्रमुख अधिकारियों, कर्मचारियों, मजदूर यूनियन के महामंत्री श्री के.एल. गुप्ता तथा अनुसूचित जाति एवं जनजाति एसोसिएशन के महासचिव श्री चन्द्रशेखर ने भी श्रद्धासुमन अर्पित किए



दक्षिण मध्य रेलवे के मुख्यालय, रेल निलयम, सिकंदराबाद में 15 अप्रैल, 2021 को श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे ने दीप प्रज्ज्वलित किया तथा पुष्प अर्पित कर श्रद्धांजलि दी। इस अवसर पर श्री अरुण कुमार जैन, अपर महाप्रबंधक, श्रीमती चंद्रिमा रॉय, वरिष्ठ उप महाप्रबंधक, विभागाध्यक्षों और अधिकारियों के साथ-साथ कर्मचारियों ने भी बाबा साहेब डॉ. अम्बेडकर को पुष्पांजलि अर्पित की



भारत रत्न डॉ. आंबेडकर की 130वीं जयंती के अवसर पर मध्य रेल के मुख्यालय छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, मुंबई में तत्कालीन महाप्रबंधक श्री संजीव मित्तल ने बाबासाहेब की फोटो पर माल्यार्पण कर श्रद्धांजलि दी। इस अवसर पर मध्य रेल के प्रधान मुख्य कार्मिक अधिकारी डॉ. ए. के. सिन्हा उपस्थित थे तथा अन्य सभी विभागों के विभागाध्यक्ष एवं मंडल रेलवे प्रबंधक वर्चुअल माध्यम द्वारा जुड़े थे

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने किए विभिन्न संस्थानों के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर



दार्जिलिंग में 13 अप्रैल, 2021 को हिमालयन पर्वतारोहण संस्थान (एचएमआई)और पूर्वोत्तर सीमा रेल के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए। इसके तहत पूसी रेलवे पर्वतारोहण के आधार शिविर में पर्यावरण संरक्षण की दिशा में पहल करेगी और बदले में एचएमआई डीएचआर की विरासत संपत्तियों के संरक्षण और क्यूरेशन में सहायता प्रदान करेगी। ■



पूर्वोत्तर क्षेत्र के तेजी से आर्थिक विकास के लिए और ट्रांसपोर्टरों को मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक समाधान प्रदान करने हेतु रेलवे और जलमार्ग बुनियादी ढांचे का प्रभावी ढंग से उपयोग करने के लिए 31 मार्च, 2021 को पू.सी. रेलवे और भारत के अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण (आईडब्ल्यूएआई) के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए। ■

भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, गुवाहाटी (आईआईटीजी) और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के बीच 23 अप्रैल, 2021 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए। इसके तहत ट्रेन चलाने और अन्य चिन्हित क्षेत्रों के रखरखाव और संचालन में सुधार लाने के उद्देश्य से समस्याओं के समाधान खोजने के लिए एक बहु-विषयक दृष्टिकोण अपनाया जाएगा। ■

वर्ष 2020-21 के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में 334 किमी ट्रैक विद्युतीकृत



पू. सी. रेल के 100 प्रतिशत विद्युतीकरण के लिए विभिन्न अनुभागों में रेलवे विद्युतीकरण कार्य विभिन्न चरणों के अधीन है। सम्पूर्ण विद्युतीकरण कार्य की कुल लागत 2,542.62 करोड़ रुपये (लगभग) है। वर्ष 2019 में बहुप्रतीक्षित विद्युतीकरण न्यू जलपाईगुड़ी तक पहुंचा। इसके उपरांत, विगत वर्ष न्यू जलपाईगुड़ी-न्यू कूचबिहार अनुभाग में भी विद्युतीकरण कार्य सम्पन्न हो गया तथा इलेक्ट्रिक ट्रैक्शन के साथ सवारी गाड़ियों का संचालन भी आरम्भ हो गया। वर्तमान में, कुछ मालगाड़ियों के अलावा न्यू कूचबिहार, न्यू जलपाईगुड़ी तथा कटिहार से हमारे देश के विभिन्न गंतव्यों तक सवारी गाड़ियां विद्युत इंजनों के साथ चल रही हैं। विद्युतीकरण के साथ पूर्वोत्तर सीमा रेल ने 2020-21 में 334 रूट किमी के लिए निरीक्षण तथा स्पीड परीक्षण सह करंट कलेक्शन टेस्ट भी सफलतापूर्वक सम्पन्न किया। पू. सी. परिमंडल के रेलवे संरक्षा आयुक्त मो. लतीफ खान ने 30 मार्च, 2021 को नव विद्युतीकृत रंगिया-कामाख्या अनुभाग तथा 31 मार्च, 2021 को न्यू कूचबिहार-श्रीरामपुर अनुभाग, कुल 99 रूट कि.मी. का निरीक्षण किया। गुवाहाटी तक विद्युतीकरण का कार्य अगले कुछ महीने में सम्पन्न होने की उम्मीद है। पूर्वोत्तर के सम्पूर्ण ट्रैक को वर्ष 2023 के अंत तक विद्युतीकृत करने का लक्ष्य है। ■

भारतीय रेल
पत्रिका की सदस्यता एवं प्राप्ति हेतु संपर्क करें
011-47845381
सोमवार से शुक्रवार
(सुबह 10 से 1 एवं दोपहर 2 से 5 बजे तक)
editorbhartiyarailrb@gmail.com bmpr310rb@gmail.com

दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा आतंकवाद विरोधी दिवस मनाया गया

दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा 21 मई 2021 को 'आतंकवाद विरोधी दिवस' मनाया गया। श्री विद्या भूषण, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे और पूर्व तट रेलवे ने आतंकवाद विरोधी दिवस के अवसर पर अधिकारियों व कर्मचारियों को वेबिनार (वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग) के माध्यम से आतंकवाद विरोधी शपथ दिलाई-

"हम भारतवासी अपने देश की अहिंसा एवं सहनशीलता की परंपरा में दृढ़ विश्वास रखते हैं तथा निष्ठापूर्वक शपथ लेते हैं कि हम सभी प्रकार के आतंकवाद और हिंसा का डटकर विरोध करेंगे। हम मानव जाति के सभी वर्गों के बीच शांति, सामाजिक सद्भाव, तथा सूझबूझ कायम करने और मानव जाति मूल्यों को खतरा पहुंचानेवाली और विघटनकारी शक्तियों से लड़ने की भी शपथ लेते हैं।" दक्षिण पूर्व रेलवे के सभी मंडल



कार्यालयों यथा खड़गपुर, आद्रा, चक्रधरपुर और रांची में भी 'आतंकवाद विरोधी दिवस' मनाया गया। ■

पूर्वोत्तर रेलवे पर माल लदान में बढ़ोत्तरी

पूर्वोत्तर रेलवे पर माल यातायात में वृद्धि हेतु अनेक प्रभावी कदम उठाए गए हैं। इसके फलस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे पर माल लदान में बढ़ोत्तरी का क्रम पिछले वर्ष से निरन्तर जारी है। वर्ष 2021-22 के प्रथम माह अप्रैल, 2021 में 0.3904 मीट्रिक टन माल का लदान हुआ, जो गत वर्ष की इसी अवधि के माल लदान से 174.54 प्रतिशत अधिक है। कोरोना संक्रमण के दौर में यह उपलब्धि योजनाबद्ध रूप से समेकित प्रयासों का परिणाम है। माल लदान एवं अनलोडिंग के मामलों पर त्वरित निर्णय के लिए मंडल, मुख्यालय तथा रेलवे बोर्ड स्तर पर बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट का गठन किया गया है, जिसके प्रयासों से पूर्वोत्तर रेलवे पर नये माल यातायात, जैसे - बांग्लादेश एवं देश के अन्य भागों के लिए ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्टेशन, एफ.एम.सी.जी. यातायात को रेलवे पर लाने में सफलता मिली। ऑटोमोबाइल यातायात की मांग को पूरा करने के लिए पूर्वोत्तर रेलवे पर 445 पुराने आई.सी.एफ. कोचों को एनएमजी (न्यूली मॉडीफाइड गुड्स) वैगनों में परिवर्तित किया गया। मालगाड़ियों की औसत



गति 25.58 किमी प्रति घंटे से बढ़ाकर 46.66 किमी प्रति घंटा की गई। माल यातायात में वृद्धि हेतु बी.डी.यू. टीमों द्वारा स्थानीय व्यवसायियों से सम्पर्क किया गया तथा उनकी आवश्यकतानुसार माल गोदामों में सुधार एवं विस्तार किया गया। ■

मेट्रो रेलवे द्वारा क्रांतिकारी मास्टरदा सूर्यसेन की जयन्ती का आयोजन



मेट्रो रेलवे, कोलकाता के रेल कर्मचारियों द्वारा महान क्रांतिकारी, मास्टरदा सूर्य सेन, जो ब्रिटिश शासन के खिलाफ भारतीय स्वतंत्रता आंदोलन में प्रभावी रूप से सक्रिय थे, की 127वीं जयंती 22 मार्च, 2021 को मास्टर दा सूर्यसेन मेट्रो स्टेशन पर आयोजित की गई।

इस अवसर पर सभी स्टेशन कर्मचारी उपस्थित थे और उन्होंने मास्टर सूर्य सेन की तस्वीर पर मालार्पण कर उन्हें श्रद्धांजलि दी। ■

महाप्रबंधक, मध्य और पश्चिम रेलवे ने 'आतंकवाद विरोधी दिवस' की शपथ दिलाई





श्री आलोक कंसल, महाप्रबंधक, मध्य एवं पश्चिम रेलवे ने दिनांक 21 मई, 2021 को आतंकवाद विरोधी दिवस के अवसर पर वीडियो लिंक के माध्यम से प्रमुख विभागाध्यक्षों, अधिकारियों एवं कर्मचारियों को 'आतंकवाद विरोधी दिवस' की शपथ दिलाई। श्री कंसल ने सभी प्रकार के आतंकवाद और हिंसा का दृढ़ता से विरोध करने, सभी साथी मनुष्यों के बीच शांति, सामाजिक सद्भाव और समझ को बनाए रखने और मानव जीवन और मूल्यों के लिए खतरा पैदा करने वाली ताकतों से लड़ने और देश की अहिंसा और सहिष्णुता की परंपरा में विश्वास रखने की शपथ दिलाई। ■

मध्य रेल ने 21 मई को 100% समयपालन हासिल किया

कोविड-19 की दूसरी लहर के दौरान चौबीसों घंटे काम करने वाली समर्पित टीम के साथ, 21 मई, 2021 को मध्य रेल की उपनगरीय और मेल एक्सप्रेस सेवाओं ने 100% समयपालन हासिल किया है। मध्य रेल ने वर्ष 2020-21 में मेल एक्सप्रेस में 95.5% और उपनगरीय सेवाओं में 95.4% समयपालन और अप्रैल 2021 में मेल एक्सप्रेस में 96.9% और उपनगरीय सेवाओं में 97.5% समयपालन हासिल किया है। मध्य रेल ने लॉकडाउन और अनलॉक अवधि के दौरान प्री-मानसून गतिविधियों और विभिन्न रखरखाव गतिविधियों को अंजाम दिया है, जिससे समयपालन को बेहतर बनाए रखा जा सका है। ■



मध्य रेल ने मनाया अन्तरराष्ट्रीय नर्स दिवस



मध्य रेल के डॉ. बी आर आम्बेडकर मेमोरियल अस्पताल, भायखला में 'अंतरराष्ट्रीय नर्स दिवस' के अवसर पर श्रीमती तनुजा कंसल, अध्यक्षा, मध्य रेल महिला कल्याण संगठन द्वारा नर्सों को प्रोत्साहन स्वरूप 30,000 रुपये का पुरस्कार देकर सम्मानित किया।

इस अवसर पर श्रीमती तनुजा कंसल ने कहा कि नर्सिंग बिरादरी पूरे दिल से कार्य कर रही है। विशेष रूप से ट्राइंग और टेस्टिंग के दौरान और कोविड-19 के परीक्षण के समय, इस अस्पताल की नर्सों ने बेहतरीन कार्य किया। मध्य रेल महिला कल्याण संगठन रेलकर्मियों और उनके परिवारों की देखभाल एवं सहायता प्रदान करने के लिए हमेशा से अग्रणी रहा है। ■

मध्य रेल के महाप्रबंधक द्वारा मानसून तैयारियों की समीक्षा

श्री आलोक कंसल ने हाल ही में वर्चुअल मीटिंग के माध्यम से मुंबई मंडल पर मानसून की तैयारी के कार्यों की समीक्षा की। उन्होंने मुंबई मंडल के अधिकारियों को निर्देश दिया कि वे नए आरसीसी बक्सों के जॉइंट्स से वर्तमान पुलों के जलमार्ग के लीकेज को रोकने के व्यवस्था की ड्राइंग का निरीक्षण करें। साथ ही कटिंग, टनल, कैच वॉटर नालियों और मानसून से सम्बन्धित कार्यों के निरीक्षण के बारे में भी कई निर्देश दिए।

श्री आलोक कंसल ने कई सुझाव दिए, जिसमें दक्षिण पूर्व घाट में कटाव को बनाए रखने के लिए कुछ स्थानों पर कैनेडियन फेंसिंग लगाना, तार के जाल और स्टील बीम के माध्यम से गिरने वाले बोल्डरों को रोकना, पटरियों पर बहने वाले अतिरिक्त पानी को रोकने के लिए नाली की दीवार को ऊपर उठाना शामिल है, जिसका कार्य प्रगति पर है। इसके अलावा, यह टनल के लाइन वाले हिस्से के एपॉक्सी ग्राउटिंग और स्टील की आर्क रिब को टनल के लाइन वाले हिस्से के लिए स्प्रिंगिंग स्तर तक कंक्रीट की दीवार को सपोर्ट देने की योजना पर जल्द काम शुरू हो जाएगा। जियो कम्पोजिट स्टील ग्रिड और अन्य सुरक्षात्मक कार्यों के सुरक्षित ड्रैपर के साथ गतिशील रॉक फॉल अवरोधों का प्रावधान प्रगति पर है।


कैनेडियन फेंसिंग लगाना

दक्षिण पूर्व घाट पर 58 सुरंगों सहित 28 किमी की लंबाई तथा उत्तर पूर्व घाट 18 सुरंगों सहित लगभग 14 किमी की लंबाई है। फ्लैट वैगनों को पोकलेन मशीन से भरकर रखा हुआ है जिससे घाट को साफ किया जा सकता है। हिल गैंग, लूज बोल्डर को मानसून आने से पहले हटाने की योजना है।

कुर्ला और विद्याविहार के बीच माइक्रो-टनलिंग के माध्यम से 1.8 मीटर व्यास और 200 मीटर लंबे पांच पाइपों को पुश किया गया था। पनवेल और कर्जत, वडाला और रावली, तिलक नगर, बदलापुर और वांगनी के बीच मौजूदा पुल से सटे आरसीसी बॉक्स की प्रविष्टि से जलमार्ग को बढ़ाया है। सैंडहर्स्ट रोड पर 1.8 मीटर व्यास और 400 मीटर लंबाई के समान पाइप को एक-मीटर व्यास और 70 मीटर लंबाई को राज्य सरकार की मदद से माइक्रो टनलिंग के माध्यम से पुश किया गया है।

रेलवे ने पटरियों से तेज जल निकासी के लिए भारी क्षमता वाले पंप प्रदान करने की भी योजना बनाई है ताकि ट्रेन संचालन बाधित न हो। पिछले वर्ष की तुलना में पंपों की संख्या में 10% की वृद्धि होगी।


माइक्रो-टनलिंग

बाढ़ प्रवण क्षेत्र में जलरोधी मोटर उपलब्ध कराए गए हैं। टर्मिनल ब्लॉकों की जल प्रूफिंग, कम्प्यूटेटर चेंबर, गियर बॉक्स और कॉइल ड्रम की सील और गियर बॉक्स असेंबली में संशोधन मई तक पूरा हो जाएगा।

कर्षण वितरण के तहत ऑपरेटिंग पावर ब्लॉक द्वारा ट्रेनों के सुचारू संचालन के लिए क्रॉसओवर, टर्नआउट्स, मास्ट्स, कैंटिलीवर आदि का रखरखाव सुनिश्चित करना है। टॉवर वैगन और फुट पैट्रोलिंग द्वारा लाइव लाइन की जाँच की जा रही है। मुंबई मंडल में आरओबी / एफओबी के अंतर्गत महत्त्वपूर्ण पोर्टल बूम हटाने, जाँच और रखरखाव का काम किया जा रहा है।

विभिन्न स्थानों पर स्टैंडबाय सप्लाई डीजी सेट्स की जाँच, अपने एएमएफ पैनल और आपातकालीन सर्किटों का काम करना, बिजली की संपत्तियों के आसपास के क्षेत्र में पेड़ की शाखाओं को ट्रिम करना, आउटडोर पैनल, ओवरहेड लाइनें, तापमान गन द्वारा केबल और बस बार कनेक्शन की जाँच और गर्म ब्लोअर के साथ सफाई, ओवरहॉलिंग आदि कार्य किया जा रहा है।

रेलवे सुरक्षा बल की क्विक रेस्पांस टीम और बाढ़ बचाव दल ने एनडीआरएफ से प्रशिक्षण प्राप्त कर लिया है। 5 मशीनीकृत बचाव नौकाओं को रणनीतिक रूप से किसी भी घटना के लिए रखा गया है। नियंत्रण कार्यालय को समयबद्ध इनपुट के लिए आरपीएफ कर्मचारियों द्वारा ड्रोन निगरानी शामिल है।

एमसीजीएम अधिकारियों के साथ समन्वय बैठकें की जा रही हैं और कई नई पहल की गई हैं। अन्य सभी नियमित कार्य जैसे मक स्पेशल चलाकर 1.5 लाख क्यूबिक मीटर मक ट्रैक साइड से हटाया गया, 225 किमी नालियों की सफाई की गई और इस साल 100 किमी ट्रैक ऊंचा करने की भी योजना है। यह कार्य प्रगति पर हैं और निर्धारित समय में पूरा हो जाएगा।

राज्य / केंद्र सरकार की विभिन्न एजेंसियों के साथ बेहतर समन्वय बनाए रखने के लिए नियंत्रण कार्यालय 24×7 काम कर रहा है। पुणे, सोलापुर, भुसावल और नागपुर मंडलों को भी मानसून से संबंधित कार्यों में तेजी लाने के निर्देश दिए गए हैं। ■



पश्चिम रेलवे : ट्रेसपासिंग रोकने हेतु अभियान

पश्चिम रेलवे पर ट्रेसपासिंग रोकने हेतु महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल के नेतृत्व में बहुस्तरीय पहलें की गई हैं। श्री कंसल ने 'जीरो डेथ मिशन' पर काम करने पर जोर दिया है, जिससे उपनगरीय खंड पर ट्रेसपासिंग से होनेवाली दुर्घटनाएं 2019-20 के 528 से घटकर 2020-21 में 222 रह गई हैं।

ट्रेसपासिंग के नियंत्रण के लिए मुंबई उपनगरीय खंड पर कुल 107.89 किलो मीटर बॉउंड्री वाल का निर्माण किया जा चुका है। अनेक स्थानों पर मजबूत फेंसिंग की गई है। पटरियों के बीच में पर्याप्त ऊँचाई के डिवाइडर भी लगाए गए हैं। 145 चिन्हित स्थानों पर प्लेटफॉर्म की ऊंचाई और कोच के दरवाजे के बीच के अंतर को कम करने के लिए प्लेटफॉर्मों की ऊँचाई को बढ़ाया गया है। ट्रेसपासिंग को रोकने के लिए 2020-21 में 64 तथा चालू वर्ष में 7 बाउंड्री वॉल गैप्स को बंद किया गया



है। इसके अतिरिक्त, मार्च 2021 तक, मुंबई उपनगरीय खंड पर 276 अनधिकृत अतिक्रमण हटाए गए हैं।

लोगों के बीच जागरुकता अभियान भी चलाया गया, साथ ही 'गोल्डन ऑवर' के दौरान स्टेशनों पर इमरजेंसी मेडिकल रूम खोला गया है। संभावित ट्रेसपासिंग के स्थानों पर 108 एम्बुलेंस सुविधा प्रदान की गई है। ■

महाप्रबंधक द्वारा एमडीडीटीआई का उद्घाटन



पश्चिम रेलवे के मुंबई मंडल द्वारा वलसाड में एक मल्टी डिसिप्लिनरी डिविजनल ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट (एमडीडीटीआई) का महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने 20 मई, 2021 को वर्चुअल माध्यम से उद्घाटन किया। यह ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट मुंबई सेंट्रल मंडल के समूह 'ग' और समूह 'घ' श्रेणी के कर्मचारियों को संबंधित व्यावसायिक क्षेत्र में तकनीकी प्रशिक्षण प्रदान करेगा।

इस इंस्टिट्यूट में प्रशासनिक ब्लॉक, कैंटीन, पुस्तकालय, कंप्यूटर केंद्र, सभागार, चिकित्सा कक्ष, व्यायामशाला, मनोरंजन कक्ष आदि हैं। वलसाड इंस्टिट्यूट में एक दोमंजिला छात्रावास का भी निर्माण किया जा रहा है। नीति आयोग के अनुसार, प्रत्येक मंडल में एक एमडीडीटीआई होना चाहिए। इस अवसर पर अपर महाप्रबंधक, प्रधान विभागाध्यक्ष, मंडल रेल प्रबंधक वर्चुअल माध्यम से बैठक में उपस्थित हुए। ■

पश्चिम रेलवे में रेलकर्मी कल्याण योजना पर बैठक

पश्चिम रेलवे पर 21 मई, 2021 को वर्चुअल प्लेटफॉर्म के माध्यम से 'सेवारत रेल कर्मचारियों और उनके परिवारों के कल्याण के लिए विभिन्न योजनाएं' विषय पर 'प्रबंधन में रेलवे कर्मचारियों की भागीदारी (प्रेम)' बैठक का आयोजन किया गया। बैठक की अध्यक्षता महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने की और इसमें अपर महाप्रबंधक, प्रमुख विभागाध्यक्षों के साथ-साथ पश्चिम रेलवे की मान्यता प्राप्त यूनियनों और संघों के पदाधिकारियों ने भाग लिया।

प्रधान मुख्य कार्मिक अधिकारी द्वारा एक पॉवरपॉइंट प्रेजेंटेशन दिया गया, जिसमें कर्मचारियों के लिए उठाए गए कदमों और योजनाओं को शामिल किया गया था। बैठक में प्रतिभागियों द्वारा विभिन्न सुझाव दिए गए। महाप्रबंधक ने रेलवे अस्पतालों में कोविड-19 महामारी के उपचार के लिए की गई विभिन्न पहलों और उठाए गए कदमों पर प्रकाश डाला। उन्होंने



ऑक्सीजन टैंकर सहित कई आवश्यक और जीवन रक्षक वस्तुओं के परिवहन, जीवन रक्षक दवाओं की खरीद, टीकाकरण अभियान इत्यादि में रेलवे की महत्त्वपूर्ण भूमिका का भी उल्लेख किया। वित्तीय वर्ष 2020-21 में पश्चिम रेलवे ने अपने कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों के लिए कल्याणकारी सेवाओं को पहुंचाने में कर्मचारी लाभ कोष से 6.5 करोड़ रुपये खर्च किए। ■

दक्षिण मध्य रेलवे : डिचपल्ली रेलवे स्टेशन को माल लदान स्टेशन के रूप में शुरू किया गया

देश भर में खाद्यान्नों और उर्वरकों की लदान सुविधा के लिए दक्षिण मध्य रेलवे ने 31 मार्च, 2021 से डिचपल्ली रेलवे स्टेशन पर माल शेड की शुरुआत की। निजामाबाद के लिए वैकल्पिक शेड के रूप में इस माल शेड को विकसित किया गया है, ताकि निजामाबाद स्टेशन पर लदान की भीड़ को कम किया जा सके। माल ग्राहक जो डिचपल्ली पर लदान करते हैं, उन्हें 20 रुपये प्रति टन टर्मिनल शुल्क की छूट दी गई है।

पहले रेक पर 31 मार्च, 2021 को केरल राज्य के तिरुवनंतपुरम मंडल में करुंगपल्ली और मुलगुन्नाथुकवु में एफसीआई के लिए 2,670 टन चावल लदान शुरू किया गया। लदान के बाद 1 अप्रैल, 2021 को रेक को गंतव्य के लिए रवाना कर दिया गया। निजामाबाद के विकल्प के रूप में डिचपल्ली का विकास स्थानीय माल ग्राहकों की मांगों में से एक रहा है। डिचपल्ली से लदान करने पर उन्हें निजामाबाद शहर की स्थानीय यातायात की बाधाओं से निजात मिलती है। तदनुसार, रेलवे ने जनवरी, 2021 में माल लदान को संभालने के लिए डिचपल्ली को सूचित किया। इसके अलावा, लदान सुविधाएं, जैसे पहुंच सड़क, भवन निर्माण, वाहनों के लिए रास्ता, लदान और उतराई के लिए भंडारण स्थान तेज गति विकसित किए जा रहा है, जो संपन्न होने के कगार पर हैं।



राइस मिलर्स एसोसिएशन के प्रतिनिधियों ने निजामाबाद के लिए वैकल्पिक माल लदान शेड के अपने लंबे समय से लंबित सपने को पूरा होने पर संतोष व्यक्त किया। माल लदान शुरू होने पर माल ग्राहकों ने प्रति माह लगभग 4 रेक लदान करने का आश्वासन दिया है। वर्तमान में, डिचपल्ली क्षेत्र के निकट 10,000 टन क्षमता का भंडारगृह उपलब्ध है, जिसकी संभावित क्षमता निकट भविष्य में 50,000 टन तक बढ़ाए जाने की है। श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे ने हैदराबाद मंडल की टीम को वैकल्पिक माल शेड विकसित करने के लिए बधाई दी। उन्होंने पदाधिकारियों से कहा कि वे माल लदान के लिए स्थानीय व्यापारियों के साथ बातचीत जारी रखें ताकि उनकी आवश्यकताओं को समझा जा सके। ■

दोनकोंडा-गज्जेलकोंडा के बीच विद्युतीकृत दोहरी लाइन का शुभारंभ

गुंटूर-गुंतकल दोहरीकरण और विद्युतीकरण परियोजना के भाग के रूप में 12.4 किमी की दूरी के लिए दोनकोंडा-गज्जेलकोंडा के बीच विद्युतीकरण के साथ दोहरी लाइन कार्य पूरा हो गया और 01 अप्रैल, 2021 को आरंभ किया गया। रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा गति ट्रायल निरीक्षण सफलतापूर्वक पूरा किया गया। इससे पहले इस सेक्शन में अधिकतम अनुमत गति 90 किमीप्रघं थी। गुंटूर-गुंतकल सेक्शन सुदूर दक्षिण को और रायलसीमा क्षेत्र के साथ आंध्रप्रदेश राज्य के तटीय बेल्ट को जोड़नेवाला बड़ा रेल लिंक है। इस परियोजना के अंतर्गत नल्लपाडु-सातलुरू (32 किमी) और ढोन-पेंडेकल्लु-एदुलदोड्डी (36.6 किमी) के बीच दोहरीकरण और विद्युतीकरण कार्य पहले से ही पूरा और आरंभ हो चुका है। अब दोनकोंडा-गज्जेलकोंडा के बीच 12.4 किमी दूरी पूरा होने से गुंटूर-गुंतकल सेक्शन पर 81 किमी खंड पूरा हो गया है। दोनकोंडा-गज्जेलकोंडा दोहरीकरण कार्यों के भाग के रूप में गाड़ियों के कुशल सम्हलाई के लिए दोनकोंडा और गज्जेलकोंडा स्टेशनों पर केंद्रीकृत विद्युतीय अंतर्पाशन प्रणाली को लगाया गया है।

इस परियोजना से हैदराबाद/नडिकुडि से रायलसीमा क्षेत्र



की ओर और सुदूर दक्षिण के लिए अधिक गाड़ियों को चलाने की संभावना है। इससे इस क्षेत्र का सामाजिक-आर्थिक विकास होगा, उपज/माल परिवहन में सुधार होगा। गुंटूर / विजयवाडा क्षेत्र में अधिकतम गाड़ी सम्हलाई क्षमता में बढ़ोत्तरी होगी। श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे ने इस परियोजना को पूरा करने के लिए टीम को बधाई दी। उन्होंने कहा कि गुंटूर-गुंतकल सेक्शन परियोजना जोन द्वारा की जा रही प्रमुख परियोजनाओं में से एक है और संपूर्ण खिंचाव के पूरा होने से गाड़ी सेवाओं में सुचारू संचालन के लिए मार्ग सुगम होगा। ■

लिंगमपेट जगतियाल से नई दिल्ली के लिए पहली किसान रेल

श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे ने बताया कि पहली बार 13 अप्रैल, 2021 को किसान रेल द्वारा तेलंगाना राज्य के लिंगमपेट जगतियाल से आदर्श नगर, नई दिल्ली के लिए आम लदान कर भेजा गया। अब तक, आम को देश के विभिन्न हिस्सों में सड़क माध्यम से ले जाते थे, जो महंगा है और अधिक समय लेता है। लिंगमपेट स्टेशन पर लदान में सहायता हेतु कई सुधार किए गए, जिसमें मिट्टी के ढेर को समतल कर लोडिंग प्लेटफॉर्मों में सुधार करना, जीआई शीट के साथ अस्थायी आश्रय का प्रावधान, रोशनी की व्यवस्था करना और तौल के लिए प्रावधान करना आदि शामिल है। आम तौर पर, किसान रेल में 15 से 20 पार्सल वैन (वीपी) होते हैं और प्रत्येक वीपी में 23 टन की क्षमता होती है। ■



महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा समीक्षा बैठक

श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे ने 6 अप्रैल, 2021 को रेल निलयम, सिकंदराबाद से जोन पर कोविड-19 निवारक उपायों, संरक्षा, माल लदान और चल रहे अवसंरचना विकास कार्यों के कार्यान्वयन पर समीक्षा बैठक की। विभागों के प्रमुख विभागाध्यक्षों; सभी छह मंडलों अर्थात् विजयवाडा, गुंतकल, गुंटूर, सिकंदराबाद, हैदराबाद और नांदेड़ के मंडल रेल प्रबंधकों ने वेब कांफ्रेंस के माध्यम से इस बैठक में भाग लिया।

श्री मल्लया ने कोरोना संक्रमण को रोकने और यात्रियों के लिए सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित करने के लिए निवारक उपायों के कार्यान्वयन पर जोर दिया। उन्होंने सभी पदाधिकारियों को कार्यवाही का पालन करने और कोविड दिशानिर्देशों को अपनाने के लिए अधिक सतर्क रहने को कहा। उन्होंने मंडल रेल प्रबंधकों से कहा कि स्टेशन परिसर और गाड़ियों में नियमित



स्वच्छता पर ध्यान दें। उन्होंने पदाधिकारियों से कहा कि वे यात्रियों से यात्रा के दौरान मास्क पहनने, निरंतर हांथ धोने और संपर्क क्षेत्रों में बड़े पैमाने पर सोशल डिस्टेंसिंग के मानदंडों का पालन करने के बारे शिक्षित करें। ■

नामपल्ली रेलवे स्टेशन पर बेबी फीडिंग कियॉस्क स्थापित

दक्षिण मध्य रेलवे के साथ मिलकर रोटरी क्लब हैदराबाद पूर्व, रोटरी इंटरनेशनल डिस्ट्रिक्ट 3150 द्वारा स्तनपान कराने वाली माताओं की सुविधा हेतु एक बेबी फीडिंग (स्तनपान) कियॉस्क का उद्घाटन किया गया। हैदराबाद रेलवे स्टेशन पर 12 अप्रैल, 2021 को श्रीमती शिखा गोयल, आईपीएस, अतिरिक्त पुलिस आयुक्त, अपराध एवं एसआईटी, हैदराबाद सिटी द्वारा इसका उद्घाटन किया गया। कार्यक्रम के दौरान श्री प्रदीप राठौर, अपर मंडल रेल प्रबंधक (एडीआरएम), सिकंदराबाद मंडल, श्री एन.वी. हनुमंत रेड्डी, रोटरी डिस्ट्रिक्ट गवर्नर 3150, हैदराबाद, वरिष्ठ रेलवे पदाधिकारी और रोटेरी क्लब के सदस्य उपस्थित थे।

क्यूबिकल्स के साथ स्थापित इस कियोस्क द्वारा नर्सिंग माताओं को रेल यात्रा करते समय अपने बच्चों के स्तनपान के



लिए आवश्यक एकांतता प्रदान करने में काफी मदद मिलेगी। रेलवे रोटरी क्लब की सहायता से कुछ महत्त्वपूर्ण स्टेशनों पर ऐसे कियोस्क/क्यूबिकल स्थापित करने की योजना बना रही है। ■

कोलनूर और पोटकपल्ली के बीच विद्युतीकरण सहित तीसरी लाइन आरंभ



तेलंगाना क्षेत्र के ग्रांड ट्रंक मार्ग में महत्त्वपूर्ण तीसरी लाइन परियोजना अर्थात काजीपेट-बल्हारशाह परियोजना को कोलनूर और पोटकपल्ली के बीच विद्युतीकरण और यार्ड रीमॉडेलिंग सहित 7.746 किलोमीटर कार्यों के पूरा होने और चालू होने के साथ और बढ़ावा मिला है। काजीपेट-बल्हारशाह के बीच का सेक्शन एक महत्त्वपूर्ण रेल लिंक है जो ग्रैंड ट्रंक रूट के साथ देश के उत्तर क्षेत्र को दक्षिणी क्षेत्र से जोड़ता है। नए सेक्शन के पूरा होने से गाड़ी परिचालन के लिए पोटकपल्ली -मंडमर्रि सहित मंचरियाल और पेद्दमपेट के बीच गोदावरी पुल पर 64 किलोमीटर की दूरी तक लगातार तीसरी लाइन की सुविधा उपलब्ध होगी।

काजीपेट-बल्हारशाह सेक्शन में स्थित कई सीमेंट समूहों, कोयला स्क्रीनिंग संयंत्रों और पावर हाउसों को महत्त्वपूर्ण रेल कनेक्टिविटी प्रदान करती है। यह सेक्शन अति-संतृप्त हो गया था। सेक्शन के राघवपुरम-मंडमर्रि के बीच 33 किलोमीटर का तिहरीकरण कार्य वर्ष 2016 में पूरा हो गया था। शेष काजीपेट-बलहारशाह सेक्शन पर 202 किलोमीटर (तेलंगाना-157 किलोमीटर और महाराष्ट्र-43 किलोमीटर) के लिए तिहरीकरण और विद्युतीकरण कार्य को वर्ष 2015-16 में 2,063 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत के साथ मंजूरी दी गई। कोलानूर-पोटकपल्ली तिहरीकरण के एक हिस्से के रूप में पोटकपल्ली यार्ड को डिस्ट्रीब्युटड इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली से रिमॉडल किया गया है, जिसमें 113 मार्ग, 46 सिग्नल, 26 पॉइंट और 50 ट्रैक सर्किट हैं। आधुनिक सिग्नल के साथ कोलनूर और पोटकपल्ली के बीच मध्यवर्ती ब्लॉक सिग्नल प्रदान किया गया है। कोलनूर यार्ड में गैर इंटरलॉकिंग का कार्य एक बार में किया गया है, जिसका लाभ गाड़ी रुकौनी के समय में कमी के रूप में हुआ। दोनों दिशाओं में मध्यवर्ती-सेक्शन समपार गेटों को इंटरलॉक किया गया। श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक ने सिकंदराबाद मंडल और निर्माण संगठन, दोनों टीमों को बधाई दी है। ■

पश्चिम मध्य रेलवे : ओपन एक्सेस टैरिफ से ऊर्जा कर्षण की दरों में 2,154.27 करोड़ रुपये की बचत की गई

भारतीय रेल में पहले केवल राज्य सरकार से ही ऊर्जा कर्षण की टैरिफ का निर्धारण किया जाता था, लेकिन अब ओपन एक्सेस के माध्यम से कर्षण ऊर्जा की टैरिफ का निर्धारण किया जा रहा है।

मध्य प्रदेश में कर्षण ऊर्जा प्रबंधन के लिए पश्चिम मध्य रेलवे को नोडल बनाया गया है। मध्य क्षेत्र के लिए कर्षण ऊर्जा (पश्चिम रेल, उत्तर मध्य रेल, पूर्व मध्य रेल, मध्य रेल और दक्षिण पूर्व मध्य रेल के कुछ मण्डलों सहित) को जेनकोस (GENCOs) कंपनी से ओपन एक्सेस के माध्यम से राज्यों से कम दरों वाली टैरिफ का उपयोग किया जा रहा है। इससे पहले, अपने राज्यों की स्वामित्व वाली कंपनी डिसकॉम्स (DISCOMs) से उच्च इकाई दरों पर कर्षण ऊर्जा की टैरिफ का उपयोग जा रहा था। वर्ष 2017-18 से ओपन एक्सेस के माध्यम से ऊर्जा कर्षण के टैरिफ दरों की शुरुआत की गई थी। पश्चिम मध्य रेल ने ओपन एक्सेस टैरिफ के माध्यम से मध्यप्रदेश के डिसकॉम्स टैरिफ की दरों में भी ऊर्जा कर्षण में बचत की गई, जिसका विवरण निम्न है:-

पश्चिम मध्य रेल ने ओपन एक्सेस के माध्यम से वर्ष 2017-18 में 797.98 करोड़ रुपये की टैरिफ दर से उर्जा कर्षण खरीदी गई, जबकि डिसकॉम्स दर 1,309.48 करोड़ रुपये थी। इस प्रकार वर्ष भर में 511.50 करोड़ रुपये की बचत हुई। इसी प्रकार 2018-19 में 465.67 करोड़ रुपये 2019-20 में 512.67 करोड़ 2020-21 में 326.90 करोड़ रुपये की बचत की गई।

इस तरह पश्चिम मध्य रेल द्वारा अब तक कुल 1816.53 करोड़ रुपये की बचत की गई है। इसी प्रकार पश्चिम मध्य रेल ने राजस्थान में ओपन एक्सेस टैरिफ के माध्यम से ऊर्जा कर्षण खरीद कर राजस्थान राज्य के डिसकॉम्स टैरिफ की दरों से कम में ऊर्जा प्राप्त कर बचत की। इस प्रकार पिछले चार वर्षों में कुल 337.73 करोड़ रुपये की ऊर्जा कर्षण की बचत की गई। पश्चिम मध्य रेल द्वारा ओपन एक्सेस टैरिफ दरों से मध्यप्रदेश और राजस्थान के डिसकॉम्स टैरिफ दरों की तुलना में सस्ते में खरीद कर कुल 2,154.27 करोड़ रुपये ऊर्जा कर्षण की बचत की गई। ■



पश्चिम मध्य रेल सभी रूटों पर 'कलर लाइट सिग्नल' लगाने वाले जोनों में से एक बना

सुरक्षित एवं सुरक्षित यातायात के लिए कलर लाइट सिग्नलिंग प्रणाली एक महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाती है। 20 मई, 2021 को पश्चिम मध्य रेल के कटनी-सिंगरौली सेक्शन के दो स्टेशनों, मेहगांव एवं ननवारा स्टेशन पर कलर लाइट सिग्नल प्रणाली स्थापित कर भारतीय रेल में शत-प्रतिशत कलर लाइट सिग्नल प्रणाली लगाने वाले जोनों में से एक बन गया है। सुगम यातायात, पूर्ण दक्षता, संपूर्ण सुरक्षा एवं मानवीय भूल को नगण्य करने वाली सुचारू और सरल कलर लाइट सिग्नल प्रणाली उच्च तकनीक से परिपूर्ण है। इससे पूर्व पश्चिम मध्य रेल के यात्री यातायात के कुल रेलमार्गों पर मैकेनिकल सीमाफोर सिग्नल लगे हुए थे, जिन्हें पश्चिम मध्य रेल कलर लाइट सिग्नल प्रणाली में बदलने हेतु रात-दिन परिश्रम करने में जुटी हुई थी। अधिकारियों एवं कर्मचारियों के अथक प्रयासों के परिणामस्वरूप 20 मई, 2021 को संपूर्ण पमरे कलर लाइट सिग्नलिंग प्रणाली से लैस हो गया।





खराब मौसम एवं ठंड के सीजन में कोहरे के प्रतिकूल समय में मैकेनिकल सीमाफोर सिग्नल की दृश्यता बहुत कम हो जाती है, जिससे गाड़ियों की गति पर प्रतिकूल असर पड़ता है और गाड़ियों की समयपालनता बिगड़ जाती है, जिससे यात्रियों के समय की बर्बादी होती है, लेकिन कलर लाइट सिग्नल प्रणाली इन सबका दक्षता के साथ प्रतिकार करती है। इसके अतिरिक्त कलर लाइट सिग्नल प्रणाली की रात्रि के समय में दृश्यता अत्यधिक बढ़ जाती है तथा सुरक्षित और सुरक्षित होने के साथ-साथ इसका अनुरक्षण भी मैकेनिकल सिग्नल की तुलना में अत्याधिक सुगम, सरल और कम होता है। ■

पश्चिम मध्य रेल ने एचओजी तकनीक का उपयोग कर 20 करोड़ रुपये की बचत की

पश्चिम मध्य रेल, ऊर्जा की बचत के लिए अत्यधिक कार्य कर रही है। इसी तारतम्य में अप्रैल 2021 को 100 प्रतिशत विद्युतीकरण के साथ पश्चिम मध्य रेल पहला जोन बन गया था। अत: हेड ऑन जनरेशन (एचओजी) तकनीक पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है।

भारतीय रेल में थ्री फेस के डब्ल्यूएपी-5, डब्ल्यूएपी-7 एवं डब्ल्यूएपी-9 इलेक्ट्रिक इंजन बनाए जा रहे हैं, जिनमें कि ओएचई से पेंटोग्राफ के माध्यम से पॉवर सप्लाई ली जाती है। इसमें दो लोकोमोटिव डब्ल्यूएपी-5 एवं डब्ल्यूएपी-7 में कर्षण ट्रांसफॉर्मर स्थापित होता है, जिससे पॉवर सप्लाई एचओजी तकनीक से प्राप्त होती है। पॉवर इलेक्ट्रॉनिक्स, नियंत्रण प्रणाली और पॉवर सप्लाई प्रणाली द्वारा उच्च तकनीक बढ़ाने के लिए निरंतर प्रयास किया जा रहा है। इसी पर आधारित एचओजी तकनीक का उद्गम हुआ। इस तकनीक को हॉटेल लोड के नाम से भी जाना जाता है। इसमें दो चीजें प्रमुख होती हैं - एचओजी कंप्लाइंट लोकोमोटिव और एचओजी कंप्लाइंट रेक।

पश्चिम मध्य रेल में इलेक्ट्रिक इंजन 63 लोकोमोटिव एचओजी कंप्लाइंट लोको हैं तथा 21 एचओजी कंप्लाइंट रेकों का उपयोग किया जा रहा है। एचओजी तकनीक से पॉवर सप्लाई सीधे एचओजी कंप्लाइंट रेकों में पहुंच जाती है।



पहले एलएचबी कोचों के रेक को सप्लाई उपलब्ध करवाने के लिए रेक के दोनों तरफ पॉवर जनरेटर कार लगाए जाते थे, जिसमें अत्यधिक डीजल खर्च होता था। अब पॉवर सप्लाई एलएचबी कोचों के रेक को इलेक्ट्रिक इंजन से एचओजी तकनीक के माध्यम से उपलब्ध कराई जाती है, जिससे डीजल की बचत होती है तथा पॉवर जनरेटर कार की आवश्यकता इमरजेंसी में पड़ती है। इससे वायु और ध्वनि प्रदूषण भी कम हुआ है। ■

सिनौली के गर्भ से निकली हजारों साल पुरानी सभ्यता

श्री रणमत सिंह

उत्तर प्रदेश के बागपत जिले की बड़ौत तहसील का एक छोटा सा गांव है सिनौली, जो हाल ही में अंतरराष्ट्रीय पटल पर चर्चित हुआ। असल में वहां पर ऐतिहासिक दृष्टि से 21वीं शती की सबसे बड़ी खोज हुई, हमारी प्राचीन सभ्यता की खोज।

पाठकों को यह मैं बताता चलूं कि इस लेख में जो भी लिखा जाएगा, वह अनुमान या किंवदंतियों पर आधारित नहीं होगा बल्कि विशुद्ध वैज्ञानिक तथ्यों पर आधारित होगा। यदि कहीं कोई अनुमान लगाया जाएगा तो वह स्पष्ट लिखा जाएगा।

वर्ष 2005 में सिनौली में किसान जब अपने खेत को फसल के लिए तैयार करने के लिए खुदाई कर रहे थे तभी उन्हें कुछ तांबे के बर्तन और कंकाल मिले। लोगों को लगा कि यहां खजाना है तो वे और खुदाई करने लगे। किसी को तलवार मिली, किसी को मणियां मिलीं, किसी को बर्तन मिले। इस अंधाधुंध खुदाई के चक्कर में तमाम कीमती टीले बर्बाद हो



गए। बात आग की तरह फैलती हुई जल्द ही प्रशासन तक पहुंच गई।

यहां यह भी बताते चलें कि कानून के हिसाब से यदि आपको कोई संपदा आपकी ही संपत्ति पर लावारिस मिलती भी है, तो वह सरकार की होती है, और अगर उसका आप उपयोग कर लेते हैं तो आपको जेल भी जाना पड़ सकता है।

किसी पुरानी चीज की उम्र का पता लगाने के लिए कार्बन डेटिंग तकनीक का सहारा लेते हैं। आइए, जानते हैं कि यह तकनीक कैसे काम करती है? असल में कार्बन के दो अवयव होते हैं – कार्बन12 और कार्बन14। किसी मानव या पशु की मृत्यु के साथ ही उसमें से कार्बन14 रेडियोधर्मी होने के कारण खत्म होने लगते हैं, जबकि कार्बन12 वैसे ही रहता है। 5,730 वर्ष में कार्बन14 आधा हो जाता है। इसे 'अर्द्ध आयु' कहते हैं। अगली अर्द्ध आयु में यह 1/4 और फिर 1/8 हो जाता है।

बहरहाल, हम यहां इतिहास की ही बात करेंगे। प्रशासन ने तुरंत भारतीय पुरातात्विक सर्वेक्षण संस्थान यानि आर्कियोलॉजिकल सर्वे ऑफ इंडिया (एएसआई) को सूचना दी। एएसआई ने फौरन इलाके को सुरक्षित किया।

डॉ. डी. वी. शर्मा के नेतृत्व में खुदाई शुरू की गई। खुदाई में 125 बरियल यानि कब्रें मिलीं, तो इतिहासकारों की आंखें फटी की फटी रह गईं। एक साथ इतनी बड़ी मात्रा में अंत्येष्टि स्थल पहले कभी नहीं मिले थे। इसलिए इसे एशिया की सबसे बड़ी अंत्येष्टि स्थल साइट माना जा रहा है। कॉपर होल्ड और ओसीपी यानि ऑकर कलर्ड पॉटरी और तांबे से बनी मानवरूपी मूर्तियां यानि एंथ्रोपोमोग्राफ और हथियार यहां काफी मात्रा में मिले हैं। टेराकोटा की मूर्तियों के अलावा कुछ कब्रों में पशुओं की हड्डियां भी मिली हैं। ये कब्रें उत्तर-दक्षिण दिशा में हैं। कब्रों में सर के पास विषम संख्या में यानि 1,3, 5 की संख्या में फूलदान मिले हैं, जबकि खाने-पीने के बर्तन कमर से नीचे रखे गए हैं।

सिंधु घाटी की सभ्यता, हड़प्पा, मोहनजोदड़ो की तरह ही यहां भी महत्त्वपूर्ण ऐतिहासिक तथ्यों के प्राप्त होने की संभावना जगी। 5,500 वर्ष पूर्व सिंधु घाटी की सभ्यता को दुनिया की सर्वाधिक आधुनिक सभ्यताओं में से एक माना जाता था। जो अवशेष वहां मिले हैं, उनसे ज्ञात होता है कि वे महत्त्वपूर्ण शहर थे जो आज के शहरों की तरह ही सुनियोजित थे। वे मेसोपोटामिया, सुमेर आदि सुदूर देशों से व्यापार करते थे। अच्छे कपड़े पहनते थे, जो आज के बेहतरीन सूती और रेशमी वस्त्रों से कम न थे। कुशल हस्तशिल्प और मेटलर्जी का दर्शन इस सभ्यता में पर्याप्त होता है।

किन्हीं वजहों से यह सभ्यता नष्ट हो गई, और ऐसा चूंकि लंबे समय में हुआ, इसलिए यहां के लोग वहां से गंगा-यमुना



के दोआब की ओर पलायन कर गए। ऐसा इसलिए माना जा सकता है क्योंकि दोआब की खुदाई में जो भी अवशेष प्राप्त हुए हैं, वे 2100-1900 ईसा पूर्व या इसके बाद के ही हैं। चूंकि लिखित इतिहास नहीं मिलता, इसलिए ऐसा प्राकृतिक आपदा के कारण हुआ या किसी युद्ध के कारण, यह कहा नहीं जा सकता। अलबत्ता इसकी एक रोचक कल्पना आशुतोष गोवारिकर की हृतिक रोशन अभिनीत फिल्म 'मोहनजोदड़ो' में अवश्य मिलती है। मैं अपने पाठकों को कहूंगा कि वे सपरिवार इस फिल्म को देखें। फिल्म में पहनावे से लेकर नगर विन्यास, बाजार, जीवन शैली, पूजा पद्धति, राजा की स्थिति, हथियारों, किसानों का रहन-सहन आदि का लगभग वैसा ही चित्रण किया गया है, जैसा कि इतिहासकार मिले अवशेषों के आधार पर मानते हैं। हो सके तो फिल्म देखने से पहले किसी टेक्सट बुक से या गूगल करके मोहनजोदड़ो के बारे में पढ़ भी लें। इससे फिल्म के महत्त्वपूर्ण बिंदुओं को को-रिलेट करने में आसानी होगी।

चलिए, फिल्म के रिव्यू से बाहर आते हैं और सिनौली की ओर वापस चलते हैं। सिनौली की एक बात यह भी बिलकुल सच है कि सिनौली से प्राप्त चीजें हड़प्पा-मोहनजोदड़ी से काफी अलग हैं। मानव इतिहास एक ही समय में अलग-अलग जगहों में मिलता है। इस बात से इंकार नहीं किया जा सकता कि हड़प्पा से पूर्व या उससे दूर कोई और सभ्यता नहीं रही होगी। हो सकता है उससे पुरानी और महत्त्वपूर्ण सभ्यता हमें कहीं और या यहीं सिनौली में मिले।

वर्ष 2018 में डॉ. संजय कुमार मंजुल के नेतृत्व में दोबारा खुदाई शुरू की गई। खुदाई के लिए हॉरिजांटल और वर्टिकल डिगिंग तकनीक अपनाई जाती है। अगर नगर के ढांचे को खोजना हो तो हॉरिजांटल तकनीक अपनाते हैं। हड़प्पा और मोहनजोदड़ो की खुदाई इसी तकनीक से की गई। यदि सभ्यता के कालखंड का पता करना हो तो वर्टिकल तकनीक बेहतर होती है। किस जगह कौन सी तकनीक अपनानी चाहिए, यह निर्णय लेना बेहद महत्त्वपूर्ण होता है।

खुदाई हॉरिजांटल तकनीक से शुरू हुई, लेकिन तांबे के मिलने वाले छोटे-छोटे अवशेषों से बनने वाले पैटर्न को डॉ. संजय की पारखी नजर ने पकड़ लिया। उन्होंने फौरन हॉरिजांटल की बजाय वर्टिकल तकनीक से खुदाई शुरू की। वहां पर कब्रों के तीन पैटर्न मिले - सिम्बॉलिक बरियल, प्राइमरी बरियल और सेकन्डरी बरियल। इन बरियल में उस समय के पात्र मिले हैं, जिसमें यह माना जा रहा है कि खाने-पीने का सामान रखा गया होगा। कुछ में हथियार भी मिले हैं। यह माना जा रहा है कि ऐसे बरियल शूरवीरों या खास लोगों के होंगे।

आजकल खुदाई में सीटी स्कैन जैसी आधुनिक विधियों का बहुत प्रयोग किया जाता है। जिस प्रकार आदमी का ऑपरेशन करने से पहले सीटी स्कैन करके उसके अंदर की स्थिति का जायजा लिया जाता है, उसी प्रकार खुदाई से पहले सीटी स्कैन करने से उसके अंदर की चीजों का आइडिया पहले ही लग जाता है।

'ऋग्वेद' में अंतिम संस्कार के लिए दफनाने और अग्नि में प्रवाहित करने, दोनों प्रकार की परंपराओं का वर्णन है, जो आज भी पाया जाता है।

महत्त्वपूर्ण उपलब्धि

बरियल लकड़ी के थे, लेकिन उन पर तांबे का काम 'पाया' और अन्य जगहों में किया गया था, इसलिए वह अभी तक बचे रह गये। बरियल संख्या-5 में एंटीना सोर्ड की मुठिया मिली। इससे पूर्व इस तरह की तलवारों के बारे में माना जाता था कि चूंकि यहां पकड़ने की जगह नहीं है, इसलिए इसे पूजा आदि में प्रयोग किया जाता होगा, लेकिन वास्तव में ऐसा नहीं था। तलवार के मुट्ठे लकड़ी के होते थे, जो लंबे समय तक दबे रहने की वजह से मिट्टी बन जाते थे। यहां पर मिली मुठिया पर कांसे के छल्ले थे, जिसकी वजह से वह बचे रह गए। बरियल में एक 'सी' आकार का तांबे का चैनल भी मिला है। एक शील्ड यानि ढाल भी मिली, जिसके सिटी स्कैन से पता चलता है कि वे काफी एडवांस थे। इस पर लकड़ी के साथ तांबे को जिस पैटर्न से जोड़ा गया है, उससे अंदाजा लगाया जा सकता है कि वे युद्ध में काम आते होंगे। इससे पूर्व ढालों को चित्रों में ही देखा गया था। भौतिक रूप से पाये जाने का यह संभवत: पहला मामला है।





कब्र संख्या-10 के कंकाल की डीएनए जांच की गई तो ज्ञात हुआ कि वह एक महिला का था। इस बरियल में भी हथियार रखे थे, जिससे यह माना जाता है कि उस दौर में महिलाएं भी युद्ध में जाती थीं। महारानी कैकेयी के महाराज दशरथ के साथ युद्ध में भाग लेने की कथा का वर्णन 'रामायण' में मिलता भी है। बरियल से धनुष और तीर भी मिले हैं, जो काफी आधुनिक प्रतीत होते हैं। यहां से सोने के कड़े और अन्य गहने भी मिले, जिससे यह अंदाजा लगाया जा रहा है कि वह महिला काफी धनी रही होगी। यहां के बर्तन हड़प्पा से ज्यादा आधुनिक हैं।

इस खुदाई की सबसे महत्त्वपूर्ण उपलब्धि है, 'रथ'। दो बरियल में तीन रथ मिले हैं, जो 4,000 साल तक दफन रहने के बावजूद अपना अस्तित्व बचाए हुए हैं। इससे पूर्व भारत में रथ नहीं मिले थे। तमाम शौर्यगाथाओं में रथ का वर्णन था, लेकिन उसके प्रमाण कभी प्राप्त नहीं हुए थे। मेसोपोटामिया और सुमेर की सभ्यता में ये थे। विज्ञान प्रमाण मांगता है। उसके बिना गाथाओं का कोई महत्त्व नहीं। आखिर प्रमाण मिला और यह साबित हुआ कि हमारी शौर्यगाथाएं कपोल कल्पना नहीं हैं। इन रथों के आकार से यह अंदाजा लगाया जा सकता है कि इसमें दो लोग खड़े हो सकते थे।

सिनौली की खोज खत्म नहीं हुई है। यह एक अनवरत यात्रा है, जिसे फिलहाल विराम दिया गया है। भारतीय पुरातत्व विभाग संभावित स्थलों पर खुदाई कर अपने अतीत को खंगालता रहता है। हाल ही में इस विभाग ने हरियाणा के भीरराणा में घग्घर नदी के किनारे, गुजरात के कच्छ में धौलावीरा में और तमिलनाडु के तूतीकोरिन जिले में तांबरापरानी नदी के किनारे खुदाई की थी, जिसमें हड़प्पा और उसके बाद की संस्कृति के तमाम अवशेष मिले हैं।

पुरातत्व विभाग खुदाई से पहले जगहों के चयन के लिए भी एक वैज्ञानिक प्रक्रिया अपनाता है, जिसमें हमारे धर्मग्रंथों की भी महत्त्वपूर्ण भूमिका होती है। इस विषय पर चर्चा फिर कभी... ■

डीएनए टेस्ट की सुविधा ने सभ्यताओं के समय आदि की सटीक जानकारी देने का रास्ता खोल दिया है। खुदाई से प्राप्त कंकालों का डीएनए टेस्ट किया जाता है और इस प्रकार उसकी सही उम्र, लिंग, ऊंचाई आदि का विवरण प्राप्त हो जाता है।

फोटो साभार : भारतीय पुरातात्विक सर्वेक्षण संस्थान (एएसआई)

रेल पर्यटन व साहित्य को साथ संजोए

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



की सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध



भारतीय रेल
(हिन्दी)

विज़िट करें

Indian Railways
(English)

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home

शर्तें एवं दरें लागू

एक था रवि

मीना पाठक

आरती अपनी मम्मी के साथ बालकनी में गमलों के बीच बैठी फरवरी माह की गुनगुनी धूप का आनंद ले रही थी। गमलों में खिले गेंदा-गुलाब मह-मह कर रहे थे। रंग-बिरंगी डेहलिया मन मोह रही थी। घर के बगल में खड़ा सहजन श्वेत पुष्पों से लदा भीनी-भीनी सुगंध बिखेर रहा था। वहीं सड़क किनारे खड़े अशोक वृक्ष दिगम्बर हुए जा रहे थे। अपनी-अपनी छतों पर बैठीं कुछ स्त्रियाँ धूप में केश सुखा रही थीं तो कुछ स्वेटर बुनते हुए बतिया रही थीं। पुरुष भी घरों से निकल कर धूप में आ बैठे थे। चारों तरफ से नजर समेट कर आरती ने मोबाइल उठा लिया था। व्हाट्सऐप हो या फेसबुक, इंस्टाग्राम, हर जगह फोटो के साथ प्रेम पर गीत-गजल, कहानियों, विशेषांकों की बाढ़-सी आई थी और बीच-बीच में उपहारों का प्रचार-प्रसार तथा मन को लुभाते फरवरी माह के लिए विशेष छूट! किस तरह तीज-त्यौहारों के साथ दिली भावनाओं को भी बाजार ने लोक लिया है और सबको अपने मकड़जाल में फाँस रखा है! प्रेम को क्या किसी एक दिन या माह में समेटा जा सकता है, सोचते हुए मोबाइल एक ओर रख दिया उसने।

धूप में बैठे-बैठे उसकी पलकें भारी हो रही थीं। वह अभी आँखें मूँदने की सोच ही रही थी कि तभी एक मधुर आवाज ने उसे चैतन्य कर दिया। फुर्ती से सीधी हो कर आरती कुर्सी पर बैठ गई और उसकी नजर अपनी बालकनी से फिसल कर नीचे सड़क पर चली गई। एक लंबा-सा, दुबला-पतला आदमी जो गंदी-सी जर्सी, पैंट, ढीला-ढाला-सा मंकी कैप पहने था, जिसमें से उसकी मटमैली, उलझी और रूखी-सूखी दाढ़ी झाँक रही थी। उसके पैरों में गंदी-सी प्लास्टिक की चप्पल थी और मोजे तो मैल से काले हो चुके थे। वह अपनी ही धुन में गाता हुआ चला आ रहा था।

"सजनवा बैरी हो गए हमार
चिठिया हो तो हर कोई बांचे
भाग न बांचे कोय
करमवा बैरी हो गए हमार.....!"

पर ये क्या! वह गाते हुए जा कर सामने वाले गेट के भीतर झाँकने लगा था। आरती को लगा, कोई भीख मांगने वाला है कि तभी वह थोड़ा हटकर दीवार पर हाथ फेरने लगा। उसके बाद वहीं बिजली के मीटर के पास रखी लाल पोटली-सी कोई चीज को उठाकर उसने इधर-उधर देखा और झट से अपने पॉकेट में रख लिया, जैसे उसमें कोई बहुत कीमती चीज हो। उसके बाद दूसरे दरवाजे पर जाकर हाथ फेरने लगा, फिर तीसरे।

'कोई बोलता क्यों नहीं इस भिखारी को? सभी तो देख रहे हैं।' सोचते हुए मुड़ कर अपनी मम्मी की ओर देखा आरती ने। वे भी दीदी माँ ऋतंभराजी की पुस्तक में लीन थीं। आरती की निगाह फिर से उसी पर जाकर अटक गई। वहाँ से हटकर वह सड़क से गुजरता हुआ एक ठेली वाले के पास जा कर खड़ा हो गया था। अब उसने गीत गाना बंद कर दिया था।

"मम्मी, देखिए न! वह भिखारी सबके दरवाजे झाँक रहा है। अभी उस मीटर के पास से कुछ उठा कर इसने अपनी जेब में रख लिया है।" रहा न गया तो धीरे-से आरती ने पास बैठी मम्मी से कहा।

"रवि तो है। यही करता रहता है दिन भर।" किताब से अपनी दृष्टि हटा कर नीचे उसे देखती हुई लापरवाही से बोलीं वे।

"कौन रवि?" आरती के माथे पर बल पड़ गए। दिल जोर-जोर से धड़क उठा।

"अरे वही, अपने बगल वाला! ऐसे ही इधर-उधर घूमता फिरता है। किसी का भी सामान बाहर दिख भर जाए, आँखें बचा कर उठा ले जाता है और गाना तो ये रात-बिरात कभी भी शुरू कर देता है।"

मम्मी बोलती जा रही थी और रवि के बारे में ये सब सुनते हुए आरती के मन पर बिजली-सी गिर पड़ी थी। उसके सामने ये रवि खड़ा है! दिल मानने को तैयार नहीं था। वह अवाक हो एकटक उसी को देखे जा रही थी। मन में भावनाओं का तूफान उठ खड़ा हुआ था। उसे पलकों में ही रोक लेने की लाख कोशिशों के बाद भी खारे पानी ने आँखों के कोरों से सेंधमारी कर ही दी थी। उसकी भीगी आँखों के सामने रवि का मुस्कुराता सौम्य चेहरा घूमने लगा था और स्मृतियाँ अतीत के गलियारे में फेरा लगाने के लिए सरपट दौड़ पड़ी थीं।

लगभग तैंतीस-चौंतीस वर्ष पहले जब वह बी.एड. कर रही थी। इसी घर का नींव पूजन था। तब सामने ये सारे केडीए के दोमंजिले आवास खाली पड़े थे। हाँ, किसी-किसी में यहीं आस-पास काम करने वाले मजदूर अपने परिवारों के साथ रहा करते थे। प्लॉट वाली लाइन में भी कहीं-कहीं आधे-अधूरे मकान थे, परन्तु इस प्लॉट के ठीक बगल में एक अच्छा-खासा घर बना हुआ था और उसी में रवि अपनी पत्नी नेहा के साथ रहता था। उस दिन पूजन में ढेर सारी वो छोटे-छोटी चीजें, जिनकी उस समय अचानक आवश्यकता पड़ी, उसी के घर से आई थीं। उन दोनों ने स्वयं भी दौड़-दौड़ कर पूजन के कार्यों में सहयोग किया था। शायद अपने पड़ोस में किसी के आने से वे भी उत्साहित थे। शाम को काम खत्म होने के बाद मजदूरों के जाते ही रवि उन्हें अपने घर बुला ले गया था। फिर चाय के साथ जो बातों का सिलसिला शुरू हुआ तो पता ही नहीं चला कब सात बज गए। चलने के लिए वे दोनों उठीं तो नेहा ने रोक लिया।

"अब खाना खा कर जाइएगा आप लोग। अच्छा खाना बनाती हूँ मैं।" नेहा मुस्कुरा कर बोली थी।

"हाँ-हाँ, आंटी जी! नेहा ठीक कह रही है।" रवि ने भी नेहा की 'हाँ' में 'हाँ' मिलाई।

"अब तो हमेशा आना-जाना है, फिर कभी खा लेंगे।" मम्मी अब तनिक भी रुकने के मूड में नहीं लग रही थीं, इस लिए मना कर दीं।


चित्र : साभार गूगल

"बस्स, आधा घंटा आंटी जी! इससे ज्यादा नहीं लगेगा।" उनकी बात सुन कर नेहा बोल पड़ी थी। अब क्या करतीं वे? इतना अपनत्व भरा आग्रह कैसे टाल सकती थीं? लग ही नहीं रहा था कि वे उनसे पहली बार मिल रहे हैं।

फिर तो बाउंड्री वॉल बनने तक आरती जब भी प्लॉट पर आती तो उसके घर अवश्य जाती। दोपहर में खाना मेज पर लग जाता और जो टिफिन आरती अपने साथ लाई होती, वह भी सब थालियों में परोसा जाता। फिर खाने पर ढेर सारी बातें होतीं। रवि फर्राटेदार इंग्लिश बोलता था और इतना सुमधुर गाता कि आरती अक्सर उससे गीत की फरमाइश कर दिया करती थी। रवि की आवाज में वो कशिश थी जो विविध-भारती सुनते हुए आरती को अमीन सयानी या यूनुस खान की आवाज में महसूस होती थी।

एक दिन उसने कई एल्बम भीतर से ला कर आरती के सामने रख दिये। एल्बम देखते ही आरती का चेहरा खिल उठा। उसने सोचा इन दोनों की शादी का एल्बम होगा, पर तभी नेहा की आश्चर्य मिश्रित आवाज सुन कर उसकी आँखें एल्बम से हट कर नेहा के चेहरे पर जा टिकी थीं।

"ये आपको कहाँ से मिले?" एल्बम देखते ही नेहा के माथे पर लकीरें खिंच आई थीं।

"तुमने जहाँ रखे थे, वहीं से।" कहते हुए एक महीन मुस्कान रवि के होंठों पर उभरी थी।

एल्बम के पन्ने जैसे-जैसे वह पलटती गई, एक से बढ़कर एक चित्र देखते हुए आश्चर्यचकित होती गई। क्योंकि उन चित्रों में रवि दिलीप कुमार, राजेंद्र कुमार, मोहम्मद रफी आदि अनेकों बड़े कलाकारों के साथ मंच साझा करता हुआ नजर आ रहा था। चित्र देख कर आरती अपनी आँखों पर विश्वास नहीं कर पा रही थी। वह कभी उन चित्रों को देखती तो कभी रवि को। रवि उसकी स्थिति पर मंद-मंद मुस्कुरा रहा था।

उस दिन रवि ने बताया था कि उसे स्कूल के समय से ही नाटकों में रुचि थी। पढ़ाई में भी अव्वल था, पर अपना भविष्य वह अभिनय में ही देखता था। कॉलेज की पढ़ाई खत्म करते-करते उसने कई नाटकों में काम भी किया था। फिर पिता की इच्छा के विरुद्ध अपनी किस्मत आजमाने वह मुम्बई चला गया और कई बरस मुम्बई में रह कर आया था।

"इतना आगे बढ़ कर लौट क्यूँ आए, रवि! लोग तरसते हैं यहाँ तक पहुँचने के लिए।" अनायास ही आरती के मुँह से निकल पड़ा था।

"पापा को ये सब बिलकुल पसंद नहीं था, लेकिन सोचा कि समय के साथ वह मान जाएँगे, पर...!" कहते हुए उसके चेहरे का रंग बदल गया था। तभी नेहा झट-से एल्बम समेट कर भीतर चली गई।

"यहाँ यूपी-बिहार में आज भी बच्चों के लिए पहली और आखिरी प्राथमिकता पढ़ाई ही है, आरती! पढ़ो और बड़े होकर सरकारी नौकरी करो। यहाँ नृत्य और अभिनय को हेय दृष्टि से देखते हैं लोग और इसे अपनी प्रतिष्ठा से भी जोड़ लेते हैं। पापा ने भी यही किया। मुम्बई में संघर्ष करते हुए धीरे-धीरे मैं अपनी जमीन तैयार कर ही रहा था कि तभी पापा ने गदर काट दिया!" कहते हुए रवि भावुक-सा हो गया था।

"तो उन्हें समझाना चाहिए था न!" उसे भावुक देख कर आरती लरज कर बोली।

"क्या समझाता, आरती! पापा कुछ समझने को तैयार ही नहीं थे। जिद पर अड़े थे कि वापस आ आओ। पढ़े-लिखे हो, कहीं भी अच्छी नौकरी मिल जाएगी और न भी मिली तो अपना कोचिंग इंस्टीट्यूट खोल लो। इसमें पैसा भी है और सम्मान भी, पर ये भांडगीरी शोभा नहीं देती तुम्हें। तुम नहीं जानते हो कि लोग क्या-क्या कह रहे हैं और यदि तुम्हें मेरी बात समझ में नहीं आ रही है तो समझना कि हम तुम्हारे लिए मर चुके हैं।'

"शायद वे रुढ़िवादी विचारों के थे, इसलिए...!"

"नहीं, पढ़े-लिखे और टेलिफोन विभाग में अच्छी पोस्ट पर कार्यरत थे।" आरती की बात पूरी होने से पहले ही रवि बोल पड़ा था।

"तो इस क्षेत्र में भविष्य को ले कर बहुत अनिश्चितताएँ हैं, रवि! हो सकता है इसीलिए वे तुम्हें वापस बुला रहे हों।"

"नहीं, आरती! उन्हें सबसे ज्यादा चिंता इस बात की थी कि वहाँ मैं न जाने किस जाति की लड़की से ब्याह कर लूँगा। फिर मेरी संतानें वर्णशंकर होंगी और उनकी प्रतिष्ठा मिट्टी में मिल जाएगी। कुल कलंकित हो जाएगा उनका।"

"ये विजातीय विवाह तो तुम यहाँ भी रह कर कर सकते थे न!"

"अब यह बात उन्हें कौन समझाता? पर जानती हो, आरती कि यह सारा काम रिश्तेदारों और पड़ोसियों का था! पापा शायद मान भी जाते, पर उनके कान ये लोग लगातार भर रहे थे।"

"ओह!"

"पर मुझे इस बात की फिक्र नहीं थी, आरती! उनके झूठे सम्मान, प्रतिष्ठा और दूसरों के दकियानूसी सोच के कारण मैं अपने सपनों को आँखों से नोच कर फेंक नहीं सकता था। किसी की परवाह किए बिना मैं अपना काम करता रहा। जब उन्होंने देखा कि उनके कहे का मुझ पर कोई असर नहीं हो रहा है तब उन्होंने मुझसे बात करना बंद कर दिया था, पर हद तो तब हुई जब मेरा गुस्सा वे माँ पर उतारने लगे थे।"

"अरे!"

"हाँ, मैं जब भी फोन करता, माँ सिसक पड़तीं। मुझे लगता, मैं उनसे दूर हूँ, इसलिए वे भावुक हो जाती हैं। वो तो एक दिन भाई ने सब बता दिया मुझे कि कैसे उन्होंने माँ का जीना दुश्वार कर रखा था। मैं समझ गया था कि मेरी जगह उनके निशाने पर अब माँ आ गई थीं। उसके बाद मेरा मन नहीं लगा, आरती! मैं अच्छी तरह जानता था कि वे माँ के साथ क्या

कर रहे होंगे। आखिर बचपन से उन्हें देखता ही तो आ रहा था। फिर तो जब भी कुछ करने की सोचता, माँ का रोता हुआ चेहरा आँखों के सामने आ जाता। लगता कि माँ के इन आँसुओं का कारण मैं ही हूँ।" कहते हुए जमानेभर की पीड़ा उसके चेहरे पर आ कर ठहर गई थी। पल भर में ही वह बीमार-सा दिखने लगा था।

"छोड़ो न ये सब बातें, रवि! अच्छा हुआ न कि तुम आ गए! नहीं तो मेरा क्या होता? कँवारी ही न मर जाती।" कमरे में आती नेहा ने इस अदा से कहा कि बोझिल-से हो आए उस वातावरण में हँसी के गुब्बारे फूट पड़े थे। रवि भी धीरे से मुस्कुरा दिया।

"अभी आता हूँ।" कह कर वह उठा और बाहर निकल गया।

"अब इन्हें दो-तीन दिन नींद नहीं आएगी। बेचैन रहेंगे।" नेहा की आँखों में भी नमी तैर गई थी।

"मुझे नहीं पूछना चाहिए था शायद!"

"अरे नहीं, आरती! मैंने ही चाबी रखने में लापरवाही बरती, नहीं तो वे एल्बम तक पहुँच ही नहीं पाते।" नेहा उसे सांत्वना देते हुए बोली थी।

नेहा अत्यंत सुंदर, गोरी, लंबी और तीखे नैन-नक्श की थी। स्वभाव से मिलनसार और हँसमुख भी। रवि भी कहाँ कम था! लम्बा, इकहरा सधा हुआ शरीर। ईश्वर ने उसे जिस सुन्दर साँचे में ढाला था, उसने उसे अब तक सहेज रखा था। तिल भर न कम, न ज्यादा। उनका आपसी प्रेम और सामंजस्य भी उनके हर बात-व्यवहार से साफ झलकता था। हर किसी को सम्मोहित कर लेने की कला दोनों ही पति-पत्नी में थी।

बाउंड्री वॉल का काम पूरा होते-होते आरती का विवाह तय हो गया था। इसलिए मकान का काम फिलहाल टल गया। इस बीच नेहा और रवि भी कई बार आरती के घर आए। विवाह की तैयारियों में दोनों ने मम्मी का हाथ बँटाया। अपने तय समय पर विवाह सम्पन्न हुआ और आरती पति संग गुजरात चली गई। उसके कुछ वर्षों बाद यह घर बना। विवाह के बाद आरती एकाध बार यहाँ आई तो रवि और नेहा ने उसे खाने पर बुलाया था।

समय का अपना प्रवाह होता है और उसके अनुरूप परिस्थितियाँ अपना जामा बदलती रहती हैं। आरती के बच्चे भी बढ़ रहे थे। वह अपनी नौकरी और पढ़ते-बढ़ते बच्चों के साथ धीरे-धीरे व्यस्त से व्यस्त होती गई, जिसके कारण मायके आना लगभग न के बराबर हो गया। अपनी ननद के विवाह में ससुराल आने पर मम्मी के घर आई भी तो नेहा नहीं दिखी, पर रवि उसे देख कर एक दिन घर आ गया और बैठ कर देर तक बच्चों से बातें करता रहा। बच्चों के साथ बच्चा बन कर अंग्रेजी में कितने ही सवाल-जवाब किए थे उसने। बच्चे भी बड़े खुश हुए थे उससे मिल कर। नेहा के बारे में पूछने पर बताया था रवि ने कि वह जॉब कर रही है और वह एक बार फिर रंगमंच से जुड़ गया है। सुन कर आरती बहुत खुश हुई थी।

"लखनऊ में मेरा शो होने वाला है। देख कर जाना, आरती!" कहा था उसने।

"कल की फ्लाइट है, रवि!"

"कोई बात नहीं, फिर कभी।" एक उदास मुस्कान उसके चेहरे पर पसर गई थी। आरती भी मन मसोस कर रह गई थी।

आज समय का बहाव कहाँ का कहाँ पहुँच गया था। बच्चे बड़े हो कर सेटल हो गए थे। कितने वर्षों बाद वह मम्मी के पास कुछ दिन रहने आई थी। यहाँ भी अब सबकी दीवारें और छतें मिल चुकी थीं। कितना कुछ बदल गया था? रवि भी पहले वाला रवि कहाँ रह गया था! उसको इस हाल में देखकर आरती के भीतर कुछ दरक-सा गया था। ठेली से दो टमाटर उठा कर जोर-जोर से हँस रहा था रवि। उसे देख कर लग रहा था, जैसे मंच पर खड़ा हँसने का अभिनय कर रहा हो।

"क्या हाल हो गया है इसका!" अपनी ही आवाज आरती को दूर से आती हुई-सी लगी।

"इसके बारे में इतना मत सोचो, आरती! इस लायक नहीं है रवि।" आरती के मनोभाव भांप कर बोली थीं उसकी मम्मी। सुनकर आरती उनका चेहरा देखने लगी। उनके चेहरे पर रवि के लिए तनिक भी कोमल भाव नहीं थे।

"तुम्हें शायद पता नहीं होगा, यह नेहा को बहुत पीटता था। वर्षों एक दीवार की दूरी के बाद भी मैं इसके कारनामे नहीं जान पाई थी। मैं ही क्या, कोई भी नहीं जान पाया था। खबर तो तब लगी जब नेहा की चीखें बाहर तक सुनाई दीं। नहीं तो न जाने कब से वह भीतर ही भीतर इसकी ज्यादतियाँ सह रही थी।" कहते-कहते मम्मी के चेहरे पर रवि के लिए जुगुप्सा के भाव उतर आए थे। सुनकर उसका भी रोम-रोम सिहर उठा था।

"अरे! ये दोनों तो बहुत प्रेम से रहते थे। ऐसा क्या हो गया इनके बीच?"

"दूर के ढोल सुहावने होते हैं, आरती। जब पास आओ न तब उसकी कर्कशता का आभास होता है। उस रात नेहा की चीत्कार पर पूरा मोहल्ला उसके दरवाजे जुट गया था। दरवाजा देर तक पीटा गया। फिर भी नहीं खोला इसने। तब एक लड़के ने दीवार फाँद कर मेनगेट खोला। लोगों ने अन्दर जा कर देखा तो नेहा एक कमरे में बंद थी। जैसे ही उस कमरे का दरवाजा खोला गया, नेहा तीर-सी सनसनाती बाहर भागी। सीधे अपने घर में आ घुसी। उधर मोहल्ले वालों ने रवि को पकड़ कर पीटना शुरू कर दिया था। शायद उसी भीड़ में से किसी ने उसके भाई को फोन कर दिया था। नहीं तो न जाने क्या होता उस दिन!''

"अरे...!" आरती स्तब्ध थी।

"अपने साथ कुछ लोगों को ले कर इसका भाई दौड़ता-भागता आया था। बड़ी मुश्किल से उन सबने मिलकर इसे भीड़ से बचाया। उस दिन उसी ने इसके मानसिक असंतुलन की बात बतायी सबको, नहीं तो कोई नहीं जान पता इसके बारे में।''

मम्मी की बात सुन कर आरती की आत्मा काँप उठी थी। दोनों के बीच गहरा सन्नाटा पसर गया।

"फिर नेहा का क्या हुआ!" कुछ देर बाद आरती ही बोली।

"होना क्या था? मैं अपने गेट पर ही खड़ी थी। भीड़ को चीरती हुई नेहा मुझे ढकेल कर घर में घुस आई। जल्दी से गेट बंद कर उसके पीछे मैं भी भागी।''

''नेहा यहाँ क्यूँ चली आई? अपने जेठ के साथ जाती न! या सीधे थाने जाती तुम।" भीतर आते हुए उससे बोली थी मैं।

"आंटी, बस एक रात मुझे रख लीजिए। प्लीज, आंटी जी! सुबह होते ही मैं चली जाऊँगी।" कहते हुए नेहा की आँखों से झर-झर आँसू बह रहे थे। उसके होंठ सूख कर पपड़ा चुके थे। बाल, कपड़े सब अस्त-व्यस्त। एक बार को मैं सोच में पड़ गई कि करूँ तो क्या करूँ? नेहा मेरे घर में है, अगर यह बात रवि को पता चल गई तो गाली-गलौज न करने लगे। ईंट-पत्थर भी चला दे। उसका क्या भरोसा! गहरी सोच में डूबी थी कि तभी जैसे मेरी अंतरात्मा से आवाज आई, जो होगा देखा जाएगा। पहले इसे तो सम्हालूँ। ''बाथरूम में जाकर ठीक से हाथ मुँह धो लो।

और चाहो तो नहा भी लो। मैं तुम्हें कपड़े देती हूँ। नहा लोगी तो मन ठीक होगा तुम्हारा।'' क्षणमात्र में ही मैं निर्णय ले कर उससे बोली थी क्योंकि उसकी देह से कुछ अजीब-सी बदबू उठ रही थी। शायद वह भी यही चाहती थी। झट से मेरा कहना मान कर बाथरूम की ओर चल दी। नहा-धो कर निकली तो उसका चेहरा देख कर लगा की वह बहुत भूखी है। भक्क उजले चेहरे से भूख की मौन पुकार मैंने सुन ली थी। मेरे बहुत कहने पर थोड़ा-सा खाकर नेहा बिस्तर पर लेटी तो फूट-फूट कर रो पड़ी। उस समय मैं समझ नहीं पा रही थी कि उसे कैसे तसल्ली दूँ? उससे कहूँ कि वापस अपने घर लौट जाए या कहूँ कि इस नर्क से दूर भाग जाए? क्या समझाऊँ उसे? जब उसका बिलखना सहा न गया तब उससे बोली, धीरज रखो बेटा! सब ठीक होगा।"

"कुछ ठीक नहीं होगा, आंटी जी! अब कुछ भी ठीक नहीं हो सकता।"

"ऐसे निराश नहीं होते, नेहा!"

"आप नहीं जानती हैं, आंटी जी! मेरी शादी से पहले ही ये मेंटल हॉस्पिटल में एडमिट रह चुके थे।"

"अरे!" जैसे मेरे सामने ही बम फटा हो।

"तुम जानती थी यह बात?"

"हाँ, मेरी बड़ी बहन इनके बड़े भइया से ब्याही हैं।"

"ओह्होओओओ!"

"हाँ आंटी, इन्हें दीदी की सगाई में पहली बार देखा था। तभी से ये मुझे बहुत अच्छे लगते थे। ब्याह के बाद तो गाहे-बगाहे जब भी मौका मिलता, मैं भाग कर दीदी के घर चली जाती थी। इनके आस-पास रहना मुझे भाने लगा था। एक बार दीदी ने नाश्ते की ट्रे मुझे थमाते हुए कहा था, ''जा, दे आ रवि भैया को।'' पर जैसे ही मैंने कमरे में कदम रखा, इन्हें देख कर ठिठक गई, ''मैं कब से तुम्हारी राह देख रहा था, महुआ! कहाँ थी तुम अब तक? मेरी आँखें पथरा गई थीं। देखो, देखो महुआ! मेरी सांसे डूब रही हैं, मेरी पलकें भारी हो रही हैं, मेरी शिराओं में रक्त का प्रवाह थमता जा रहा है। मुझे थाम लो, महुआ! मुझे ...!" रवि को बाँहें पसारे अपनी ओर बढ़ता देख ट्रे लिए वापस भागी नेहा।

"क्या हुआ, नेहा? तुम इतनी घबराई क्यूँ हो और ये नाश्ता वापस क्यूँ ले आई तुम?" ट्रे किचन टॉप पर रख कर उसे हाँफते-काँपते देख कर बोली थी सुरेखा।

"दीदी...वो रवि!" उसके मुँह से इतना ही निकला और सुरेखा उसकी हालत पर हँस-हँस कर अपना पेट पकड़ लिया।

"वो नाटक कर रहा होगा और तू डर गई?"

"हे भगवान्! वह नाटक था?" नेहा की जान में जान आई।

"उठा ये नाश्ता और देकर आ। तेरे जीजू का लंच पैक करना है मुझे। उन्हें देर हो रही है।"

नेहा ने माथे का पसीना पोंछा और ट्रे उठा कर फिर से उसके कमरे की ओर चल दी।

"आप डर गई?" कमरे में कदम रखते ही रवि मुस्कुरा कर बोला।

"न..न..नहीं तो।" हकला गई वह। ट्रे रख कर उलटे पाँव लौट आई। उसका दिल धड़क उठा था, पर झूठ ही सही, जिस तरह रवि ने उसकी आँखों में देखते हुए डायलाग बोले थे, सोच कर वह सिहर उठी थी।

दोपहर का समय था। सुरेखा पति के कपड़े इस्त्री कर रही थी और नेहा शादी का एल्बम देख रही थी। उसकी निगाहें रवि के फोटोग्राफ पर थीं। ढूंढ़-ढूंढ़ कर वह उसी की फोटो निहारे जा रही थी।

"नेहा! जरा जल्दी से माँजी की दवा दे आ, नहीं तो वे भूल जाएँगी।" सुरेखा ने शर्ट की तह बनाते हुए कहा।

"दवा?"

"हाँ, दोपहर वाली खुराक देना भूल गई मैं। जा के तू दे आ।"

"दवाइयाँ कहाँ हैं?"

"वहीं हैं। तू जा न जल्दी, कहीं वे सो न गई हों।"

"आंटी, आपकी दवा।" नेहा भागते हुए जा कर बोली।

"हाँ बेटा, वो मेज पर डिब्बा रखा है। ला, मुझे दे दे।"

नेहा ने चुपचाप डिब्बा उठा कर उनके आगे रख दिया और वहीं रखा पानी का गिलास उनकी ओर बढ़ा दिया। दवा खा कर वे फिर से लेट गईं। नेहा कमरे में लौटी तो तह किए हुए कपड़े आलमारी में रख कर सुरेखा भी लेट गई थी।

"आ जा, तू भी थोड़ी देर आराम कर ले। शाम को घर भी लौटना है तुझे।"

"आंटी को क्या हुआ है, दीदी?" उसकी बगल में लेटती हुई बोली नेहा।

"एक बीमारी हो तो बताऊँ न! बीपी, शुगर, माइग्रेन, थाइरॉइड और सबसे बड़ी बीमारी रवि की चिंता।"

"रवि की चिंता?"

"हाँ, सब बीमारियों की जड़ तो वही है।"

"रवि को क्या हुआ? अच्छा-भला तो है।"

"तू नहीं जानती, रवि इनसैनिटी का शिकार हो गया था।" सुन कर उसका मुँह खुला का खुला रह गया था।

"पागलपन?"

"हाँ, पागल हो गया था रवि।" फुसफुसा कर कहा सुरेखा ने।

"यह क्या मजाक है, दीदी!" एकाएक झटके से उठ बैठी नेहा।

"हाँ रे! तेरे जीजू ने बताया। वे झूठ बोलेंगे क्या? पूरे चार महीने आगरा पागलखाने में भर्ती था रवि, पर ईश्वर की बड़ी कृपा कि पूरी तरह ठीक होकर लौट आया। नहीं तो माँजी तो मर ही गई होतीं।"

सुन कर उसका चेहरा हवा हवाई हो गया था। वह एकटक बहन को देखे जा रही थी, जैसे उसने जो कुछ कहा हो उस पर वह विश्वास नहीं कर पा रही हो।

"भरोसा नहीं हो रहा न? मुझे भी नहीं हुआ था जब तेरे जीजू ने ये सब बताया था। उस दिन मेरी हालत भी तेरे जैसी ही थी। पर अब वह बिल्कुल ठीक है, मगर माँजी हर समय उसी की चिंता में घुलती रहती हैं। अब उसके ब्याह की रट लगा रखी है उन्होंने।"

"पर रवि पागल क्यों हुआ, दीदी?"

"इसी नाटक के कारण, जो तू देखी थी सुबह।"

"साफ-साफ बताओ न पूरी बात।" वह व्यग्र थी रवि के बारे में सब जानने के लिए।"

"रुक, दिखाती हूँ तुझे।" कहते हुए सुरेखा ने उठ कर अपनी आलमारी से कुछ एल्बम निकाल कर उसके सामने रख दिए।

नेहा ने बिजली की तेजी से सुरेखा के हाथ से एल्बम झटक लिया और उसके पन्ने पलटने लगी। जैसे-जैसे वह फोटोज देखती जा रही थी वैसे-वैसे उसकी आँखें फैलती जा रही थी।

"यह तो बहुत बड़ा आर्टिस्ट है, दीदी!" पूरा देखने के बाद उसके मुँह से निकला।

"धीरे बोल, कोई सुन न ले।" कहते हुए सुरेखा कमरे के दरवाजे तक जा कर झाँक आई थी। इतनी देर में नेहा एल्बम से रवि की एक फोटो खींच कर पास रखे अपने पर्स में सरका दी थी।

"पापाजी ने उसका जीना मुश्किल कर दिया था वहाँ।" धीरे-से कहा सुरेखा ने।

"क्यों?" उसने बड़ी-बड़ी आँखें बहन के चेहरे पर टिका दीं।

"अब क्यों का जवाब मैं क्या दूँ? बहुत जिद्दी किस्म के हैं वे। ये बता रहे थे कि रवि ने जब पापाजी की बात नहीं सुनी तब वे माँजी को त्रास देने लगे थे कि तुम्हीं ने उसे बिगाड़ा है। जब ये परेशान हो गए तब रवि को बताया। रवि ने कई बार माँजी को अपने पास बुलाया, पर वे भी नहीं गईं और एक दिन उसी को वापस आना पड़ा।"

"तो इतनी सी बात से वह पागल हो गया?" अचम्भित थी नेहा।

"इतनी सी बात नहीं है, रे! यह बहुत बड़ी बात है। जिसकी जिसमें जान बसती हो वही उससे कोई जबरन छीन ले तो मन पर आघात लगता है। उसी सदमे से इसकी हालत बिगड़ गई थी। अपना मन मारना बहुत दुःख देता है, नेहा! तेरे जीजू बता रहे थे, पहले रवि गुमसुम हुआ। फिर अचानक मरने-मारने पर उतारू हो गया था। एक दिन तो उसने पापा जी का गला ही पकड़ लिया था। तब बड़ी मुश्किल से इन्होंने छुड़ाया था। बिल्कुल मानसिक संतुलन खो बैठा था। बहुत इलाज हुआ, काउंसलिंग हुई, पर कंट्रोल नहीं हुआ। तब डॉक्टर की सलाह पर इसे भर्ती किया गया था।"

"ओह्ह!"

"अब तो बिलकुल ठीक है। फिर भी डॉक्टर ने इसे किसी भी स्ट्रेस से दूर रखने के लिए बोला है। तभी ये सारे फोटोज तेरे जीजू ने मुझे संभाल कर रखने को दिए हैं।'' कहते हुए सारे एल्बम उठा कर सुरेखा ने अपनी आलमारी में बंद कर दिए।

"पर दीदी, वो तो फिर से नाटक ही कर रहा।"

"हाँ, उसका नाटक होने वाला है।"

"यह तो खुशी की बात है, दीदी।"

"हाँ रे! पर देख कब तक रहती है खुशी? पापाजी कल ही रवि से कह रहे थे, ''देखो रवि! ये नाचने-गाने का धंधा छोड़ो, कुछ ढंग का काम देखो।"

"अरे! पर डॉक्टर ने तो उसे स्ट्रेस से दूर...!" कहते हुए नेहा की भवें ऊपर उठ गई थीं।

"हाँ, तेरे जीजू ने समझाया था उन्हें, पर क्या कहा जाए! उनकी भी तो हार्ट सर्जरी हो चुकी है। अब चीखते-चिल्लाते नहीं हैं, पर वे अब भी चाहते हैं कि रवि ये सब छोड़ कर कुछ और करे।"

"हे भगवान्! इन बीमारों के बीच तुम कहाँ आ कर फँस गई, दीदी! जीजू तो ठीक हैं या वे भी?" इस बार हँसी नेहा।

"अब पिटेगी तू।" दोनों हँस पड़ी थीं। पर रवि के बारे में ये सब सुन कर नेहा मन-ही-मन दुःखी हो गई थी, जिसे उसने सुरेखा पर जाहिर नहीं होने दिया।

बोलते-बोलते नेहा थक गई थी शायद। उसका मुँह सूखने लगा था।

"तो तुम्हारी शादी रवि से कैसे हो गई?" मैंने पानी का गिलास उठा कर उसे थमाते हुए पूछा।

"विधि का लिखा कौन मिटा सकता है, आंटीजी? मेरी किस्मत में भी यही लिखा था।" पानी पी कर गिलास वापस अपनी जगह रखते हुए कहा नेहा ने।

"कुछ समय बाद ही अचानक पापाजी को दिल का दौरा पड़ा और वे चल बसे। फिर धीरे-धीरे माँजी की हालत भी गम्भीर होती गई। इनका ब्याह होते देखना चाहती थीं, पर कोई भी इन जैसे लड़के से अपनी बेटी ब्याहने को तैयार नहीं था।"

"मतलब?"

"ये आगरा पागलखाने में रह कर आए थे न, आंटीजी! सब पीठ पीछे इन्हें आगरा रिटर्न ही कहने लगे थे। पर ये सब बातें घूम-फिर कर घर वालों के कानों तक पहुँच ही जाती थीं और सुन कर माँजी कलपती रहती थीं। उनकी हालत दिन-पर-दिन नाजुक होती जा रही थी। दोनों भाई उनकी सेवा में लगे रहते। उसी बीच एक दिन दीदी घर आई और रवि के साथ मेरे ब्याह के लिए डैडी से कहने लगीं। मैंने सुना था। डैडी ने दीदी को बहुत जोर से डांटा था।

"तुम्हारा दिमाग खराब हो गया है, सुरेखा! अनजाने में मैंने तुम्हारा ब्याह कर दिया उस घर में, पर जानते-बूझते नेहा का ब्याह कर दूँ? असम्भव! तुमने सोच भी कैसे ली ये बात! आखिर वो तुम्हारी भी छोटी बहन है।"

"डैडी, प्लीज.. मेरी बात समझिए, रवि बहुत अच्छा लड़का है और अब बिलकुल ठीक है। आप चाहें तो उसकी रिपोर्ट किसी भी डॉक्टर को दिखा कर अपनी तसल्ली कर सकते हैं।" कहते हुए लगा, जैसे सुरेखा रो देगी।

"नेहा का ब्याह मैं उस घर में नहीं करूँगा। बात खत्म।" डैडी ने अपना निर्णय दे दिया था।

"डैडी, माँजी को कुछ हो गया तो रवि कहीं फिर से...! और आपके दामाद भी तो! उनकी आखिरी इच्छा न पूरी कर पाने के अफसोस में घुटते रहेंगे। आप एक बार नेहा से तो पूछ लीजिये, डैडी!"

"हाँ जी, ठंडे दिमाग से सोचिये जरा। ब्याही बेटी से इस तरह बात करना अच्छा नहीं लगता जी।"

"नेहाआआआ...!" अब तक चुप खड़ी पत्नी की बात सुन कर जोर से पुकारा उन्होंने।

डैडी की आवाज से पूरा घर गूँज उठा था। सुन कर दरवाजे के पीछे सहमी खड़ी नेहा उनके सामने आ गई।

"तुमने सारी बातें तो सुन ही ली हैं। अब तुम्हारा जो निर्णय हो, अपनी माँ को बता देना।" कह कर डैडी अपने स्टडी रूम में चले गए थे।

"तो तुमने 'हाँ' कर दी?" नेहा को चुप देख कर मैं बोल पड़ी थी।

"हाँ आंटी जी, मेरा मन तो सातवें आसमान पर था। कैसे मना करती?''

"तो तुम्हारी लव मैरिज है!"

"सिर्फ मेरी। उन्हें तो पता भी नहीं था कि मैं उन्हें चाहती थी। उनके लिए तो सब कुछ अभिनय ही था। ब्याह के बाद कुछ साल तो अच्छे से बीते, पर माँजी के न रहने के बाद धीरे-धीरे इनका मुझ पर झुंझलाना शुरू हुआ फिर गुस्सा और फिर जो हाथ उठा, तो उठता ही गया। मन की सारी भड़ास ये मुझ पर ही निकालने लगे थे। दीदी-जीजू ने खूब समझाया, पर कोई फर्क नहीं पड़ा। ऊब कर दीदी ने हमें इस घर में शिफ्ट होने

को कह दिया। वे करतीं भी क्या? उनके बच्चों की पढ़ाई में व्यवधान जो पड़ रहा था। इसीलिए मैं भी इन्हें लेकर यहाँ आ गई। पापा जी ने कुछ जमा पूँजी के साथ ये घर भी इनके नाम कर दिया था। यहाँ आ कर ये कुछ दिन तो ठीक से रहे, पर दोबारा जो इन्होंने मेरी दुर्गति की न, आंटी जी! मैं ही जानती हूँ।" कह कर नेहा ने फिर से पानी का गिलास उठा कर मुँह से लगा लिया था।

"तुम तो जॉब करती हो, नेहा। मायके क्यों नहीं चली गई? क्यों इतना टॉर्चर होती रही इससे?"

"ब्याह के दो साल बाद ही डैडी गुजर गए थे। मम्मी वृद्ध हैं। भइया से कहती हूँ तो जवाब मिलता है कि किसी ने तुम्हारे साथ जोर-जबरदस्ती तो की नहीं। निर्णय तो तुम्हारा ही था न! अंधेरी रात में अपना साया भी साथ छोड़ देता है, आंटी जी। अब जो करना है, मुझे ही करना है। मैं नहीं रह सकती अब इनके साथ।"

"ये दिन कैसे कटे हैं, मैं ही जानती हूँ। क्या नहीं किया मैंने! अब समझ में आ रहा था कि पापाजी इन्हें कुछ और काम करने को क्यों कह रहे थे! यहाँ तो नाटक 'पास' पर देखने का चलन है, इन कलाकारों की जेब तो हमेशा फटी ही रहती है। इन्हें कभी कुछ रोल मिल भी जाता तो मुफ्त सेवा थी इनकी। जेब में फूटी कौड़ी नहीं थी, पर इन्हें तो नाटकों के सिवा और कुछ सूझता ही नहीं था। रखा पैसा कब तक चलता? इसलिए मैंने नौकरी कर ली। दो जने हैं, फिर भी बिजली, पानी, दूध, खर्चा तो होता ही है न, आंटी जी! इन्हें मैंने घर खर्च से फ्री रखा। उसी का ये फल दिया इन्होंने...।" कह कर नेहा चुप हो गई।

"मेरे होंठ सिल गए थे, आरती। क्या कहती उससे! ये सब सुन कर कहने को कुछ बचा भी तो नहीं था। थोड़ी ही देर बाद शायद उसे नींद आ गई थी तब मैं भी अपने बिस्तर पर आ कर लेट गई। न जाने कब आँख लग गई और जब सुबह आँख खुली तब वह अपने बिस्तर पर नहीं थी। वह दिन और आज का दिन, नेहा को नहीं देखा मैंने। तब से रवि इसी तरह घूमता है। कभी मोहल्ले वाले इसे खाना दे देते हैं तो कभी पास के होटल से कुछ खा आता है। सब भाग्य का खेला है, आरती!" कहते हुए एक लम्बी साँस भर कर वे चुप हो गई थीं।

आरती सोच रही थी कि दोनों का जीवन शापित निकला। न रवि अपना प्यार पा सका न नेहा! ईश्वर ने भी न जाने किस कलम से उन दोनों का भाग्य लिख दिया था! सुख-चैन की एक लकीर भी नहीं खींची उनकी हथेलियों में।

"उसके बाद नेहा का कुछ पता नहीं चला। आखिर कहाँ गई होगी नेहा?"

"उसने अपने बॉस के साथ शादी कर ली!" इस रहस्योद्घाटन से उसे चार सौ चालीस बोल्ट का करंट लगा हो जैसे।

"क्या कह रहीं हैं, आप?" आँखें फाड़े अपनी मम्मी की ओर देखे जा रही थी वह।

"हाँ, कुछ गलत नहीं किया उसने। मुझे यह बात अभी कुछ दिनों पहले ही पता चली है। सुन कर खुशी हुई। तुम हर बात को दिल पर ले लेती हो, आरती! इतना भावुक होना ठीक बात नहीं। आखिर नेहा कब तक अपना जीवन इसके साथ हवन करती!" उनकी आवाज में स्थिरता थी।

रवि अब भी सामने चबूतरे पर ही बैठा था। मोहल्ले के कुछ बच्चों ने उसे घेर लिया था। वह अंग्रेजी में अपने बारे में बता रहा था और बच्चे खुश हो कर सुन रहे थे।

"माय सेल्फ रवि..यू नो..आय हैव ऑल्सो वर्क्ड विथ दिलीप कुमार.. राजेन्द्र कुमार एंड बिग बी" कह कर जोर से हँसा, हा हा हा। "आई हैव सीन परीक्षित साहनी इन थियेटर एंड हैव वर्क्ड विथ ओमपुरी.. यू नो.. आईएम अ सेलिब्रेटी.. गर्ल्स यूज्ड टू रन आफ्टर मी फॉर एन आटोग्राफ। हा हा हा।"

"डू यू वांट टू लिसन अ सांग?"

"हाँ..हाँ, येस्स..येस्स।" सारे बच्चे एक साथ चहक उठे और वह मधुर कंठ से गाने लगा 'मेरा नाम जोकर' फिल्म का गीत।

आरती ऊपर से उसे देख रही थी। मुहल्ले वालों की आदत थी रवि को इस रूप में देखने की। इसलिए वे सब अपने में मशगूल थे, पर उसका दिल उछल-उछल कर पसलियों में चोट कर रहा था। वह उस रवि को देख रही थी, जिसकी रोशनी अंधेरे ने निगल ली थी। वह एक अजीब-सी बेचैनी से घिरती जा रही थी। अब उसकी आँखों के सामने छतों और दरवाजों पर बैठे लोग, गमले, अशोक और सहजन सब ऐसे अदृश्य हो गए थे, जैसे अमावस की रात्रि में आकाश से चन्द्रमा। कहीं चेतना में रवि की आवाज सुनाई दे रही थी।

"मेरा नाटक देख कर जाना, आरती!" और तभी उसकी आँखों के सामने जैसे एक अलग ही दृश्य दिखाई देने लगा था।

मद्धिम रोशनी में डूबा हॉल दर्शकों से खचाखच भरा है। सामने मंच के मखमली पर्दे पर गोलाकार तेज प्रकाशपुंज पड़ रहा है। धीरे-धीरे पर्दा उठने लगा है। प्रकाशपुंज में नहाया रवि दिख रहा है। हॉल तालियों की गड़गड़ाहट से गूँज उठा है। मुस्कुराता हुआ रवि अपनी हथेली को चूम कर दर्शकों की ओर हवाई चुम्बन उछल रहा है। दर्शक झूम उठे हैं। तालियों के साथ 'रवि-रवि' गुंजार हो रहा है। खुशी से आरती के रोम-रोम पुलक उठे हैं। प्रकाश में रवि का चेहरा सोने-सा दमक रहा है कि तभी अचानक हॉल में सन्नाटा व्यापने लगा और देखते ही देखते सारे दर्शक न जाने कहाँ गुम हो गए। अब कुर्सियाँ खाली हैं। मंच पर प्रकाशपुंज धूमिल होता जा रहा है। उसी में बढ़ी दाढ़ी, बिखरे बाल, अस्त-व्यस्त, मैले-कुचैले कपड़ों में दीन-हीन-सा रवि दोनों बाहें पसारे मानो किसी को पुकारता हुआ गा रहा है।

"जाने कहाँ गए वो दिन
कहते थे तेरी याद में
नजरों को हम बिछाएंगे.....!"

आरती दिल थामे रवि को अस्त होते देख रही थी। उसकी आँखों से बहते आँसू अपनी सारी सीमाएँ लाँघते हुए धारोधार बरस कर उसे कहीं बहाए ले जा रहे हैं। पर्दा धीरे-धीरे गिरता जा रहा है। ■

अध्यापन, लेखन

सूचना

'भारतीय रेल' पत्रिका में लेखक के नाम के साथ प्रकाशित हुए लेख (फोटोग्राफ के साथ) लेखक द्वारा उपलब्ध करवाये 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*

महाराष्ट्र के पर्यटन स्थल

श्री विपिन पवार

पर्यटन के बारे में महापंडित राहुल सांकृत्यायन कहते हैं कि 'मेरी समझ में दुनिया की सर्वश्रेष्ठ वस्तु है, घुमक्कड़ी (पर्यटन)। घुमक्कड़ (पर्यटक) से बढ़कर व्यक्ति और समाज का कोई हितकारी नहीं हो सकता। दुनिया दु:ख में हो चाहे सुख में, सभी समय यदि सहारा पाती है तो घुमक्कड़ों की ही ओर से। प्राकृतिक आदिम मनुष्य परम घुमक्कड़ था। आधुनिक काल में घुमक्कड़ों के काम की बात कहने की आवश्यकता है, क्योंकि लोगों ने घुमक्कड़ों की कृतियों को चुरा कर उन्हें गला फाड़-फाड़कर अपने नाम से प्रकाशित किया है, जिससे दुनिया जानने लगी कि वस्तुत: तेली के कोल्हू के बैल ही दुनिया में सब कुछ करते हैं। आधुनिक विज्ञान में चार्ल्स डार्विन का स्थान बहुत ऊंचा है। उसने प्राणियों की उत्पत्ति और मानव-वंश के विकास पर ही अद्वितीय खोज नहीं की, बल्कि कहना चाहिए कि सभी वैज्ञानिकों को डार्विन के प्रकाश में दिशा बदलनी पड़ी, लेकिन क्या डार्विन अपने महान आविष्कारों को कर सकता था, यदि उसने घुमक्कड़ी का व्रत न लिया होता? आदमी की घुमक्कड़ी ने बहुत बार खून की नदियां बहाई हैं, इसमें संदेह नहीं और घुमक्कड़ों से हम हरगिज नहीं चाहेंगे कि वे खून के रास्ते को पकड़ें, किंतु घुमक्कड़ों के काफिले न आते-जाते, तो सुस्त मानव जातियां सो जातीं और पशु से ऊपर नहीं उठ पातीं। अमेरिका अधिकतर निर्जन-सा पड़ा था। एशिया के कूपमंडूकों को घुमक्कड़ धर्म की महिमा भूल गई, इसलिए वे अमेरिका पर अपने झंडे गाड़ने से वंचित रह गए। दो शताब्दियों पहले तक ऑस्ट्रेलिया खाली पड़ा था। चीन, भारत को अपनी सभ्यता का बड़ा गर्व है, लेकिन इनको इतनी अक्ल नहीं आई कि जाकर वहां अपना झंडा गाड़ आते।'

घुमक्कड़ी या पर्यटन मानव का मूल स्वभाव है। प्रस्तर युग में जीवन की अनिवार्य आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए पर्यटन किया जाता था। बाद में व्यापारी, ब्राह्मण एवं भिक्षुक, सैनिक एवं रक्षक, उत्साही युवक आदि प्रकार के लोग पर्यटन करने लगे तो आज स्वास्थ्य लाभ, आनंद, मनोरंजन एवं मन बहलाव के लिए पर्यटन किया जाता है।

अपने सुप्रसिद्ध निबंध 'घुमक्कड़ शास्त्र' में महापंडित राहुल सांकृत्यायन अपने गुरु कपोतराज की उक्ति उद्धृत करते हैं -

'सैर कर दुनिया की गाफिल
जिंदगानी फिर कहां?
जिंदगानी गर कुछ रही तो
नौजवानी फिर कहां?'

पर्यटन के क्षेत्र में महाराष्ट्र राज्य में जितनी विविधताएं हैं, उतनी संभवत: भारत के किसी भी राज्य में नहीं होंगी। सन 2015 में इंटरनेशनल ट्रेवल एंड टूरिज्म काउंसिल ने एच.वी.एस. हॉस्पिटेलिटी के सौजन्य से भारत में पर्यटन के बारे में एक सर्वेक्षण करवाया था, जिसमें महाराष्ट्र प्रथम क्रमांक पर रहा, तो दिल्ली दूसरे एवं गोवा तीसरे क्रमांक पर था।



पर्यटन के क्षेत्र में महान राज्य है, महाराष्ट्र। यूनेस्को की वैश्विक धरोहरों की सूची में सबसे अधिक धरोहरें महाराष्ट्र में हैं - अजंता, एलोरा एवं एलीफैंटा की गुफाएं, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस भवन, मुंबई की विक्टोरियन गॉथिक एवं आर्ट डेको इमारतें, जिनमें शामिल हैं - उच्च न्यायालय, मुंबई विद्यापीठ, पुराना सचिवालय, एलफिंस्टन महाविद्यालय, डेविड ससून वाचनालय, व्हाटसन होटल की इमारत।

पर्यटन की दृष्टि से समृद्धशाली महाराष्ट्र का पर्यटन वैविध्यपूर्ण है। आज यहां कृषि पर्यटन, वन पर्यटन, म्यूजियम पर्यटन, धार्मिक पर्यटन, चिकित्सा पर्यटन, सांस्कृतिक पर्यटन, ऐतिहासिक पर्यटन, साहसपूर्ण पर्यटन, सामाजिक पर्यटन, क्रूज पर्यटन आदि विकल्प उपलब्ध हैं।



एलीफैंटा की गुफाएं, मुंबई

सम्मोहक समुद्र तट

प्रकृति ने महाराष्ट्र को 720 किमी लंबा विशालकाय समुद्र तट दिया है। मुंबई के समुद्र तट तो आपने देखे होंगे। आज आपको सैर कराते हैं - कोंकण क्षेत्र के समुद्र तटों की। अपनी अनूठी विशेषताओं के कारण कोंकण के समुद्र तट महाराष्ट्र के लोगों के बीच खासे लोकप्रिय हैं। आवश्यकता इस बात की है कि इन्हें संपूर्ण भारत में भी लोकप्रिय बनाया जाए।

अथाह नीली जलराशि से लबालब समुद्र, चरण पखारता दुधिया झाग, साफ खिली हुई धूप में नरम रेत का गुदगुदा स्पर्श, शांत, स्वच्छ, निर्मल वातावरण.....आम, कटहल, काजू, सुपारी, नारियल एवं मसालों के पेड़ और पेड़ों से घिरे हुए कवेलू की छत वाले ग्रामीण कोंकणी संस्कृति की झलक दिखाते छोटे-छोटे मकान देखने हों, तो इन समुद्र तटों की सैर करनी होगी।

मुंबई के सबसे निकट कोंकण का समुद्र तट है - किहिम बीच, जो मुंबई से 95 किमी की दूरी पर स्थित है, तो सबसे दूर वेंगुर्ला बीच है, जो मुंबई से 546 किमी की दूरी पर स्थित है। किहिम से वेंगुर्ला के बीच अलीबाग, अवास, अक्सा, नागांव, रेवदंडा, काशिद, दिवे आगर, श्रीवर्द्धन, हरिहरेश्वर, हर्णे, मुरूड, गुहागर, वेलनेश्वर, गणपति पुले, रत्नागिरी, वेलास, देवगढ़, सिंधुदुर्ग एवं तारकर्ली समुद्र तट हैं। अलीबाग एवं रत्नागिरी में तो कुछ होटल एवं लॉज आदि हैं, लेकिन शेष समुद्र तटों पर अच्छे होटल, लॉज आदि नहीं हैं। होटल, लॉज में रहकर आप वह स्वर्गिक आनंद नहीं उठा पाएंगे, जो किसी कोंकणी परिवार के सान्निध्य में आपको मिलेगा और वह

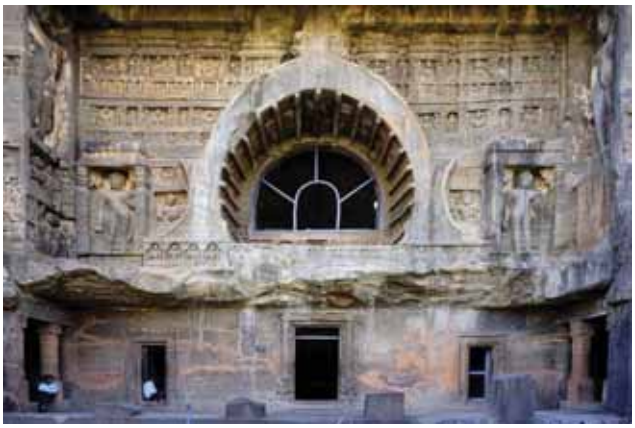


तारकर्ली

आपके जीवन का एक अविस्मरणीय अध्याय बन जाएगा।

इन लहराते एवं उछाल मारते समुद्र तटों का ऐतिहासिक महत्त्व भी है। हर्णे, मुरूड, जंजीरा, रत्नागिरी, दाभोल, अलीबाग के किले अपनी यशोगाथा का वर्णन करते हैं, तो रत्नागिरी है, जो लोकमान्य बाल गंगाधर तिलक जी की जन्मभूमि है, जहां म्यांमार (ब्रह्मदेश/बर्मा) के शासक का महल थिबा पैलेस स्थित है। दिवे आगर एवं गणपति पुले आदि में बहुत सुंदर अर्वाचीन मंदिर भी है, तो वेलास अपने 'आलिव रिडले' प्रजाति के विशिष्ट कछुओं के कारण बहुत प्रसिद्ध है। कछुए समुद्र तट पर अंडे देने के लिए आते हैं। जब अंडों से निकलकर छोटे-छोटे असंख्य कछुए सागर की गोद में समाने के लिए एक साथ आगे बढ़ते हैं, तो यह अवर्णनीय दृश्य देखने के लिए दुनिया भर के पर्यटक यहां डेरा जमा लेते हैं। यहां साहसिक एवं रोमांचक समुद्री खेल भी हैं, तो तारकर्ली में आप समुद्र की तलहटी में जाकर सागर के गर्भ में छिपे रहस्यों से रू-ब-रू हो सकते हैं, जिसे स्कूबा डायविंग कहते हैं। समुद्री स्कूटर फर्राटे से चला सकते हैं, तो पैराशूट के सहारे समुद्र के ऊपर आसमान में भी उड़ान भर सकते हैं। समुद्र तट की लंबाई घोड़े एवं ऊंट की पीठ पर बैठ कर भी नाप सकते हैं, तो घोड़ागाड़ी एवं ऊंटगाड़ी की सवारी भी कर सकते हैं।

कोंकण क्षेत्र के निवासी मुंबई, पुणे जैसे महानगरों में नौकरी एवं व्यवसाय के कारण स्थलांतरित हो चुके हैं। उन्होंने अपने गांव के समुद्र तट पर बने अपने बगीचे एवं मकान को पर्यटक निवास में परिवर्तित कर लिया है, जिसकी देखभाल उनका सेवक करता है। बाहर से तो मकान कोंकणी ग्रामीण संस्कृति के दर्शन कराता है, लेकिन अंदर पर्यटक के लिए ए.सी., पाश्चात्य शैली के शौचालय आदि पूरी सुविधाएं उपलब्ध होती हैं। मांसाहारियों के लिए तो कोंकण एक वरदान है। समुद्र से पकड़ी ताजी मछलियां, कोंकणी शैली का भोजन.....लगता है कि अब तो यहीं रहना होगा। शाकाहारी भोजन भी खासा लजीज होता है। समुद्र तट निवास से बिलकुल लगा हुआ पिछवाड़े में ही होता है। मुंह अंधेरे उठकर प्रातः आठ बजे तक एकांत, नीरव समुद्र तट पर सैर करने से बड़ा सुख तो हो ही नहीं सकता। पूरे समुद्र तट पर आप अकेले हैं। आपके साथ है उछाल मारता, लहराता, मचलता, दहाड़ता समुद्र और आपके मोबाइल पर तेज आवाज में संगीत की स्वर लहरियां गूंज रही है - सागर किनारे.....दिल ये पुकारे। ..... इक प्यार का नगमा है, मौजों की रवानी है.....। .....सागर जैसी आंखों वाली ये तो बता तेरा नाम है क्या? आदि।



अजंता की गुफाएं



महाबलेश्वर

हमारी धरोहर : हमारी गुफाएं

भारत में सबसे अधिक गुफाएं महाराष्ट्र में स्थित हैं। सहयाद्री पर्वत की विशाल श्रृंखलाओं में कलात्मक कलाकृतियों से समृद्ध ये गुफाएं महाराष्ट्र का वैभव हैं। उल्लेखनीय है कि महाराष्ट्र में जैन, बौद्ध तथा हिंदू – तीनों धर्मों की गुफाएं प्रचुर मात्रा में विद्यमान हैं। पुणे जिले में भाजे, कार्ले, बेडसे, नाणे तथा कार्ला की गुफाएं हैं। जलगांव जिले में अजंता, औरंगाबाद जिले में एलोरा तथा पितलखोरे की गुफाएं हैं। कुड़ा गुफा रायगढ़ जिले में तो मांगी-तुंगी नाशिक जिले में हैं। मुंबई में भी विश्वप्रसिद्ध गुफाएं हैं- एलीफेंटा, कान्हेरी, मंडपेश्वर, जीवदानी, मागाठने, महाकाली तथा जोगेश्वरी आदि।

पहाड़ों का सौन्दर्य

महाराष्ट्र में अनेक चित्ताकर्षक हिल स्टेशन हैं। चारों ओर हरी-भरी पहाड़ियों से घिरे महाबलेश्वर एवं पंचगनी फिल्मों एवं धारावाहिकों की शूटिंग के लिए विख्यात हैं। दोनों स्थान पुणे के निकट स्थित हैं। अनेक मनोरम स्थानों के अलावा महाबलेश्वर अपनी स्ट्राबेरी के लिए पूरे भारत में लोकप्रिय पर्यटन स्थल है। औरंगाबाद से 37 किमी की दूरी पर स्थित म्हैसमाल तथा पुणे के निकट स्थित भीमाशंकर भी दर्शनीय है। पेड़ों पर फुदकती गिलहरियों का घर-भीमाशंकर बारह ज्योतिर्लिंगों में से एक हैं।

लोनावला एवं खंडाला के अतिरिक्त एक अन्य मनोरम पर्वतीय पर्यटन स्थल है – माथेरान। रायगढ़ जिले में स्थित इस हिल स्टेशन की विशेषता यह है कि यहां पर वाहनों का प्रवेश प्रतिबंधित है। लिहाजा, साफ-सुंदर पर्यावरण के लिए विख्यात



माथेरान में पर्यटकों की भीड़ लगी रहती है। मुंबई-पुणे रेल मार्ग पर स्थित नेरल स्टेशन से माथेरान सड़क मार्ग से केवल 08 किमी की दूरी पर स्थित है, लेकिन अमन लॉज रेलवे स्टेशन पर वाहन छोड़ देना पड़ता है और शेष यात्रा पैदल या घोड़े पर करनी पड़ती है। नेरल से माथेरान के बीच खिलौना गाड़ी 21 किमी का सफर दो घंटे में तय करती है, जो काफी रोमांचक होता है, लेकिन बारिश के दिनों में यह सेवा बंद रहती है।

कोल्हापुर जिले में स्थित पन्हाला के अतिरिक्त मुंबई-गोवा महामार्ग पर स्थित कोलाड एवं मुलशी बांध के बीच का भू-भाग ताम्हिणी घाट कहलाता है। लोनावला एवं कासारवाड़ी रेलवे स्टेशनों से भी यहां पहुंचा जा सकता है। हरी घास का मखमली कालीन एवं तन-मन को भिगोते झरने आपको आनंद से भर देंगे। पुणे के मालशेज घाट एवं नाणे घाट का सौन्दर्य भी दर्शनीय है। नंदुरबार जिले के तोरणमाल, अहमदनगर जिले के भंडारदरा एवं सिंधुदुर्ग जिले के आंबोली भी ऐसे ही प्राकृतिक सुषमा से भरपूर स्थान हैं। समुद्र सतह से 1,088 मीटर की ऊंचाई पर स्थित अमरावती जिले का चिखलदरा भी महाराष्ट्र के पर्वतीय स्थानों में अपना विशिष्ट स्थान रखता है।

पानी में अठखेलियां

महाराष्ट्र में अनेक जलाशय, बांध एवं झरने हैं, जो पर्यटकों के बीच खासे लोकप्रिय हैं। भंडारदरा बांध, कोयना बांध, चांदोली बांध, वलवल बांध, भुशी बांध, खड़गवासला बांध एवं राधानगरी बांध पर बारिश के दिनों में पर्यटकों के जत्थे दिखाई देते हैं। सिंधुदुर्ग का अंबोली झरना, पुणे का मालशेज झरना, सातारा का यवतेश्वर, वज्री एवं ठोसेघर झरना भी देखने लायक है। उल्का पिंड के पृथ्वी से टकराने के कारण प्राकृतिक रूप से निर्मित लोणार झील/सरोवर बुलढाणा जिले में स्थित है, जो विदेशी पर्यटकों के बीच बहुत लोकप्रिय है।

पतझड़ के साये में जंगल का सौन्दर्य

जेठ की तपती गर्मी जब तन-मन को झुलसा देती है, तो मन पहाड़ों की सैर करने को मचलने लगता है, लेकिन इन दिनों बड़ी संख्या में पर्यटक महाराष्ट्र के उन इलाकों में आने लगे हैं, जहां गर्मियों में अधिकतम तापमान 48 डिग्री सेल्सियस तक पहुंच जाता है। राज्य में 57 राष्ट्रीय अभयारण्य, उद्यान, जंगल हैं एवं 6 बाघ परियोजनाएं हैं। विदर्भ एवं बाघ एक-दूसरे का



ताडोबा

पर्याय बन चुके हैं। महाराष्ट्र की भूमि पर सदैव हरे-भरे रहने वाले उष्ण कटिबंधीय वन हैं। इन वनों की विशेषता यह है कि फरवरी का महीना शुरू होते ही वृक्षों के पत्ते पीले होकर झड़ने लगते हैं। जल स्तर नीचे चला जाता है, तो वृक्ष स्वाभाविक रूप से अपने पत्ते छोड़ने लगते हैं, ताकि कम-से-कम पानी व्यय हो। पतझड़ में वन खुले-खुले से दिखाई देने लगते हैं। जहां अन्य ऋतुओं में सघनता के कारण दस फुट दूर का दृश्य दिखाई नहीं देता है, वहां पतझड़ में वन्य प्राणियों के सहज ही दर्शन हो जाते हैं। तीव्र उष्णता के कारण वन के अनेक जलस्रोत सूख जाते हैं और कुछ गिने-चुने स्थानों पर ही पानी शेष रह जाता है, इन स्थानों पर अपनी प्यास बुझाने के लिए वन्यप्राणी अवश्य आते हैं।

आपको लगता होगा कि गर्मियों में जंगल वीरान हो जाते होंगे, लेकिन पतझड़ का अपना सौन्दर्य होता है। लाल टेसू वातावरण में मादकता भरता है, तो गुलमोहर की लालिमा जंगल के रास्तों पर आपके लिए लाल कालीन बिछाती है, गुलाबी कोमल पुष्पों की लड़ियां आपका स्वागत करती हैं, महुए के पेड़ अपने श्वेत-पीत वर्णीय पुष्पों से आपके चरण पखारते हैं, कुसुम के पेड़ पर गुलाबी पत्तों का आवरण नवयौवना की गुलाबी साड़ी-सा दिखाई देता है जल के निकट जामुन के पेड़ पर हरे पत्तों और तोते में भेद करना मुश्किल हो जाता है। यह दृश्य दिखाई देता है, राज्य की बाघ परियोजनाओं में।

मेलघाट बाघ परियोजना नागपुर से 240 किमी की दूरी पर स्थित है तथा मुंबई-नागपुर रेलमार्ग पर स्थित बड़नेरा जंक्शन से 110 किमी की दूरी पर स्थित है। यह परियोजना अत्यंत विशाल भू-भाग में स्थित है। 392 किमी में फैली इस परियोजना में प्रचुर वन संपदा पाई जाती है। साथ ही, यहां कोरकू आदिवासी संस्कृति के दर्शन भी हो जाते हैं।

नागपुर से 120 किमी की दूरी पर भंडारा एवं गोंदिया जिले में स्थित नवेगांव-नागझिरा बाघ परियोजना विविधता से परिपूर्ण है। यहां नवेगांव बांध, इटियाडोह बांध, कोका अभयारण्य एवं तिब्बती बस्ती देखने लायक स्थान है। नवेगांव तालाब में आप्रवासी पक्षियों को देखा जा सकता है।

नागपुर से 70 किमी एवं कोल्हापुर से 80 किमी की दूरी पर स्थित सहयाद्री बाघ परियोजना, चांदोली राष्ट्रीय उद्यान तथा कोयना अभयारण्य को मिलाकर बनाई गई है। इस क्षेत्र में वारणा तथा कोयना नदियां प्रवाहित होती हैं। इस परियोजना में बाघ के अलावा 36 प्रजाति के वन्य जीव, पक्षियों की 230 प्रजातियां, 125 प्रकार की तितलियां तथा 1,500 प्रजाति की दुर्लभ वनस्पतियां पाई जाती हैं। सहयाद्री बाघ परियोजना के निकट ही पेंच बाघ परियोजना स्थित है।

नागपुर के निकट स्थित वर्धा रेलवे स्टेशन से 35 किमी की दूरी पर बोरबाघ परियोजना में बाघ के साथ-साथ 160 प्रजाति के पक्षी भी पाए जाते हैं।

कृषि पर्यटन : एक अनूठा अनुभव

भारत एक कृषि प्रधान देश है और यदि आपको असली भारत के दर्शन करने हैं तो किसी भारतीय गांव में जाना होगा। लेकिन आज तीव्र गति से बढ़ रहे शहरीकरण की चपेट में खेत-खलिहान सहित हमारे गांव भी आते जा रहे हैं। ऐसी स्थिति में देश के बचपन को गांवों से परिचित कराना मुश्किल है। शायद इसी मुश्किल को आसान बनाने के लिए महाराष्ट्र में कृषि पर्यटन की एक अनूठी परियोजना प्रारंभ की गई है। पुणे जिले के बारामती में 30 एकड़ में फलों का बाग विकसित किया गया है, जहां ग्रामीण जीवन का असली अनुभव लिया जा सकता है। यहां पर ग्रामीण परिवेश में लगभग 150 लोगों के निवास की भी उत्तम व्यवस्था की गई है। ग्रामीण परम्परागत खेलों के अतिरिक्त यहां पर्यटक गाय-भैंस का दूध दुहने, शक्कर की मिलें देखने, डेयरी, वाइनरी का भ्रमण करने, कृषि आधारित उद्योगों के बारे में जानकारी प्राप्त करने, बैलगाड़ी एवं ट्रैक्टर की सवारी करने, खेतों की पगडंडियों पर साइकिल चलाने एवं दुर्लभ पक्षियों के दर्शन करने के साथ ही साथ फोटोग्राफी का आनंद भी उठा सकते हैं।

कृषि पर्यटन से जहां किसानों एवं शिल्पकारों को रोजगार के नए साधन प्राप्त हुए हैं, वहीं शहरों को गांवों से जोड़ने का एक नया माध्यम भी प्राप्त हुआ है। वर्ष 2004 से प्रारंभ इस परियोजना के अंतर्गत पूरे राज्य में लगभग 530 कृषि पर्यटन केन्द्र सफलतापूर्वक संचालित किए जा रहे हैं, जो जुन्नर, राजगुरुनगर, संगमनेर, सोलापुर, अकोला, नाशिक, नागपुर,



कोल्हापुर, वर्धा, ठाणे एवं सतारा के आसपास के गांवों मे स्थित हैं। एक अनुभव के अनुसार, अब तक लगभग आठ लाख पर्यटक कृषि पर्यटन का आनंद उठा चुके हैं।



प्रतापगड़

महाराष्ट्र के कृषि पर्यटन केन्द्रों में पुणे जिले के खुटबाव के निकट मेहेर रिट्रीट कृषि पर्यटन केन्द्र, पुणे से 40 किमी की दूरी पर दौंड तहसील के भातगांव में भूलेश्वर शेरू कृषि पर्यटन केन्द्र, पुणे जिले की भोर तहसील में नसरापुर में स्थित बनेश्वर कृषि पर्यटन केन्द्र, अहमदनगर जिले की श्रीरामपुर तहसील के शिरसगांव में स्थित लक्ष्मी कृषि पर्यटन केन्द्र, औरंगाबाद जिले की गंगापुर तहसील में स्थित सृष्टि कृषि केन्द्र, सातारा जिले के बोरगांव में स्थित आनंद कृषि पर्यटन केन्द्र एवं पाटण में स्थित मधुबन कृषि पर्यटन केन्द्र आदि प्रमुख हैं।

प्रदेश का दुर्ग वैभव

महाराष्ट्र किलों/दुर्गों/महलों से समृद्ध प्रदेश है। यहां छोटे-बड़े लगभग 350 दुर्ग पाए जाते हैं, जो संभवत: भारत के किसी भी प्रांत में पाए जाने वाले किलों में सर्वाधिक हैं। मराठी में किले को 'गड' कहते हैं। यहां तीन प्रकार के दुर्ग हैं- जमीन पर स्थित भू-दुर्ग, समुद्र में स्थित जलदुर्ग तथा पहाड़ पर स्थित गिरिदुर्ग। अपने उज्ज्वल, संघर्षमय एवं गौरवशाली इतिहास के मूक साक्षी ये किले अपनी गौरव-गाथा का वर्णन स्वयं करते हैं।

महाराष्ट्र के दुर्गों में पुणे के निकट स्थित छत्रपति श्री शिवाजी महाराज का जन्म स्थल शिवनेरी किला, लोनावला के निकट लोहगड़ एवं विसापुर किला, राजमाची, श्रीवर्धन, मनरंजन किला, औरंगाबाद का दौलताबाद (देवगिरी) किला, रायगड़ जिले का जंजीरा किला, सिंधुदुर्ग किला, कोर्लई किला, महाबलेश्वर का प्रतापगड किला, ठाणे का पलसगड, भंडारगड तथा माहुलीगड, कोल्हापुर का पन्हाला किला, रत्नागिरी का सुवर्णदुर्ग, सिंधुदुर्ग का विजयदुर्ग एवं भरतगड, मुंबई के वसई, अर्नाला, सायन, वरली, शिवड़ी, माहिम एवं बांद्रा के किले, महाड़ तहसील का रायगड़ किला, रोहा के निकट तलगड़, अवचित गड़, घोसालगड़, अमरावती का नरनाला किला, सोलापुर का परांडा एवं नलदुर्ग किला, पुणे का सिंहगड़, राजगड़, तोरणा, कोयरीगड़, कोल्हापुर का विशालगड़, भूदरगड़, नागपुर का नगरधन किला, धुलिया का ललिंग एवं पारोला किला, पालघर का शिरगांव किला, नांदेड का कंधार किला, रत्नागिरी का बाणकोट किला, रायगड़ का उंदेरी किला, नासिक का साल्हेर किला तथा औरंगाबाद का वेतालवाडी किला प्रमुख हैं।



जंजीरा

समृद्ध इतिहास का दर्पण : हमारे संग्रहालय

राजा दिनकर केलकर संग्रहालय, पुणे भारतीय रिजर्व बैंक, मुंबई का मुद्रा संग्रहालय।

महाराष्ट्र का सबसे बड़ा एवं प्राचीन संग्रहालय मुंबई में है, छत्रपति श्री शिवाजी महाराज संग्रहालय, जिसे पहले 'प्रिंस ऑफ वेल्स म्यूजियम' कहा जाता था। इस विशालकाय संग्रहालय को देखने के लिए पूरा दिन लग जाता है, लेकिन यह एक अविस्मरणीय अनुभव है। सन् 1862 में नागपुर में स्थापित किए गए केंद्रीय वस्तु संग्रहालय में 11 दीर्घाएं हैं। इसे स्थानीय जनता अजायबघर या अजब बंगला के नाम से जानती है। दुनिया के



राजा दिनकर केलकर संग्रहालय, पुणे

विशालकाय व्यक्तिगत संग्रहालयों में से एक है पुणे का राजा दिनकर केलकर संग्रहालय, तो कोल्हापुर के टाउन हॉल संग्रहालय में 7 दीर्घाएं हैं। मुंबई में भारतीय रिजर्व बैंक का मुद्रा संग्रहालय स्थित है, जिसमें मुद्राओं का 2,500 वर्षों का इतिहास अत्यंत आकर्षक ढंग से प्रदर्शित किया गया है। यह संग्रहालय सोमवार एवं बैंक छुट्टियों के दिन बंद रहता है। प्रदेश में छोटे-छोटे संग्रहालयों की तो भरमार है।

इसके अतिरिक्त महाराष्ट्र में कुछ स्थान ऐसे हैं, जिनको जाने-समझे बिना महाराष्ट्र को पूरी तरह से नहीं जाना जा सकता। वर्धा जिले के सेवाग्राम में स्थित महात्मा गांधी की



भारतीय रिजर्व बैंक का मुद्रा संग्रहालय, मुंबई

बापूकुटी, पवनार में विनोबा भावे का आश्रम, नागपुर में भारतरत्न महामानव डॉ. बाबासाहब आंबेडकर की दीक्षाभूमि एवं दादर में चैत्यभूमि, चंद्रपुर जिले में बाबा आमटे का आनंदवन, गड़चिरोली जिले में डॉ. प्रकाश आमटे की हेमलकसा परियोजना, जिसमें जंगल के अनेक हिंस्र पशुओं को पालतू बनाया गया है, वर्धा स्थित महात्मा गांधी अंतरराष्ट्रीय हिन्दी विश्वविद्यालय, मुंबई में सिद्धि विनायक मंदिर, महालक्ष्मी मंदिर, हाजी अली दरगाह, बांद्रा का माउंटमेरी चर्च, शिर्डी का साईं मंदिर, फिल्मसिटी, गोरेगांव आदि स्थानों का भ्रमण पर्यटकों के लिए एक उपलब्धि बनकर रह जाएगा।

विश्व के सात आश्चर्यों के समान महाराष्ट्र राज्य में भी सात आश्चर्य हैं। जून 2013 में संपूर्ण विश्व में मतदान के आधार पर विभिन्न क्षेत्रों के सात विशेषज्ञों (ज्यूरी) ने 400 में से 14 स्थानों का चयन किया। बाद में अंतिम रूप से 7 आश्चर्यों का चुनाव किया गया।

छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, मुंबई

पूर्व में विक्टोरिया टर्मिनस (वी.टी.) बोरीबंदर के नाम से विख्यात इस ऐतिहासिक एवं विशालकाय रेलवे स्टेशन पर मध्य रेल का मुख्यालय स्थित है। गॉथिक शैली में सन् 1887 में निर्मित यह इमारत सन् 2004 में यूनेस्को की विश्व धरोहर सूची में शामिल की गई है। ताजमहल के बाद सर्वाधिक तस्वीर खींची जाने वाली इमारतों में इसका शुमार किया जाता है।



कास पठार, सातारा

सहयाद्री पर्वत शृंखलाओं के बीच सातारा शहर से 25 किमी की दूरी पर स्थित इस पठार को वर्ष 2012 में यूनेस्को की विश्व धरोहर सूची में शामिल किया गया है। फूलों की कुछ स्थानीय प्रजातियां तो संपूर्ण विश्व में केवल यहीं देखने को मिलती हैं। विभिन्न प्रकार के फूलों के अतिरिक्त यहां दुर्लभ किस्म की वनस्पतियां भी पाई जाती हैं। जुलाई से सितंबर के दौरान संपूर्ण पठार हजारों रंगीन फूलों की चादर से ढक जाता है।

ग्लोबल विपश्यना पैगोड़ा, मुंबई

विपश्यना ध्यान प्रणाली के गुरु एस.एन. गोयनका की प्रेरणा से मुंबई के निकट गोराई में एशिया का सबसे ऊंचा स्तूप स्थित है, जो संभवत: पत्थरों से निर्मित खंबारहित दुनिया का सर्वाधिक विशाल गुंबज है। इसके नीचे 800 लोग एक साथ बैठकर ध्यान कर सकते हैं।

लोणार सरोवर

बुलढ़ाणा जिले में तीव्रगति से जमीन पर उल्का गिरने के कारण निर्मित यह प्राकृतिक सरोवर बेसाल्ट पत्थर का एकमात्र विशाल आघाती सरोवर है, जिसके आसपास लोणार वन्यजीव अभयारण्य स्थित है।

देवगिरि/दौलताबाद किला, औरंगाबाद

औरंगाबाद के निकट 11वीं शताब्दी में यादव सम्राट् शिल्लक पंचम द्वारा 200 मीटर ऊंची पहाड़ी पर निर्मित इस शंखाकृति किले ने अनेक राजसत्ताओं के दर्शन किए हैं। यह स्थापत्य कला का एक अनूठा उदाहरण है।

रायगड़ किला, सतारा

सतारा जिले में समुद्र की सतह से 820 मीटर की ऊंचाई पर स्थित इस किले में 6 जून 1674 को छत्रपति श्री शिवाजी महाराज का राज्याभिषेक हुआ था तथा महाराज का देहावसान भी इसी किले पर हुआ था। महाबलेश्वर तथा पंचगनी की यात्रा के समय इस किले को भी देखा जा सकता है।

अजंता की गुफाएं, जलगांव

जलगांव से 56 किमी की दूरी पर स्थित इन गुफाओं को यूनेस्को द्वारा सन् 1983 में विश्व धरोहर सूची में सम्मिलित किया गया। इन गुफाओं में बुद्ध की विभिन्न मूर्तियों एवं जातक कथाओं के माध्यम से बौद्ध धार्मिक कलाओं के दर्शन होते हैं। अनूठी स्थापत्य कला के कारण ये गुफाएं विदेशी पर्यटकों के बीच काफी लोकप्रिय हैं। तो फौरन तैयारी कीजिए तनावों से मुक्ति पाने, शरीर को तरोताजा करने, ज्ञानवृद्धि करने एवं प्रकृति के सान्निध्य में कुछ दिन बिताने के लिए महाराष्ट्र के समृद्ध एवं वैविध्य पूर्ण पर्यटन का अविस्मरणीय आनंद लेने के लिए। ■

निदेशक (राजभाषा), रेलवे बोर्ड, रेल मंत्रालय

संदर्भ सूची:- 1. मेरी जीवन यात्रा - खंड-I (आत्मकथा) - महापंडित राहुल सांकृत्यायन, 2. www.wttc.org, 3. www.maharashtra.gov.in, 4. www.hvs.com, 5. www.hospitalitynet.org, 6. www.asiegov.in, 7. www.thrillophilia.com, 8. www.maharashtratourism.in

शब्दानुशासन की पाठशाला

आचार्य पं० पृथ्वीनाथ पाण्डेय

शब्द-विचार :-

- व्याकरण
- वैयाकरण
- वर्तनी।



व्याकरण – यह संस्कृत भाषा का शब्द है। इसका पुल्लिंग ('पुल्लिंग', 'पुलिंग', 'पुंलिंग', 'पुँलिंग', 'पुँल्लिंग' शब्द-प्रयोग अशुद्ध हैं।) के रूप में व्यवहार होता है। अब आप इसकी व्युत्पत्ति समझें – वि+आ+करण (ल्युट् प्रत्यय)। यह 'कृ' धातु का शब्द है, जिसका अर्थ 'करना' है। किसी भी क्रियाशीलता के लिए 'कृ' धातु का ही व्यवहार किया जाता है। इस धातु के पूर्व में 'वि' उपसर्ग लगा हुआ है। इसमें लगे 'आ' शब्द के संयोग से 'व्या' शब्द उभरता है। इस शब्द के अन्त में 'ल्युट्' प्रत्यय के जुड़ते ही 'अन'/'अण' की ध्वनि आती है, जिससे 'व्याकरण' शब्द की उत्पत्ति होती है। आपको जानना चाहिए कि व्याकरण के प्रमुख अंग हैं :– धातु, प्रत्यय, उपसर्ग, सन्धि तथा समास। 'ल्युट्' प्रत्यय के चरित्र, स्वभाव तथा विशेषता को समझने के लिए आपको 'प्रत्यय' के अर्थ, आशय, अवधारणा तथा गुणावगुण को समझना होगा, जिसे हम इसी स्तम्भ के अन्तर्गत निकट भविष्य में विधिवत् बोध करायेंगे।

व्याकरण का अर्थ है, 'विशेष रूप से आख्यान करना'। परिभाषा– जिस शास्त्र के अन्तर्गत सामान्य और साहित्यादिक में प्रयुक्त भाषा-स्वरूप, अंग-उपांगों, रचना-विधान, रूप-परिवर्त्तन आदिक पर सम्यक् रूपेण विचार किया जाता है, उसे 'व्याकरण' कहते हैं। हिन्दी का व्याकरण प्राय: 'संस्कृत' से प्रेरित है।

आप अब व्याकरण के विभागों (अंगों) को समझें:–

१. वर्ण-विभाग

२. शब्द-विभाग

३. वाक्य-विभाग।

व्याकरणशास्त्र इन्हीं तीनों विभागों पर विचार करता है। जिस प्रकार साबुन के द्वारा हमारे वस्त्र और शरीर की मलिनता/मलीनता दूरकर उन्हें स्वच्छ और शुद्ध किया जाता है, उसी प्रकार व्याकरण भाषा की अशुद्धि को दूरकर, उसे शुद्ध और स्वच्छ बनाता है। विशुद्ध और परिमार्जित भाषा वाणी का सर्वोत्तम आभूषण है। वाणी की शोभा विशुद्ध शब्दप्रयोग से ही होती है। अन्य आभूषण टूट-फूट जाते हैं, जबकि भाषा का आभूषण कभी नष्ट नहीं होता। ऐसा इसलिए कि भाषा का रक्षक व्याकरण का कवच-कुण्डल (शब्दानुशासन) है।

व्याकरण के भिन्न-भिन्न अर्थ भी हैं; जैसे–अनन्तर; धनुष की टंकार; निर्माण; भविष्यवाणी; भेद; रचना; रूप-परिवर्तन तथा व्याख्या।

व्याकरण हमारे जीवन में कितना उपयोगी और महत्त्वपूर्ण है, इसे समझने के लिए आपको इस रोचक और ज्ञानवर्द्धक घटना-प्रसंग के साथ जुड़ना होगा:–

- कक्षाध्यापिका तन्विता से प्रश्न करती है ('प्रश्न पूछती है' का प्रयोग अशुद्ध है; क्योंकि 'प्रश्न' में प्रश्न है और 'पूछने' में भी प्रश्न का भाव है।), ''तन्विता! इस माह का 'शुल्क' ले आयी हो?'' इस पर तन्विता उत्तर देती है, ''आदरणीया अध्यापिका जी! पिता जी ने आज 'शुक्ल' नहीं दिया।'' तन्विता का उत्तर सुनते ही कक्षाध्यापिका और छात्राएँ हँस पड़ती हैं, फिर कक्षाध्यापिका सभी छात्राओं की ओर देखते हुए, एक प्रश्न करती हैं, ''अच्छा, बताओ – इन दिनों कौन-सा पक्ष चल रहा है?'' इस पर कक्षा में बैठी छात्राओं में से छात्रा श्वेता अचानक बोल पड़ती है, ''महोदया! इन दिनों 'शुल्क' पक्ष चल रहा है।'' उसका उत्तर सुनते ही कक्षाध्यापिका और छात्राएँ खिलखिलाकर हँस पड़ती हैं, फिर सबके हँसने से उत्तर देनेवाली श्वेता झेंप जाती है।

अब आप समझने का प्रयास करें – तन्विता और श्वेता के उत्तरों में किस प्रकार की अशुद्धियाँ थीं?

वास्तव में, 'शुल्क' और 'शुक्ल' दो भिन्न-भिन्न शब्द हैं। इसमें प्रयुक्त 'शुल्क' का अर्थ 'फीस' है और 'शुक्ल' का अर्थ 'श्वेत', 'सफेद' है। तन्विता को फीस के अर्थ में 'शुल्क' का प्रयोग करना चाहिए था, जबकि उसने हड़बड़ी में 'शुक्ल' का प्रयोग कर दिया था। श्वेता को पक्ष के संदर्भ में 'शुक्ल' का प्रयोग करना चाहिए था, जबकि उसने 'शुल्क' का प्रयोग किया था। यहाँ प्रयुक्त 'शुक' के मध्य में 'ल्' और 'क्' का दोषपूर्ण प्रयोग है। ये दोनों शब्द कैसे शुद्ध लिखें और बोले जायें, इनका ज्ञान 'व्याकरण' ही कराता है।

अब आप नीचे दिये गये कुछ शब्द-प्रयोगों को समझें, जो शब्दानुशासन की दृष्टि से अशुद्ध हैं :-

१. मैंने जाता हूँ।

२. मैंने तेरे से क्या बोला?

३. यह गाय बड़ा दूध देता है।

इन तीनों वाक्यों में अनुचित शब्दों के प्रयोग से वाक्य-विन्यास अशुद्ध होता दिखता है। यहाँ भी ऐसे वाक्यों को सुनकर हमारी हँसी फूट पड़ती है। इसका मुख्य कारण है कि इस तरह के वाक्य को व्यवहार में लानेवाले लोग 'व्याकरण' नहीं जानते।

अब हम एक-एक कर प्रत्येक वाक्य-प्रयोग को शुद्ध करते हैं। पहला वाक्य है –

- मैंने जाता हूँ।

इसमें 'मैंने' कर्त्ता है और 'जाता हूँ।' क्रिया। आपको जानना होगा कि 'मैंने' के साथ 'जाता हूँ', 'आता हूँ', 'खाता हूँ' इत्यादिक का प्रयोग नहीं किया जाता। 'मैंने' के साथ 'खाया', 'पिया', 'दिया', 'लिया', 'पूछा', 'बताया', 'कहा था' इत्यादिक के प्रयोग शुद्ध हैं। यदि 'खाता हूँ' क्रिया के पहले किसी 'कर्त्ता' को लगाकर वाक्य बनाने हों तो उनके विविध रूप इस प्रकार होंगे :-

१. मैं खाता था। (अनिश्चित भूतकाल)

२. मैं खा रहा था। (अपूर्ण भूतकाल)

३. मैं खाता हूँ। (अनिश्चित वर्तमान काल)

४. मैं खा रहा हूँ। (अपूर्ण वर्तमान काल)

५. मैं खा चुका हूँ। (पूर्ण वर्तमान काल)

६. मैं खाऊँगा। (अनिश्चित भविष्यत् काल)

७. मैं खा रहा हूँगा। (अपूर्ण भविष्यत् काल)

८. मैं खा चुका हूँगा। (पूर्ण भविष्यत् काल)

उपर्युक्त ('उपरोक्त' शब्द अशुद्ध है।) आठों वाक्य 'व्याकरण' के नियमों के अनुसार शुद्ध हैं।

अब आप दूसरे अशुद्ध वाक्य को समझें :-

दूसरा वाक्य है–

- मैंने तेरे से क्या बोला?

यह वाक्य व्याकरण के नियमों से मेल नहीं खाता। शुद्धता की दृष्टि से 'मेरे-तेरे' का प्रयोग नहीं होता। यहाँ 'तेरे' 'तुमसे' का बोध कराता है, अत: 'तेरे' के स्थान पर 'तुमसे' हो जायेगा। 'क्या बोला?' के स्थान पर शुद्ध और उपयुक्त शब्द 'क्या कहा?' होगा। इस प्रकार शुद्ध वाक्य की रचना होती है :-

- मैंने तुमसे क्या कहा?

तीसरा और अन्तिम वाक्य है–

- यह गाय बड़ा दूध देता है।

इस वाक्य में कर्त्ता के रूप में 'यह गाय' शुद्ध प्रयोग है, जबकि कर्म 'बड़ा दूध' अशुद्ध है। ऐसा इसलिए कि दूध का 'आकार' नहीं होता, बल्कि दूध की 'मात्रा' होती है। इस प्रकार 'बड़ा दूध' के स्थान पर 'बहुत दूध' का प्रयोग होगा। अब इस वाक्य की क्रिया पर विचार करते हैं। इसकी क्रिया 'देता है' है। आपको यह कभी नहीं भूलना चाहिए कि किसी भी क्रिया का लिंग उसके कर्त्ता के लिंग के आधार पर ही निश्चित किया जाता है। यदि एक ही वाक्य में दो कर्त्ता दिखें तो अन्तिम कर्त्ता के अनुसार ही क्रिया होगी; जैसे–

(१) छात्र-छात्राएँ पढ़ती हैं।

(२) पत्र-पत्रिकाएँ पढ़ी जाती हैं।

ऊपर के तीसरे वाक्य में कर्त्ता-शब्द 'गाय' स्त्रीलिंग है, अत: क्रिया भी स्त्रीलिंग होगी। इस प्रकार शुद्ध वाक्य की रचना होती है–यह गाय बहुत दूध देती है।

वैयाकरण – प्राय: देखा गया है कि जब किसी पुस्तक अथवा परीक्षा-प्रश्नपत्रों में 'वैयाकरण' शब्द का प्रयोग दिखता है तब अधिकतर विद्यार्थी/परीक्षार्थी भ्रम में पड़ जाते हैं और उसमें 'मात्रादोष' समझकर, उसे 'व्याकरण' के अर्थ में ही ग्रहण करते हैं; जबकि ऐसा नहीं है। 'वैयाकरण' शब्द की रचना को समझने के लिए आपको सर्वप्रथम 'व्याकरण' की उत्पत्ति को समझना होगा, जिसे हमने सबसे ऊपर विधि-विधान के साथ विस्तार में समझाया है। उक्त विधान से रचित 'व्याकरण' शब्द के अन्त में 'अण' प्रत्यय को जोड़ा जाता है, जिससे 'वैयाकरण' शब्द का सर्जन होता है। शब्द-भेद की दृष्टि से 'वैयाकरण' विशेषण का शब्द है और संज्ञा का भी। जब हम इसका विशेषण के रूप में प्रयोग करेंगे तब इसका अर्थ 'व्याकरण-सम्बन्धी' और 'व्याकरण का' होता है। इसी शब्द का व्यवहार संज्ञा के रूप में करने पर इसके अर्थ में परिवर्त्तन हो जाता है, फिर इसके अनेक अर्थ प्राप्त होते हैं :– 'व्याकरण का ज्ञाता', 'व्याकरणशास्त्र का पूर्ण ज्ञानी'; 'व्याकरणशास्त्र की रचना करनेवाला (प्रणेता)' हो जाता है।

अब वैयाकरण की परिभाषा समझें – जो शब्दानुशासन/शब्द-अनुशासन (षष्ठी तत्पुरुष समास) को संचालित करने के लिए 'शास्त्रीय विधान' करता है, वह 'वैयाकरण' कहलाता है।

वर्तनी– 'वर्तनी' अँगरेजी के शब्द 'Spelling' का हिन्दी-संस्करण है। इसका अर्थ है, 'वर्ण-विन्यास' अथवा 'वर्ण-समूह'। हिन्दी-लेखन के समय वर्तनी और वाक्यों की शुद्धता के प्रति ध्यान केन्द्रित करना अतीव आवश्यक है।

अब आप 'वर्तनी' की रचना-प्रक्रियाओं को समझें। वर्तनी 'वृत्' धातु का शब्द है, जिसके अनेक अर्थ हैं; जैसे– व्यवहार करना; वर्तमान रहना। इस धातु के अन्त में 'अनि' शब्द जुड़ा रहता है। जैसे ही शब्दान्त में 'ङीष्' प्रत्यय का संयोग होता है, 'वर्तनी' शब्द की रचना होती है। इसे 'अक्षरी' भी कहते हैं। इसका अर्थ है, 'लेखन-विधि'। अब वर्तनी की परिभाषा समझें– किसी शब्द के वर्ण, उसका क्रम तथा उच्चारण-विधि का नाम 'वर्तनी' है। उदाहरण के लिए– उत्तरदायित्व, शुश्रूषा आदिक।

इसी वर्तनी के भिन्नार्थी शब्दों को समझें :– बटने की क्रिया; पेषण; पिसाई; मार्ग।

आप वर्तनीगत अशुद्धियों के प्रति जागरूक रहेंगे तो अशुद्धियाँ नहीं होंगी। आपको इस विषय के प्रति सावधान रहना होगा कि न तो शब्दों के रूप अशुद्ध हों और न ही वाक्यों की रचना में किसी भी प्रकार की अशुद्धता दिखे। वर्तनी की अशुद्धियाँ स्वर और मात्रा के सार्थक ज्ञान न होने कारण होती हैं। कभी-कभी अन्य शब्दों की वर्तनी का अनजाने ('अन्जाने', 'अंजाने' शब्द अशुद्ध हैं।) ही व्यक्ति अनुसरण करने लगता है और अशुद्धियाँ हो जाती हैं। इन्हीं को 'वर्तनीगत अशुद्धियाँ' कहते हैं।

यहाँ वाक्य-रचना के मध्य होनेवाली कई महत्त्वपूर्ण अशुद्धियों की ओर ध्यानाकर्षण किया गया है; पढ़ें, समझें तथा अनुभव करें :-

१. 'वर्ण' और 'मात्रा'-सम्बन्धी दोष

• 'ऋ' और 'र्' वाले शब्द

अशुद्ध शब्द	शुद्ध शब्द
दृष्टा	द्रष्टा
बृज	ब्रज
प्रथक्	पृथक

• 'ऋ' और 'रि' वाले शब्द

अशुद्ध शब्द	शुद्ध शब्द
रिद्धि	ऋद्धि
रिण	ऋण
रितु	ऋतु

• 'ण' और 'न' वाले शब्द

अशुद्ध शब्द	शुद्ध शब्द
पुन्य	पुण्य
चरन	चरण
प्रन	प्रण
मनि	मणि

• 'श', 'ष' तथा 'स' वाले शब्द

अशुद्ध शब्द	शुद्ध शब्द
हमेसा	हमेशा
शाबास	शाबाश
आसाढ़	आषाढ़
कैलाश	कैलास

• 'क्ष' और 'छ' वाले शब्द

अशुद्ध शब्द	शुद्ध शब्द
छमा	क्षमा
छुद्र	क्षुद्र
छत्रिय	क्षत्रिय
छोभ	क्षोभ

• 'ये' और 'ए' वाले शब्द

अशुद्ध शब्द	शुद्ध शब्द
रुपए	रुपये
गए	गये
लिखिये	लिखिए
चाहिये	चाहिए
दिए	दिये

• 'यी' और 'ई' वाले शब्द

अशुद्ध शब्द	शुद्ध शब्द
गई	गयी
स्थाई	स्थायी
रोई	रोयी
विजई	विजयी

• 'ट' और 'ठ' वाले शब्द

अशुद्ध शब्द	शुद्ध शब्द
क्लिष्ठ	क्लिष्ट
विशिष्ठ	विशिष्ट
धृष्ठ	धृष्ट

• 'त्व' और 'त्त्व' वाले शब्द

अशुद्ध शब्द	शुद्ध शब्द
तत्व	तत्त्व
महत्व	महत्त्व
अस्तित्त्व	अस्तित्व
व्यक्तित्त्व	व्यक्तित्व

क्रमशः

prithwinathpandey@gmail.com

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

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

शर्तें लागू

ये हौसला कैसे झुके...

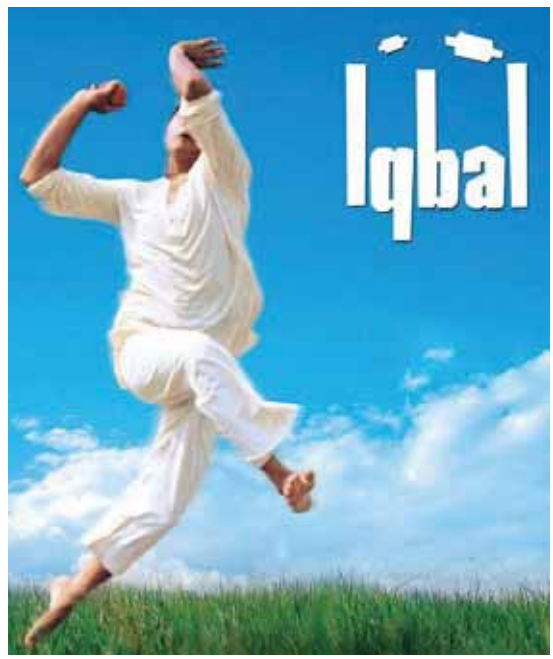
श्री अविनाश त्रिपाठी

भारतीय सिनेमा अपने रचाव-बसाव में बेहद भावुकता और संवेदनशीलता से भरा होता है। कहानियों में अक्सर भावनात्मक प्रचुरता होती है जो कई बार इतनी कोमल और लतीफ होती है कि हमारी आंखों के कोनों में उतरता दरिया उड़ेल देती है। कई बार ये भावनाएं इतनी प्रबल और ऊर्जावान हो जाती हैं कि रगों में बहने वाला लहू शौर्य की आंच में सिंक-सिंक कर गर्म हो जाता है और यही लहू हर मुसीबत से लड़ने के लिए मजबूती से तैयार हो जाता है।

हिन्दी सिनेमा ने भारतीय दर्शकों का सिर्फ मनोरंजन नहीं किया बल्कि उनके मानस को मौजूदा स्थितियों के लिए हमेशा तैयार भी किया। 47, 65 और 71 की लड़ाई के दौर में बहुत सी फिल्मों ने भारतीय पराक्रम और जोश की ऐसी कहानी रची कि पर्दा और दर्शक आक्रोश और उत्साह से सुलगते से दिखाई दिए। इनसे भी ज्यादा कहानियों में टाँके गए गानों ने भारतीयों को हर सवाल का जवाब, हर कठिनाई से लड़ने की ताकत और हर नकारात्मक ऊर्जा के खिलाफ एक सकारात्मक ऊर्जा से भर दिया, जलाने के लिए प्रेरित किया। आज कोरोना के दौर में हम सबको उन गीतों को एक बार से पलट कर देखने की जरूरत है जिन्होंने हमारे हृदय के हर रग में जिजीविषा भर दी थी। भारतीय सिनेमा के ऊर्जा, धनात्मकता, प्रतिरोध, सहयोग और हिम्मत में गुंथे हुए गीतों को फिर से अपने जीवन में उतार, खुद को ज्यादा मजबूत और धनात्मक करते हैं।

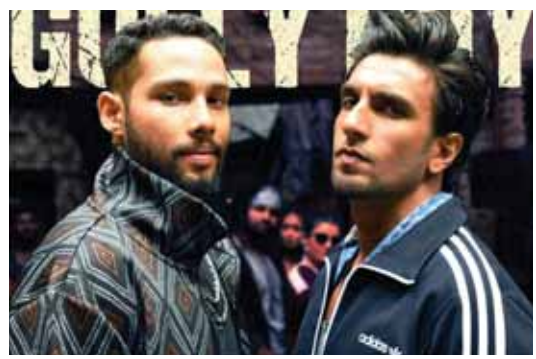
ये हौसला कैसे झुके, ये आरजू कैसे रुके, मंजिल मुश्किल हो तो क्या, धुंधला साहिल हो तो क्या..... फिल्म 'डोर' का यह गीत कठिन परिस्थितियों में भी अपने हौसले की परवाज को ऊँचा उड़ने के लिए प्रेरित करता है। इसी गीत के अंतरे में 'राह पर कांटे बिखरे अगर, उस पे तो फिर भी चलना ही है, शाम छुपाले सूरज मगर, रात को एक दिन ढलना ही है। रुत ये टल जाएगी, हिम्मत रंग लाएगी, सुबह फिर आएगी...।' ये गाने सिर्फ फिल्म के किरदार नहीं बल्कि हर खासो-आम के हौसले की ज्वाला को बदस्तूर रौशन करते हैं। फिल्म की दो नायिकाओं के अपने-अपने संघर्ष हैं। एक का पति दुनिया छोड़ चूका है, दूसरे को मृत्युदंड की सजा मिली है। बेहद निराशाजनक माहौल में ये गीत तेज धूप में स्याह बादलों का घना टुकड़ा है जो बार-बार, सूरज के विशाल रूप को भी, अपने छोटे कद के बावजूद ढक लेता है।

आशाएं... कुछ पाने की हो आस आस, कोई अरमान हो जो खास खास, हर कोशिश में हो वार वार, करे दरियाओं को आर पार। आशाएं...आशाएं...। 'इकबाल' फिल्म का ये गीत, स्याह अँधेरे की पीठ पर ऐसा जोरदार वार है कि अँधेरा सूरज के पाँव तले हांफने लगता है। ये गीत एक फिजिकली चैलेंज्ड लड़के के क्रिकेटर बनने के जूनून में, दीये में तेल का काम करता है। 'इकबाल' का ये गीत जब परदे पर उभरता है, मुख्य किरदार इकबाल के साथ, अँधेरे हाल में बैठा हर दर्शक, गीत को अपने होंठों पर रख लेता है। वो मन-ही-मन में अपने जीवन के असाध्य लक्ष्य भेदने का फैसला कर चुका होता है। कोई भी



गीत अपनी यात्रा तभी तय कर लेता है जब वो किरदारों से ऊपर उठकर, दर्शकों की जिन्दगी का अभिन्न हिस्सा बन जाए।

अपना टाइम आएगा... कौन बोला मुझसे न हो पाएगा, अपना टाइम आएगा। रैप अंदाज में युवाओं के आक्रोश, अपनी ठानी हुई जिद को पूरा करने की ललक, समाज के बनाए हुए हर गतिरोध को पैरों तले कुचलने के साहस का जयघोष है अपना टाइम आएगा। फिल्म 'गली बॉय' का मुख्य किरदार रणवीर, प्रतिभाशाली है, लेकिन कमजोर तबके से होने की वजह से कई बार उसके हुनर की उंगलियां तोड़ी गई हैं, मंजिल की तरफ बढ़ते पैरों में फंदे डाले गए हैं, लेकिन गीत में रणवीर कहता है 'उठ जा अपनी राख से तू उठ जा, अब तलाश में परवाज देख परवाने की, असमान भी सर उठाएगा...आएगा, अपना टाइम आएगा...। ये शब्दों की ज्वाला मेरी बेड़ियाँ पिघलाएगी, जितना तूने बोया है, तू उतना ही तो खाएगा, ऐसा मेरा ख्वाब है जो डर



को भी सताएगा, जिंदा मेरा ख्वाब अब कैसे तू दफानाएगा...। हर पंक्ति में जोश, ऊर्जा, जीत लेने की अदम्य ख्वाहिश और समाज से टकरा जाने की बेपरवाही छलक-छलक कर दिखाई देती है।

कुछ करिये, कुछ करिये, नस नस मेरी खौले, चक दे इंडिया, चक दे इंडिया। खेल के मैदान से गुजरती ये आवाज हमारी नसों में उतरने लगती है। हॉकी के मैदान में हार से जीत का सफर इतना रोमांचक और उत्साह से भरा नहीं होता, अगर यह गीत फिल्म की कहानी में आत्मा की तरह पिरोया नहीं होता। सालों तक हर खेल के मैदान में भारतीयता और जीत की चाहत उगाने के लिए इस गीत को राष्ट्रगान की तरह सम्मान मिलता रहा। लगभग 15 बरस पहले आई फिल्म 'चक दे इंडिया' के इस गीत ने दक्षिण से उत्तर की लय, ताल, भाषा और सोच को एक ही तराजू में रख दिया। हर कोई हारे हुए शख्स को जीतने के लिए प्रेरित करता तो कई बार लम्बे संवाद, मोटिवेशनल कहानियां नहीं बल्कि चंद पंक्तियों का चक दे कह देता। धीमी- धीमी गति से लुढ़क रहे लहू में मानो उबाल आ जाता और हर शख्स अपनी ऊर्जा में कम-से-कम दोगुना का इजाफा जरूर कर लेता।



रुक जाना नहीं, तू कहीं हार के, काँटों पे चलके मिलेंगे साये बहार के, ओ राही, ओ राही....। हालांकि यह गाना लगभग 5 दशक पुराना है लेकिन वर्तमान कोरोना की स्थिति में यह गाना, ऊर्जा और जिजीविषा से भरे रामबाण की तरह काम कर सकता है। दुनिया एक मुश्किल जगह है, लेकिन अपने इरादों में लोहा भरके, हर मुश्किल को आसान बनाने का हुनर सीखा जा सकता है। गाने का अंतरा, अपने पर खोलता है और ऊँची परवाज में हौसला भरता है। सूरज देख रुक गया है, तेरे आगे झुक गया है, जब कभी ऐसे कोई मस्ताना, निकले है अपनी धुन में दीवाना, शाम सुहानी बन जाते हैं दिन इंतजार के, ओ राही, ओ राही....।

कर हर मैदान फतेह - मुश्किलें, पैरों में जंजीरें डाल दें तो उन्हें पिघला कर तलवार बना लो, बेहद ऊर्जा भरे गीत 'कर हर मैदान फतेह, हर श्रोता और दर्शकों के मनोविज्ञान और मानस पर धीरे धीरे रेंगता, चिपक जाता है। इसका असर, फिल्म के साथ भी और फिल्म के बाद भी रहता है। 'पिघला दे जंजीरें बना उनकी शमशीरें, कर हर मैदान फतेह ओ बंदेया, कर हर मैदान फतेह। घायल परिंदा है तू, दिखला दे जिंदा है तू, बाकी है तुझमें हौसला, तेरे जूनून के आगे अम्बर पनाहे मांगे...। गाने की हर लाइन बेहद स्ट्रांग, फ्रंट फुट पर आकर, उद्घोष के लिए प्रेरित करती है। फिल्म 'संजू' का ये गाना प्रोटैग्निस्ट की कमजोर मानसिक स्थिति को फौलादी बनाने की सफल कोशिश है। इस गीत के जरिये हर दर्शक अपने एड्रेनिल में कुछ तेज उबलता, खौलता महसूस करता है। गीत के बाद हर बड़ी मुश्किल बौनी नजर आने लगती है।

कदमों पे तेरे बादल....बेसब्रियां.... 'धोनी' फिल्म में छोटे शहर के लड़के के आँखों से बहुत बड़े ख्वाब टूटने की प्रक्रिया में थे कि बैकग्राउंड से एक अनुनाद गूंजता हुआ धोनी किरदार के होंठो पर आ गया। उत्साह के दो लफ्ज, हमारी क्षमता, हुनर को कई गुना बढ़ा देते हैं। अब धोनी के कदमों में ज्यादा तेजी और बाजुओं में बेपनाह ताकत आ चुकी होती है और फिल्म में गाना गूंजता है 'बेसब्रियां बेसब्रियां बेसब्रियां बेसब्रियां.. कदमों पे तेरे बादल झुकेंगे, जब तक तुझे एहसास है, जागीर तेरी तेरा खजाना, ये तिश्नगी है, ये प्यास है, क्यूँ रोकना अब ये कारवां, जाए वहीं ले जाए जहाँ.... जिसने अपने होंठो की प्यास, तिश्नगी को देर तक होंठो पर थाम लिया, समंदर उनका इंतजार करते हैं। यह गीत आज भी हमें जिन्दगी के बेहतर होने के इंतजार से ज्यादा, उसे बेहतर करने के लिए प्रेरित करता है।

आग है मुझमें कहीं...रू-ब-रू - फिल्म 'रंग दे बसंती' का गीत 'रू-ब-रू' कहानी की मूल आत्मा को चंद पंक्तियों में समेट लाया है। 'अभी अभी हुआ यकीं, कि आग है मुझमे कहीं, हुई सुबह मैं जल गया, सूरज को मैं निगल गया ...। खुद की शक्तियों को जगाता और बड़े-से-बड़े अवरोध को पैरों की ठोकर से अपने अधीन बनाता ये गीत, आजादी, स्वयं की शक्ति, और एनलाइटमेंट का बेहतरीन उदाहरण है। गीत की खासियत, सिनेमा की कहानी के दायरे को तोड़ता ये आधुनिक गीत 'मेरा रंग दे बसंती चोला' जैसी अंडरटोन लिए हुए है जिसे कोई भी गुनगुना कर, खुद को स्फूर्त और उत्साहित कर सकता है।

सिनेमा के ये सारे और बहुत से गीत हमें पॉजिटिविटी और उत्साह से भर कर, हर कष्ट और मुश्किल समय से लड़ने में बेहद सहायक होते हैं। इन्हीं गीत में एक गैर फिल्मी गीत भी आजकल चर्चा में है। कोरोना के डर से समाज के बड़े हिस्से में सतह के भीतर, बेहद तनाव और रिसता हुआ दर्द है। इसी डर को कम करने के लिए अविनाश त्रिपाठी का लिखा ये गीत यूँ है :

यह जो चारों तरफ बिखरा डर है
सच मानो यही असली कहर है
यह सच है कि सांसें उखड़ी हुई हैं
मुश्किलें बढ़ी और सर पर खड़ी हैं
दर्द हर घर में मुंह खोले खड़ा है
देश अब मुश्किलों में आ पड़ा है
आसमां स्याह है, बहुत घनेरा भी है।
जीतता हर बार ये सूरज, ये सहर है।
यह जो चारों तरफ बिखरा डर है,
मानो यही असली कहर है।
हौसले जो टूटे हैं जुड़ जाएंगे,
मरीज अस्पताल के फिर घर आएंगे।
बंजर जमीन पर शजर आएंगे,
इरादों में हमारे जो ईश्वर आएंगे।
यूँ इंसां की ताकत बुलंद है बहुत,
दिक्कत इस घड़ी में यह चिंता फिकर है,
ये जो चारों तरफ बिखरा डर है,
सच मानो यही असली कहर है

अब ये वक्त इन गीतों के भाव को दिल में बसाकर, कोरोना से मानसिक युद्ध में विजयी बनने का है। ■

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



Electric Locomotives

Traction Motors
Traction Transformers
Pantographs
Harmonic Filters
Driver Cab Air Conditioners

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

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

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**