भारतीय रेल

मार्च 2022

मूल्य ₹ 20



रेल, पर्यटन व साहित्य को एक साथ संजोय

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र हिंदी मासिक पत्रिका



भारतीय रेल

की सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

विज़िट 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 (यदि 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**

PARAMOUNT®
QUEST FOR BETTER HEALTHCARE

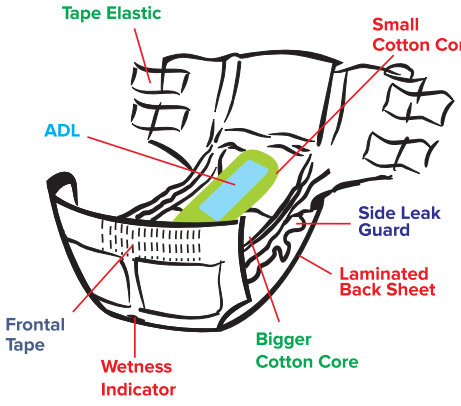
Years of Over 60 Consistent Evolution & Growth

AroKleen®

Disposable Adult Diapers
For Urinary Incontinence Management



SUPER ABSORPTION
SKIN SOOTHING LAYER
LONG LASTING PROTECTION
EXTRA SOFT MATERIAL





Wet Wipes

AroKleen Baby Wipes

UNIQUE FEATURES

NO ADDED PARABENS
NO ADDED ALCOHOL
EXTRA THICK & EXTRA SOFT
SILICON FREE
ENRICHED WITH VITAMIN E
pH BALANCED
ALOE VERA EXTRACT
DERMATOLOGICALLY TESTED

AroKleen Bed Bath Wipes

UNIQUE FEATURES

pH BALANCED
SKIN FRIENDLY pH
ALOE VERA
ENRICHED WITH GLYCERIN



● CONTRACT MANUFACTURER ● OEM AVAILABLE ● CONTACT US FOR DISTRIBUTORSHIP

Paramount Surgimed Limited
Head Office : 1, L.S.C, Okhla Main Road, Phase - II, Okhla, New Delhi - 110020, India

Visit Us
www.paramountsurgimed.com

Reach Us
ho@paramountsurgimedltd.com

Call Us
+91 9311660866, +91 11 46436601, 666

भारतीय रेल

रेल मंत्रालय की एकमात्र हिन्दी मासिक पत्रिका

मार्च 2022 आरंभ : 1960 वर्ष : 62 अंक : 8 मूल्य : ₹20

संपादक मंडल

श्री विनय कुमार त्रिपाठी
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड

श्री नरेश सालेचा
सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड

श्री आर.एन. सिंह
सचिव, रेलवे बोर्ड

श्री गौरव कृष्ण बंसल
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

संपादक
योगेश अवस्थी

संपादकीय कार्यालय
संपादक, भारतीय रेल,
कमरा नं. 411, 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: 011-47845378, 47845686
bmpr310rb@gmail.com

संपादन सहयोग
श्री रणमत सिंह

आवरण
वंदे भारत ट्रेन का इन्फोग्राफिक्स

फॉलो करें
Twitter : @bhartiyarailrb
Instagram : bhartiyarailpatrika

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

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

© भारतीय रेल

06 **प्रधानमंत्री ने ठाणे-दिवा पाँचवीं और छठवीं नई लाइनें राष्ट्र को समर्पित कीं**
ठाणे और दिवा से नई उपनगरीय सेवाओं को झंडी दिखाकर रवाना किया

08 **रेल मंत्री द्वारा रानी कमलापति-रीवा साप्ताहिक सुपरफास्ट**
एवं जबलपुर-नैनपुर पैसेंजर ट्रेन सेवा का शुभारम्भ

09 **रेल राज्य मंत्री ने सूरत और वापी के बीच**
मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कॉरिडोर के निमार्ण कार्य का निरीक्षण किया

10 **लोक सभा अध्यक्ष ने**
यात्री सेवाओं का शुभारंभ किया

11 **सोगरिया से नई दिल्ली सुपरफास्ट ट्रेन को**
लोक सभा अध्यक्ष ने दिखाई हरी झंडी

12 **सदस्य, रेलवे बोर्ड ने**
उत्तर पश्चिम रेलवे के अधिकारियों के साथ बैठक की

13 **संसद में भारतीय रेल**

17 **वंदे भारत ट्रेन**
भारतीय रेल का एक नया युग
श्री गौरव कृष्ण बंसल

20 **ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामुला रेल लिंक परियोजना**
देश की सबसे लम्बी रेल सुरंग खोदने का कार्य पूर्ण
श्री ए.के. खंडेलवाल

22 **रेलवे सुरक्षा बल के 7 जांबाज**
वर्ष 2021 शृंखला के जीवन रक्षा पदकों से सम्मानित

25 **जनवरी 2022 के दौरान आरपीएफ का प्रदर्शन**

27 **दिल्ली में भारतीय रेल**
विश्व स्तरीय कुश्ती अकादमी की करेगी स्थापना

28 **आरडीएसओ और सीएसआईआर द्वारा भारतीय रेल के वातानुकूलित कोचों**
के लिए एंटी-वायरल और एंटी-पैथोजेन सिस्टम का विकास और तैनाती

30 **रेलों के अंचल से**

51 **अभिनव प्रयोगों की कार्यशाला : कोटा वर्कशॉप**
श्री कृष्ण कुमार झा

53 **जनसंपर्क - जन संवाद का साधन**
श्री शशि किरण

55 **समधिनें**
डॉ. रंजना जायसवाल

58 **इस रिश्ते को क्या नाम दूँ?**
श्री विपिन पवार

63 **दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे**
श्री दिनकर कुमार

65 **बसंत की सुगंधित सहर**
सुश्री कल्पना मनोरमा

68 **आधुनिक मीरा एवं समाज-सुधारक : महादेवी वर्मा**
श्री संजीव तिवारी

70 **आम आदमी का खास कलाकार : बलराज साहनी**
श्री अजय कुमार शर्मा

सम्पादकीय



नवयुग की वंदे भारत ट्रेन के सफल तीन साल पूर्ण

देश की प्रथम सेमी हाई स्पीड वंदे भारत ट्रेन सेट के निर्माण के साथ ही भारतीय रेल के एक नए युग का शुभारंभ हो गया था। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के विजन 'मेक इन इंडिया' की तर्ज पर बने इस ट्रेन सेट को ट्रैक पर सफलता पूर्वक दौड़ते हुए 15 फरवरी, 2022 को तीन साल पूरे हो गए हैं। भारतीय रेल ने वर्तमान वंदे भारत ट्रेन से और अधिक अत्याधुनिक सुरक्षा तथा सुविधाओं से सज्जित 400 नई वंदे भारत ट्रेनें आगामी तीन सालों में ट्रैक पर उतारने का लक्ष्यांक रखा है।

वंदे भारत के बनने तथा उसके ट्रैक पर उतरने तक का सफर अपने आप में भारतीय रेल के कर्मियों की कर्मठता का उत्तम उदाहरण है। मात्र 18 माह के समय में ही अंतरराष्ट्रीय स्तर की इस हाई स्पीड ट्रेन सेट का निर्माण इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) ने कर लिया था। इस ट्रेन की रफ्तार 160 किमी प्रति घंटा है तथा इसकी 180 किमी प्रति घंटे की डिजाइन गति से चलने की क्षमता है। इस ट्रेन सेट को बनाने में उस समय 85 प्रतिशत स्वदेशी कलपुर्जों का उपयोग किया गया था।

प्रथम वंदे भारत एक्सप्रेस को प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने हरी झंडी दिखाकर रवाना किया था। आज यह ट्रेन नई दिल्ली-वाराणसी तथा नई दिल्ली-कटरा रूट पर चल रही है, जो लोगों में काफी लोकप्रिय भी है। इसकी लोकप्रियता का सबसे बड़ा प्रमाण यह है कि कोविड महामारी के बावजूद 1 अप्रैल, 2021 से 10 फरवरी, 2022 तक नई दिल्ली-वाराणसी-दिल्ली के बीच चलने वाली वंदेभारत एक्सप्रेस 88 फीसदी भर कर चली जबकि इसी अवधि में नई दिल्ली-श्रीमाता वैष्णो देवी कटरा-नई दिल्ली एक्सप्रेस की 77 फीसदी सीटें भरी थीं।

देश के अन्य महत्त्वपूर्ण रूटों पर भी वंदे भारत ट्रेनें चलाने की योजना बनाई गई है। इस पूरी योजना की रेलमंत्री श्री अश्विनी वैष्णव स्वयं मॉनिटरिंग कर रहे हैं। हाल ही प्रस्तुत किए गए केन्द्रीय बजट में अगले तीन सालों में वंदेभारत के 400 ट्रेन सेट बनाने तथा उन्हें चलाने की बात कही गई है। इन ट्रेन सेटों के जल्द निर्माण हेतु निजी भारतीय कंपनियों का भी सहयोग लिया जा रहा है। वर्तमान में वंदे भारत ट्रेन सेट वर्जन-2 के डिजाइन के अनुसार आईसीएफ (चेन्नई), एमसीएफ (रायबरेली), आरसीएफ (कपूरथला) में उत्पादन का कार्य किया जा रहा है। अप्रैल 2022 तक परीक्षण कर अगस्त-सितम्बर 2022 तक वर्जन-2 को ट्रैक पर दौड़ाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। नई वंदे भारत एक्सप्रेस निश्चित रूप से यात्रियों को विश्वस्तरीय सुविधाएं, सुरक्षा व गति का अच्छा अनुभव कराएगी।

आप को हमारा यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएँ। आपके बहुमूल्य सुझाव हमारे मार्गदर्शक हैं।



प्रधानमंत्री ने ठाणे-दिवा पाँचवीं और छठवीं नई लाइनें राष्ट्र को समर्पित कीं

तथा ठाणे और दिवा से नई उपनगरीय सेवाओं को झंडी दिखाकर रवाना किया



वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से ठाणे-दिवा 5वीं और 6ठवीं नई लाइनें राष्ट्र को समर्पित करते हुए तथा ठाणे और दिवा से नई उपनगरीय उद्घाटित सेवाओं को हरी झंडी दिखाकर रवाना करते हुए प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी

प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी ने 18 फरवरी, 2022 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से ठाणे-दिवा पांचवीं और छठवीं नई लाइनें राष्ट्र को समर्पित कीं तथा ठाणे और दिवा से नई उपनगरीय उद्घाटित सेवाओं को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया।

ठाणे और दिवा को जोड़ने वाली पांचवीं और छठवीं रेल लाइनों के शुरू होने पर मुंबइकरों को बधाई देते हुए प्रधानमंत्री ने कहा कि ये लाइनें महानगर के निवासियों



थाने से प्रारंभ हुई उपनगरीय ट्रेन

के लिए जीवन को आसान बनाएंगी। प्रधानमंत्री ने चार प्रत्यक्ष लाभों को रेखांकित किया। सबसे पहले लोकल और एक्सप्रेस ट्रेनों के लिए अलग लाइन; दूसरे, अन्य राज्यों से आने वाली ट्रेनों को लोकल ट्रेनों के गुजरने का इंतजार नहीं करना पड़ेगा। तीसरा, कल्याण से कुर्ला सेक्शन में मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों को बिना किसी रुकावट के चलाया जा सकता है और अंत में, कलवा मुंब्रा यात्रियों को हर रविवार को मेगा ब्लॉक के कारण परेशानी नहीं होगी। उन्होंने कहा कि मध्य रेल पर



श्री रावसाहेब दादाराव पाटिल दानवे, केंद्रीय रेल, कोयला और खान राज्यमंत्री एवं अन्य गणमान्य व्यक्तियों की उपस्थिति में थाने से उपनगरीय ट्रेन का हरी झंडी दिखाकर उद्घाटन करते हुए केंद्रीय रेल, संचार, इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव

36 नई लोकल ट्रेनें, जिनमें ज्यादातर एसी हैं, लोकल ट्रेनों की सुविधाओं में विस्तार और आधुनिकीकरण केंद्र सरकार की प्रतिबद्धता का हिस्सा हैं।

स्वतंत्र भारत की प्रगति में मुंबई के योगदान को याद करते हुए प्रधानमंत्री ने कहा कि अब 'आत्मनिर्भर भारत' के लिए इसके योगदान के संबंध में मुंबई की क्षमता को कई गुना बढ़ाने का प्रयास है। प्रधानमंत्री ने कहा, "इसीलिए हमारा विशेष ध्यान मुंबई के लिए 21वीं सदी का बुनियादी ढांचा तैयार करने पर है।" मुंबई में रेलवे में हजारों करोड़ रुपये का निवेश किया जा रहा है क्योंकि मुंबई उपनगरीय रेल प्रणाली को नवीनतम तकनीक से लैस किया जा रहा है। प्रधानमंत्री ने यह भी कहा कि मुंबई उपनगर में अतिरिक्त 400 किलोमीटर जोड़ने के प्रयास जारी हैं और आधुनिक सीबीटीसी सिग्नल सिस्टम जैसी सुविधाओं के साथ 19 स्टेशनों को आधुनिक बनाने की योजना है।

बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को पूरा करने के संबंध में न्यू इंडिया के बदले हुए दृष्टिकोण के बारे में बात करते हुए प्रधानमंत्री ने कहा कि अतीत में योजना से लेकर निष्पादन चरणों तक समन्वय की कमी के कारण परियोजनाएं रुकी हुई थीं। इसने 21वीं सदी के बुनियादी ढांचे का



निर्माण असंभव बना दिया, इसीलिए 'पीएम गतिशक्ति योजना' की कल्पना की गई थी। यह योजना केंद्र सरकार के हर विभाग, राज्य सरकार के स्थानीय निकायों और निजी क्षेत्र को एक मंच पर लाएगी। यह उचित योजना और समन्वय के लिए सभी हितधारकों को पहले से ही प्रासंगिक जानकारी प्रदान करेगा।

श्री अश्विनी वैष्णव, केंद्रीय रेल, संचार, इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री ने स्वागत भाषण देते हुए कहा कि रेलवे ने 2022-23 के बजट में महाराष्ट्र को 11,000 करोड़ से अधिक आवंटित किए हैं। श्री भगत सिंह कोश्यारी, राज्यपाल, महाराष्ट्र, श्री उद्धव ठाकरे, महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री वेबलिंक के माध्यम से इस कार्यक्रम में शामिल हुए।

श्री रावसाहेब दादाराव पाटिल दानवे, केंद्रीय रेल, कोयला और खान राज्यमंत्री, श्री कपिल पाटिल, केंद्रीय पंचायती राज मंत्री, श्री एकनाथ शिंदे, शहरी विकास मंत्री, लोक निर्माण (सार्वजनिक उपक्रम), महाराष्ट्र सरकार और पालक मंत्री ठाणे जिला, श्री जितेंद्र आव्हाड गृह निर्माण मंत्री, महाराष्ट्र सरकार, श्री नरेश म्हस्के, महापौर, ठाणे, श्री राजन विचारे, डॉ. श्रीकांत शिंदे, सांसद (लोक सभा), डॉ. विनय सहस्रबुद्धे सांसद (राज्य सभा), श्री प्रमोद (राजू) पाटिल, श्री संजय केलकर, विधायक, श्री वी.के. त्रिपाठी, अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड, श्री अनिल कुमार लाहोटी, महाप्रबंधक, मध्य और पश्चिम रेलवे, श्री रवि अग्रवाल, अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक, MRVC और श्री शलभ गोयल, मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई मंडल इस अवसर पर उपस्थित थे।

इससे पूर्व, श्री अश्विनी वैष्णव एवं श्री रावसाहेब दादाराव दानवे पाटिल ने ठाणे रेलवे स्टेशन यात्री सुविधाओं का निरीक्षण किया और ठाणे से दिवा तक स्लो लोकल में यात्रा की और यात्रियों से संवाद स्थापित किया।

रेल मंत्री द्वारा रानी कमलापति-रीवा साप्ताहिक सुपरफास्ट एवं जबलपुर-नैनपुर पैसेंजर ट्रेन सेवा का शुभारम्भ



वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से नई दिल्ली से विभिन्न ट्रेनों का हरी झंडी दिखाकर शुभारम्भ करते हुए केंद्रीय रेल, संचार, इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव तथा अन्य गणमान्य व्यक्ति

प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी के नेतृत्व में भारत निरंतर प्रगति पथ पर अग्रसर है। इसी शृंखला में भारतीय रेल में यात्री सुविधाओं में तीव्र गति से विस्तार किया जा रहा है। इसी क्रम में 12 फरवरी, 2022 को केंद्रीय रेल, संचार, इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव द्वारा वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से नई दिल्ली से ट्रेन नं. 02195/96 रानी कमलापति–रीवा–रानी कमलापति साप्ताहिक सुपरफास्ट ट्रेनों एवं ट्रेन नं. 05713 जबलपुर–नैनपुर पैसेंजर ट्रेन की सेवा की बहाली की उद्घाटन सेवा का हरी झंडी दिखाकर शुभारम्भ किया गया।

इस अवसर पर रेल मंत्री ने कहा कि देश को जोड़ने में भारतीय रेल की प्राचीन और ऐतिहासिक भूमिका रही है। भारतीय रेल के इंजीनियर्स का लोहा पूरी दुनिया में माना जाता है। भारतीय रेल जन–साधारण की भावनाओं के अनुरूप सदैव काम करती आई है। भारतीय रेल के समस्त अधिकारी एवं रेल कर्मी, जनप्रतिनिधियों के संघर्ष के प्रति सम्मान एवं पूरी संवेदना के साथ काम करते आए हैं और आगे भी इसी संवेदना के साथ काम करेंगे।

रानी कमलापति से रीवा के मध्य साप्ताहिक सुपरफास्ट नई सेवा के आरंभ होने से रानी कमलापति, विदिशा, बीना, सागर, दामोह, कटनी मुड़वारा, मैहर, सतना एवं रीवा आदि क्षेत्रों का उत्तरोत्तर विकास होगा, साथ ही इस क्षेत्र की जनता, विद्यार्थी एवं व्यापारी वर्ग के लोगों को सीधा लाभ मिलेगा। इस नई ट्रेन के शुरू होने से इस क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले पर्यटक स्थलों के विकास को बढ़ावा मिलेगा। क्षेत्र का आर्थिक एवं सामाजिक विकास भी होगा।

इसी तरह दैनिक सेवा के रूप में जबलपुर से नैनपुर पैसेंजर ट्रेन की बहाली सेवा का शुभारंभ किया गया। इस ट्रेन की सेवा बहाल होने से बरगी, सुकरी मंगेला, बिनैकी, घंसौर, पिंडरई एवं नैनपुर आदि प्रमुख क्षेत्रों का विकास होगा। इस क्षेत्र की जनता जबलपुर से सीधे संपर्क से जुड़ेगी, जिसका लाभ क्षेत्र के विद्यार्थी वर्ग, मजदूर वर्ग, व्यापारी वर्ग एवं हमारे किसान भाइयों को भी लाभ पहुंचेगा तथा दैनिक यात्रियों को सुगम आवागमन की सुविधा मिलेगी।

इस अवसर पर केंद्रीय इस्पात एवं ग्रामीण विकास राज्य मंत्री श्री फग्गन सिंह कुलस्ते, केंद्रीय खाद्य प्रसंस्करण उद्योग राज्य मंत्री श्री प्रहलाद सिंह पटेल, सांसद, जबलपुर श्री राकेश सिंह, सांसद राज्यसभा श्रीमती संपतिया उइके ऑनलाइन जुड़े रहे। चिकित्सा शिक्षा, भोपाल गैस त्रासदी राहत एवं पुनर्वास मंत्री श्री विश्वास सारंग तथा सांसद भोपाल, साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर रानी कमलापति रेलवे स्टेशन से, अध्यक्ष, विधानसभा, मध्य प्रदेश श्री गिरीश गौतम तथा सांसद रीवा श्री जनार्दन मिश्र रीवा रेलवे स्टेशन से एवं गणमान्य नागरिक जबलपुर रेलवे स्टेशन से इस समारोह से जुड़े रहे और क्षेत्र की जनता को संबोधित किया। इनके अलावा अन्य संबंधित क्षेत्रों के विधायकगण भी कार्यक्रमों में उपस्थित रहे।

समारोह के प्रारंभ में मुख्य कार्यकारी अधिकारी एवं अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड श्री वी. के. त्रिपाठी द्वारा स्वागत उद्बोधन दिया गया। समारोह के अंत में मेंबर ऑपरेशन एवं बिजनेस डेवलपमेंट, रेलवे बोर्ड, श्री एस. के. मोहंती द्वारा सभी का आभार प्रकट किया गया। इस समारोह में पश्चिम मध्य रेल के महाप्रबंधक, श्री सुधीर कुमार गुप्ता, दक्षिण पूर्व मध्य रेल के महाप्रबंधक, श्री आलोक कुमार, अपर महाप्रबंधक श्री शोभन चौधुरी, प्रमुख मुख्य विभागाध्यक्ष, मंडल रेल प्रबंधक, भोपाल, मंडल रेल प्रबंधक, जबलपुर तथा मंडल रेल प्रबंधक, नागपुर भी वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से जुड़े रहे।

रेल राज्य मंत्री ने सूरत और वापी के बीच

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कॉरिडोर के निर्माण कार्य का निरीक्षण किया

केंद्रीय रेल और वस्त्र राज्यमंत्री श्रीमती दर्शना जरदोश ने 17 फरवरी, 2022 को सूरत और वापी के बीच मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल के परियोजना स्थल पर कामकाज का निरीक्षण किया।



17 फरवरी, 2022 को सूरत और वापी के बीच मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल के परियोजना स्थल पर कामकाज का निरीक्षण करती हुई केंद्रीय रेल और वस्त्र राज्यमंत्री श्रीमती दर्शना जरदोश

रेल राज्यमंत्री ने सी.एच. 242 पी42 और पी23 पर पाइल कैप की ढलाई सहित विभिन्न प्रकार की ढलाई के लिए नियोजित गर्डर की ढलाई के प्रारंभिक कार्यों के निरीक्षण हेतु अपने दौरे की शुरुआत ग्राम पडगह, जिला नवसारी स्थित सी.एच. 243 के कास्टिंग यार्ड से की।

उनके दौरे का अगला पड़ाव सी.एच. 238 (ग्राम नसीलपुर, जिला नवसारी) स्थित कास्टिंग यार्ड था, जहां उन्होंने 1,100 टन क्षमता के स्ट्रैडल कैरियर और ब्रिज गैंट्री जैसे भारी उपकरणों का प्रदर्शन देखा।

रेल राज्यमंत्री ने सी.एच. 232 (ग्राम कच्छोल, जिला नवसारी) स्थित एक अन्य कास्टिंग यार्ड का दौरा किया। वहां उन्होंने फुल स्पैन गर्डर की ढलाई, रेडीमेड स्टील प्लांट (आरएमएस) प्लांट का संचालन, स्टील की स्वचालित कटिंग और रिंग/रकाब बनाने के प्लांट का प्रदर्शन देखा।

उन्होंने ग्राम पथरी जिला वलसाड स्थित सीएच. 197 से लेकर 195 तक मार्गसेतु के पायों का मुआयना किया। अंत में, ने दमन गंगा नदी का भी दौरा किया, जहां नदी के ऊपर पुल की नींव रखी जा रही है।

पश्चिम रेलवे ने 100वीं टेक्सटाइल एक्सप्रेस का संचालन किया

पश्चिम रेलवे के मुंबई सेंट्रल मंडल ने चल्थान (सूरत) से संकरैल (खड़गपुर मंडल, दक्षिण पूर्व रेलवे) तक 100वीं टेक्सटाइल ट्रेन के लदान की महत्त्वपूर्ण उपलिब्ध अर्जित की है।

रेल और कपड़ा राज्य मंत्री श्रीमती दर्शना जरदोश ने 01 सितंबर, 2021 को उधना से ऐसी पहली ट्रेन को झंडी दिखाकर रवाना किया था। पांच महीने की अवधि में ही यह महत्त्वपूर्ण उपलब्धि अर्जित करना रेलवे में सूरत कपड़ा क्षेत्र के बढ़ते हुए विश्वास को दर्शाता है। प्रमुख गंतव्य दक्षिण पूर्व रेलवे में संकरैल, शालीमार और पूर्व मध्य रेलवे में दानापुर और नारायणपुर थे। चल्थान और ऊधना से कुल मिलाकर क्रमशः 67 और 33 एनएमजी रेक लोड किए गए। टेक्सटाइल एक्सप्रेस ने रेलवे के लिए कुल 10.2 करोड़ रुपये का राजस्व अर्जित किया।



लोक सभा अध्यक्ष ने यात्री सेवाओं का शुभारंभ किया

लोक सभा अध्यक्ष श्री ओम बिरला ने 13 फरवरी को कोटा-बूंदी क्षेत्र के रेल यात्रियों को एक साथ कई सौगातें प्रदान कीं। इसके अंतर्गत लाखेरी स्टेशन पर दयोदय एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव, लाखेरी स्टेशन पर नवनिर्मित कोच गाइडेंस डिस्प्ले बोर्ड प्रणाली का लोकार्पण और इसके अलावा लाखेरी, इन्द्रगढ़ सुमेरगंज मंडी, कापरेन एवं घाट का वराना रेलवे स्टेशनों पर विभिन्न यात्री सुविधाओं का शिलान्यास आदि शामिल हैं। इस अवसर पर विधायक, केशोराय पाटन, और कोटा-बूंदी संसदीय क्षेत्र के गणमान्य नागरिक उपस्थित रहे। कार्यक्रम के प्रारंभ में मंडल रेल प्रबंधक, कोटा, श्री पंकज शर्मा द्वारा अध्यक्ष, लोक सभा श्री ओम बिरला का तथा मंच पर उपस्थित अन्य अतिथिगणों का स्वागत किया गया।



रेल यात्रियों के लिए अतिरिक्त ट्रेन सुविधाओं की शुरुआत करते हुए लोक सभा अध्यक्ष श्री ओम बिरला

श्री बिरला प्रातः 07:40 बजे दयोदय एक्सप्रेस से कोटा स्टेशन से रवाना होकर लाखेरी स्टेशन पहुंचे। उनके साथ विधायक, श्रीमती चंद्रकांता मेघवाल, मंडल रेल प्रबंधक, श्री पंकज शर्मा, वरिष्ठ रेल अधिकारीगण सहित अन्य विशिष्टजन भी साथ थे। लाखेरी पहुँचकर सबसे पहले दयोदय एक्सप्रेस के ठहराव कार्यक्रम में शामिल होकर स्थानीय निवासियों को दयोदय स्टेशन के ठहराव की सौगात प्रदान की। तत्पश्चात् लाखेरी स्टेशन से बटन दबाकर विभिन्न यात्री सुविधाओं का लोकार्पण एवं शिलान्यास किया, जिसके अंतर्गत लाखेरी स्टेशन पर नवनिर्मित कोच गाइडेंस डिस्प्ले बोर्ड प्रणाली का लोकार्पण किया गया, कोटा मंडल के लाखेरी, इन्द्रगढ़ सुमेरगंज मंडी, कापरेन एवं घाट का वराना रेलवे स्टेशनों पर विभिन्न यात्री सुविधाओं का शिलान्यास किया गया।

श्री बिरला ने कार्यक्रम के दौरान जनता को संबोधित करते हुए कहा कि भारतीय रेल विकास की दिशा में आगे बढ़ रही है और यात्री सुविधाओं में तीव्र गति से विस्तार किया जा रहा है। इसी कड़ी में कोटा-बूंदी संसदीय क्षेत्र के यात्रियों को हर तरह की अत्याधुनिक यात्री सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं और अन्य यात्री सुविधाओं का सभी स्टेशनों पर और विस्तार किया जाएगा। कार्यक्रम के समापन अवसर पर वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक ने सभी उपस्थित अतिथियों, आम जनता, गणमान्य नागरिकों तथा प्रेस एवं इलेक्ट्रॉनिक मीडिया प्रतिनिधियों के प्रति आभार व्यक्त किया।



लखेरी से विभिन्न रेल परियोजनाओं की शुरुआत करते हुए अध्यक्ष, लोक सभा श्री ओम बिरला एवं अन्य गणमान्य अतिथि

सोगरिया से नई दिल्ली सुपरफास्ट ट्रेन को लोक सभा अध्यक्ष ने दिखाई हरी झंडी



विधायक, श्रीमती कल्पना देवी की उपस्थिति में सोगरिया से नई दिल्ली के लिए पहली सुपरफास्ट ट्रेन सेवा का शुभारंभ करते हुए लोक सभा अध्यक्ष श्री ओम बिरला

दिनांक 14 फरवरी, 2022 को शाम 04:00 बजे लोकसभा अध्यक्ष श्री ओम बिरला द्वारा कोटा मंडल के रेल यात्रियों को नवनिर्मित सोगरिया रेलवे स्टेशन से नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के लिए पहली सुपरफास्ट ट्रेन सेवा की सौगात मिली। इस सुपर फास्ट ट्रेन मिलने से लोगों में अपार हर्ष दिखाई दिया। इस अवसर पर लाडपुरा क्षेत्र की विधायक श्रीमती कल्पना देवी, मंडल रेल प्रबंधक कोटा सहित बड़ी संख्या में गणमान्य नागरिक उपस्थित थे।

श्री बिरला ने बताया कि कोटा और बूंदी के नागरिकों को बेहतरीन रेल सेवाओं के साथ-साथ भारत के सभी प्रमुख शहरों से सीधी कनेक्टिविटी उपलब्ध करवाने को प्रतिबद्ध हैं। इस अवसर पर वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक, श्री अजय कुमार पाल ने बताया कि 15 फरवरी से इस ट्रेन की नियमित सेवाएं दोनों दिशाओं में शुरू होगीं।

सांसद द्वारा कटनी स्टेशन में एस्केलेटर का शुभारंभ किया गया

सांसद, खजुराहो, श्री विष्णु दत्त शर्मा द्वारा 19 जनवरी, 2022 को कटनी स्टेशन पर नए एस्केलेटर की सुविधा का शुभारंभ किया गया।

लोकार्पण समारोह में अपर मंडल रेल प्रबंधक श्री दीपक कुमार गुप्ता कटनी मुड़वारा के विधायक श्री संदीप जायसवाल, पूर्व महापौर श्री शशांक श्रीवास्तव उपस्थित थे।



उच्चाधिकार प्राप्त समिति के समक्ष अभ्यर्थियों ने रखे अपने सुझाव



दिनांक 12 फरवरी, 2022 को आरआरबी की एनटीपीसी परीक्षा और आरआरसी लेवल-1 भर्ती परीक्षा में अभ्यर्थियों की शंकाओं और सुझावों पर गौर करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा गठित उच्चाधिकार समिति ने आउटरीच शिविर में अभ्यर्थियों से वार्ता करने हेतु प्रयागराज का दौरा किया और भर्ती प्रक्रिया के संबंध में उनके सुझाव प्राप्त किए। रेलवे की विभिन्न परीक्षाओं में शामिल 100 अभ्यर्थियों ने प्रयागराज में आयोजित इस सत्र में भाग लिया और समिति के समक्ष अपनी शंकाओं और सुझावों को दर्ज कराया।

रेलवे में भर्तियों से सबंधित शिकायतों को दूर करने के लिए उच्चाधिकार समिति का जयपुर दौरा

गैर तकनीकी लोकप्रिय श्रेणी (एनटीपीसी) परीक्षा से संबंधित समस्याओं को सुनने के लिए रेलवे बोर्ड की ओर से गठित उच्चाधिकारियों की टीम ने 16 फरवरी, 2022 बुधवार को प्रधान कार्यालय, उत्तर पश्चिम रेलवे, जयपुर के सभागार कक्ष में अभ्यर्थियों की समस्याएं सुनीं और संबंधित सुझाव/शिकायतें उक्त परीक्षाओं के 250 से अधिक प्रतिभागियों से लीं। उच्चाधिकार समिति में समिति के चेयरमैन श्री दीपक पीटर गैब्रियाल तथा समिति के सदस्यों में कार्यकारी निदेशक रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड श्री राजीव गाँधी एवं चेयरमैन रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड अजमेर श्री के.आर चौधरी शामिल रहे। समिति के अन्य सदस्य श्री आदित्य कुमार, श्री जगदीश अलगर एवं श्री मुकेश गुप्ता भी बैठक में वर्चुअल माध्यम से उपस्थित रहे। उक्त बैठक में मुख्य कार्मिक अधिकारी/ प्रशासन श्री राजीव सिंह, मुख्य कार्मिक अधिकारी/ औद्योगिक संबंध श्री बी.एल. मीणा समेत वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे।



सदस्य, रेलवे बोर्ड ने उत्तर पश्चिम रेलवे के अधिकारियों के साथ बैठक की



श्री संजीव मित्तल, सदस्य (अवसंरचना, कर्षण व चल स्टॉक) ने उत्तर पश्चिम रेलवे के दौरे के दौरान 08 फरवरी, 2022 को प्रधान कार्यालय में श्री विजय शर्मा, महाप्रबंधक, उत्तर पश्चिम रेलवे तथा विभागाध्यक्षों के साथ बैठक की।

बैठक में श्री मित्तल ने कहा कि हमें लोडिंग बढ़ाने के लिए सुगम, तीव्र, किफायती तथा पर्यावरणानुकूल रेलमार्ग उपलब्ध कराने की ओर प्रयास करने चाहिए। उन्होंने आधारभूत ढांचे को सुदृढ़ करने और संरक्षा को सदैव ही प्राथमिकता पर रखने पर बल दिया। इसके लिए ट्रैक अनुरक्षण कार्यों को समयानुसार करने तथा प्रत्येक स्तर पर निरीक्षण को सुनिश्चित किया जाना चाहिए। महाप्रबंधक ने उत्तर पश्चिम रेलवे के कार्य निष्पादन तथा योजनाओं तथा प्रगति के बारे में अवगत करवाया।

सदस्य, रेलवे बोर्ड ने किया रेल कोच फैक्ट्री का दौरा

श्री संजीव मित्तल, सदस्य (इंफ्रास्ट्रक्चर, ट्रैक्शन एवम् रोलिंग स्टॉक), रेलवे बोर्ड ने 02 फरवरी, 2022 को रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला का दौरा किया और बनाए जा रहे विभिन्न प्रकार के डिब्बों, जैसे एसी थ्री टियर इकोनॉमी क्लास आदि की जांच की। उन्हें नैरो गेज विस्टाडोम कोच का मॉक-अप भी दिखाया गया।। उन्होंने थ्री फेज मेमू कोचों के दूसरे रेक को भी झंडी दिखाकर रवाना किया। उनकी उपस्थिति में वंदे भारत शेड का भूमि पूजन किया गया। आरसीएफ द्वारा वंदे भारत ट्रेन सेटों का निर्माण अगले वर्ष व्यापक स्तर पर किया जाएगा। श्री मित्तल ने शेल असेंबली शॉप में वंदे भारत ट्रेन के कोच शेल निर्माण हेतु जिग का भी उद्घाटन किया।



संसद में भारतीय रेल

संसद सत्र के दौरान सांसदों द्वारा भारतीय रेल के सम्बन्ध में पूछे गए विभिन्न प्रश्नों के उत्तर में रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव ने निम्नलिखित जानकारियाँ दीं

(प्रस्तुत हैं संकलित अंश)

स्टेशनों का पुनर्विकास और मरम्मत

रेल मंत्रालय विभिन्न एजेंसियों के माध्यम से रेलवे स्टेशनों का तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन कर रहा है। इन व्यवहार्यता अध्ययनों के परिणामों के आधार पर स्टेशनों, विशेष रूप से प्रमुख शहरों और महत्त्वपूर्ण पर्यटन स्थलों में स्थित स्टेशनों को चरणों में विकसित करने की योजना बनाई जाती है। पश्चिम रेलवे के तहत गांधीनगर कैपिटल (गुजरात) और पश्चिम मध्य रेलवे के तहत रानी कमलापति रेलवे स्टेशन (मध्य प्रदेश) को चालू कर दिया गया है। दक्षिण पश्चिम रेलवे के तहत सर एम. विश्वेश्वरैया टर्मिनल (बंगलुरु) शीघ्र चालू होने वाला है।



विकसित किए गए स्टेशनों में प्रस्तावित सुविधाओं के तहत स्टेशन परिसर में भीड़-भाड़ मुक्त निर्बाध प्रवेश/निकास, यात्रियों के आगमन/प्रस्थान को अलग-अलग करना, भीड़-भाड़ के बिना पर्याप्त कॉनकोर्स, शहर के दोनों किनारों का एकीकरण और परिवहन प्रणालियों के अन्य साधनों के साथ एकीकरण अर्थात् बस, मेट्रो आदि जहां भी संभव हो, उपयोगकर्ता अनुकूल अंतरराष्ट्रीय साइनेज, अच्छी तरह से प्रकाशित सर्कुलेटिंग क्षेत्र और ड्रॉप-ऑफ, पिक-अप और पार्किंग आदि के लिए पर्याप्त प्रावधान को शामिल किया जाना है।

इतने बड़े पैमाने पर रेलवे स्टेशनों का विकास अपनी तरह का पहला और जटिल प्रकृति का है और इसके लिए विस्तृत तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन और शहरी/स्थानीय निकायों आदि से विभिन्न वैधानिक मंजूरी की आवश्यकता होती है।

रेल परियोजनाएं



दिनांक 1 अप्रैल, 2021 की स्थिति के अनुसार, लगभग 7.53 लाख करोड़ रु. लागत की 51,165 किमी लंबाई की 484 रेलवे परियोजनाएं योजना/स्वीकृति/निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं, जिनमें से, 10,638 किमी लंबाई को चालू कर दिया गया है और मार्च, 2021 तक लगभग 2.14 लाख करोड़ रु. का व्यय किया गया है। इनमें शामिल हैं-

- 4,05,916 करोड़ रु. की लागत से 21,037 किमी की कुल लंबाई की 187 नई लाइन परियोजनाएं, जिनमें से, 2,621 किमी की लंबाई को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है और मार्च, 2021 तक 1,05,591 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।

- 53,171 करोड़ रु. की लागत से 6,213 किमी लंबाई की 46 आमान परिवर्तन परियोजनाएं, जिसमें से 3,587 किमी लंबाई को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है और मार्च 2021, तक 22,184 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।

- 2,93,471 करोड़ रु. की लागत से 23,915 किमी कुल लंबाई की 251 दोहरीकरण परियोजनाएं, जिसमें से 4,430 किमी लंबाई को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है और मार्च 2021, तक 86,041 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।

रेल परियोजना/ओं का पूरा होना राज्य सरकार द्वारा शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के पदाधिकारियों द्वारा वन संबंधी मंजूरी, लागत भागीदारी परियोजनाओं में राज्य सरकार द्वारा लागत भागीदारी का निक्षेप, परियोजनाओं की प्राथमिकता, बाधक जनोपयोगी सेवाओं की शिफ्टिंग, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, क्षेत्र की भौगोलिक और स्थलाकृतिक परिस्थितियों, परियोजना स्थल के क्षेत्र में कानून एवं व्यवस्था की स्थिति, जलवायु परिस्थितियों के कारण परियोजना विशेष के स्थल के लिए किसी वर्ष में कार्य के महीनों की संख्या इत्यादि पर निर्भर करता है और ये सभी कारक परियोजना परियोजना के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं, जिसे कार्य के अंतिम चरण में तैयार किया जाता है। बहरहाल, रेलें इन परियोजनाओं को जल्द से जल्द पूरा करने के लिए हर संभव प्रयास करती हैं।

रेल परियोजनाओं के त्वरित कार्यान्वयन के लिए भारतीय रेल द्वारा उठाए जा रहे विभिन्न उपायों में (i) परियोजनाओं का प्राथमिकीकरण (ii) प्राथमिकता वाली परियोजनाओं पर धन के आवंटन में पर्याप्त वृद्धि (iii) फील्ड स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन (iv) विभिन्न स्तरों पर परियोजनाओं की प्रगति की बारीकी से निगरानी और (v) शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीव संबंधी मंजूरियों और परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों को हल करने के लिए राज्य सरकारों और संबंधित प्राधिकारियों के साथ नियमित अनुवर्ती कार्रवाई करना शामिल है।

वर्ष 2014 से रेल बजट आवंटन में पर्याप्त वृद्धि की गई है और तद्नुसार परियोजनाएं चल रही हैं। 2014-19 के दौरान, नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण कार्यों के लिए भारतीय रेल में औसत वार्षिक बजट आवंटन, 2009-14 के दौरान, 11,527 करोड़ रुपए प्रति वर्ष से बढ़ाकर 26,026 करोड़ रुपए प्रति वर्ष किया गया है, जो 2009-14 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय की तुलना में 126% अधिक है। इन परियोजनाओं के लिए औसत बजट आवंटन वित्त वर्ष 2019-20 में 39,836 करोड़ रु. (2009-14 के औसत वार्षिक बजट आवंटन से 246% अधिक) और वित्त वर्ष 2020-21 के लिए 43,626 करोड़ रु. (2009-14 के औसत वार्षिक बजट आवंटन से 278% अधिक) था। वित्त वर्ष 2021-22 के लिए इन परियोजनाओं हेतु 52,398 करोड़ रु. का अभी तक का सबसे अधिक बजट परिव्यय मुहैया कराया गया है, जो 2009-14 के दौरान औसत वार्षिक परिव्यय से 355% अधिक है।

2014-21 के दौरान, 17,720 किमी लंबाई (3,681 किमी नई लाइन, 4,871 किमी आमान परिवर्तन और 9,168 किमी दोहरीकरण) को 2,531 किमी प्रतिवर्ष की औसत दर पर यातायात के लिए खोल दिया गया है जो 2009-14 (1520 किमी/वर्ष) के दौरान औसत कमिशनिंग से 67% अधिक है।

डाकघरों में रेलवे आरक्षण टिकटें जारी करना

यात्रियों को आरक्षित और अनारक्षित टिकट प्राप्त करने को सुगम बनाने के उद्देश्य से, भारतीय रेल द्वारा निम्नलिखित सुविधाएं प्रदान कर विभिन्न कदम उठाए गए हैं :-

आरक्षित टिकटें

i) लगभग 3,962 स्थानों पर कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) काउंटर।
ii) इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन (आईआरसीटीसी) की वेबसाइट और मोबाइल ऐप द्वारा आरक्षित टिकटें बुक करने की सुविधा।
iii) लगभग 375 डाकघरों में कंप्यूटरीकृत पीआरएस काउंटर।
iv) प्राधिकृत टिकटिंग एजेंटों, जैसे आईआरसीटीसी के ई-टिकटिंग एजेंट, यात्री टिकट सुविधा केंद्र (वाईटीएसके) द्वारा कागजी के साथ-साथ ई-टिकट बुक करने की सुविधा।

अनारक्षित टिकटें

v) भारतीय रेल के विभिन्न स्टेशनों पर लगभग 9,983 अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस) काउंटर।
vi) 2,737 ऑटोमैटिक टिकट वेंडिंग मशीनें (एटीवीएमएस)/कैश-क्वाइन और स्मार्ट कार्ड ऑपरेटेड (वर्सेटाइल) टिकट वेंडिंग मशीनें (सीओटीवीएमएस)।
vii) यूटीएस ऑन मोबाइल ऐप द्वारा अनारक्षित टिकट बुक करने की सुविधा।
viii) विभिन्न प्राधिकृत एजेंटों, जैसे जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस), यात्री टिकट सुविधा केंद्र (वाईटीएसके), स्टेशन टिकट बुकिंग एजेंट (एसटीबीए) आदि द्वारा अनारक्षित टिकट बुक करने की सुविधा।

डाकघरों में कंप्यूटरीकृत पीआरएस काउंटरों द्वारा आरक्षित टिकटें बुक करने की सुविधा वर्ष 2007 में प्रारंभ की गई थी। वर्तमान में यह सुविधा लगभग 375 डाकघरों में उपलब्ध है।

विस्टाडोम रेलगाड़ियाँ

वर्तमान में, क्षेत्रीय रेलों में 45 गाड़ियां उनकी संरचना में विस्टाडोम डिब्बों के साथ संचालित की जा रही हैं, जिसका विवरण निम्नानुसार है:-

क्षेत्रीय रेलें	गाड़ियों का ब्यौरा
मध्य	11007/08 मुंबई-पुणे एक्सप्रेस, 12051/52 मुंबई-मडगांव एक्सप्रेस, 12123/24 डेक्कन क्वीन एक्सप्रेस
पूर्व तट	18551/52 विशाखापत्तनम-किरंडुल एक्सप्रेस (अराकू तक)
पूर्वोत्तर सीमान्त	15777/78 अलीपुरद्वार-न्यू जलपाईगुड़ी एक्सप्रेस, 15887/88 गुवाहाटी-बदरपुर एक्सप्रेस, 15907/08 तिनसुकिया-नाहरलगुन एक्सप्रेस, 52593/95/98/44, 52541, 52540, 52556, दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे (एनजी)
पश्चिम	20947/48 अहमदाबाद-केवड़िया एक्सप्रेस, 20949/50 अहमदाबाद- केवड़िया एक्सप्रेस, 52965/66 महू-पातालपानी-कालाकुंड (एमजी), 09501/02, 09071/72 बिलीमोरा-वघई (एनजी)
दक्षिण पश्चिम	16539/40 यशवंतपुर-मंगलौर एक्सप्रेस, 16515/16 यशवंतपुर-कारवार एक्सप्रेस, 16575/76 यशवंतपुर-मंगलौर एक्सप्रेस, 16579/80 यशवंतपुर-शिमोगा एक्सप्रेस
उत्तर	52453/54,52459/60 कालका-शिमला एक्सप्रेस
पूर्वोत्तर	05319/20 मैलानी-बिछिया स्पेशल (एमजी)



मार्गों का चयन प्राकृतिक सुंदरता के आधार पर किया जाता है। इसके अलावा, विस्टाडोम कोचों का आवंटन विस्टाडोम कोचों की उपलब्धता इसकी परिचालननिक व्यवहार्यता, भार सीमा, ट्रेन की दिन की यात्रा और यात्रियों की मांग जैसे कारकों पर आधारित होती है।

देश में हाई स्पीड रेल कॉरिडोर

इस समय देश में हाई स्पीड रेल की मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना ही केवल एक स्वीकृत परियोजना है जो जापान सरकार से प्राप्त वित्तीय एवं तकनीकी सहायता के साथ कार्यान्वित की जा रही है। मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) परियोजना की वर्तमान स्थिति निम्नानुसार है:-

- वन्यजीव संबंधी, तटीय नियमन जोन (सीआरजेड) और वन संबंधी स्वीकृति के संबंध में सभी सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त कर ली गई हैं।
- लगभग 1,396 हेक्टेयर की कुल भूमि की आवश्यकता में से 1,193 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण कर लिया गया है।
- संपूर्ण परियोजना को 27 संविदा पैकेजों में बांट दिया गया है। इस



समय, 12 पैकेज दिए जा चुके हैं, 3 मूल्यांकन के अधीन हैं और 4 पैकेजों के लिए निविदाएं आमंत्रित की जा चुकी हैं।
- गुजरात और दादरा और नगर हवेली में कुल 352 किमी में से 342 किमी लंबाई में सिविल कार्य शुरू हो गया है।

भूमि अधिग्रहण पूरा हो जाने और सभी संविदाओं को अंतिम रूप दिए जाने के बाद ही लागत में अनुमानित वृद्धि और समयसीमा का पूर्ण निर्धारण किया जा सकता है।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय (एमओआर) ने निम्नलिखित 7 हाई स्पीड रेल गलियारों के लिए सर्वेक्षण करने और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने का विनिश्चय किया है:

नए बुलेट ट्रेन गलियारे

रेल मंत्रालय ने निम्नलिखित तीव्र गति रेल गलियारों के लिए सर्वेक्षण करने और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने का निर्णय लिया है:-

- दिल्ली-वाराणसी, • दिल्ली-अमृतसर, • दिल्ली-अहमदाबा द,
- मुंबई-नागपुर, • मुंबई-हैदराबाद,
- चेन्नै-बंगलुरु-मैसूर,
- वाराणसी-हावड़ा

राष्ट्रीय रेल योजना – 2030

भारतीय रेल ने राष्ट्रीय रेल योजना-2030 तैयार की है। 2030 तक 'भविष्य के लिए तैयार' रेलवे प्रणाली तैयार करने की योजना है। इसका लक्ष्य माल ढुलाई में रेलवे की मॉडल हिस्सेदारी को 45% तक बढ़ाने हेतु परिचालनिक क्षमताओं और वाणिज्यिक नीतिगत पहलों के आधार पर रणनीतियां तैयार करना है। इस योजना का उद्देश्य मांग से पहले क्षमता का सृजन करना है, जिससे 2050 तक भविष्य की मांग को पूरा किया जा सकेगा और माल यातायात में रेलवे की हिस्सेदारी 45% तक बढ़ेगी। और इसे बनाए रखना है, जिसके लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) सहित सभी वित्तीय मॉडलों पर विचार किया जा रहा है।

चूंकि भारतीय रेल देश का विकास इंजन है, इसलिए एनआरपी का उद्देश्य रेलवे को और अधिक कुशल, हरित और आधुनिक बनाने के लिए रेलवे में सुधार करना है जो आम आदमी को परिवहन के सस्ते, सुरक्षित और सुनिश्चित साधन उपलब्ध कराएगी, चाहे वह यात्री खंड में हो या माल ढुलाई खंड में। इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए राष्ट्रीय रेल योजना की निम्नलिखित मुख्य विशेषताओं की पहचान की गई है :

- माल ढुलाई में रेलवे की मॉडल हिस्सेदारी को 45% तक बढ़ाने के लिए परिचालनिक क्षमताओं और वाणिज्यिक नीतिगत पहलों, दोनों के आधार पर रणनीतियां तैयार करना।
- माल गाड़ियों की औसत गति को बढ़ाकर 50 किमी प्रति घंटा करके माल ढुलाई के पारगमन समय को काफी कम करना।
- राष्ट्रीय रेल योजना के भाग के रूप में 2024 तक 100% विद्युतीकरण, भीड़-भाड़ वाले मार्गों को मल्टी ट्रैक करना, दिल्ली-हावड़ा और दिल्ली-मुंबई मार्गों पर 160 किमी/प्रति घंटे तक गति का उन्नयन, अन्य सभी स्वर्णिम चतुर्भुज-स्वर्णिम विकर्ण (जीक्यू/जीडी) मार्गों पर 130 किमी प्रति घंटे तक गति का उन्नयन और सभी जीक्यू/जीडी मार्ग पर सभी समपारों को समाप्त करना जैसी परियोजनाओं के त्वरित कार्यान्वयन के लिए विजन 2024 शुरू किया गया है।
- नए डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की पहचान करना।
- नए हाई स्पीड रेल कॉरिडोर की पहचान करना।
- यात्री यातायात के साथ-साथ माल ढुलाई के लिए चल स्टॉक की आवश्यकता के लिए माल डिब्बों की आवश्यकता का आकलन करना।
- 100% विद्युतीकरण (हरित ऊर्जा) और माल ढुलाई में मॉडल शेयर बढ़ाने के दोहरे उद्देश्यों को पूरा करने के लिए लोकोमोटिव की आवश्यकता का आकलन करना।
- पूंजी में कुल निवेश का आकलन, जो आवधिक विवरण के साथ अपेक्षित होगा।
- चल स्टॉक के संचालन और स्वामित्व, माल ढुलाई और यात्री टर्मिनलों के विकास, रेलपथ अवसंरचना के विकास/संचालन आदि जैसे क्षेत्रों में निजी क्षेत्र की निरंतर भागीदारी।

वंदे भारत ट्रेन

भारतीय रेल का एक नया युग

गौरव कृष्ण बंसल
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार



ट्रैक पर दौड़ती वंदे भारत ट्रेन

परिचय

वंदे भारत ट्रेनों के सफलतापूर्वक परिचालन को 3 साल हो चुके हैं और ये ट्रेनें प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी के विजन 'आत्मनिर्भर भारत' का एक उत्कृष्ट उदाहरण साबित हुई हैं। यह अपनी तरह का पहला इंजन-रहित ट्रेन सेट है जो वितरित ट्रैक्शन पर चलता है। ये ट्रेनें विदेशों में चल रही इसी प्रकार की ट्रेनों की तुलना में काफी सस्ती हैं।

वंदे भारत : ट्रेनों का अगला स्तर

15 फरवरी, 2019 को प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी द्वारा झंडी दिखाकर रवाना की गई वंदे भारत (ट्रेन-18) सेमी-हाई स्पीड ट्रेनें हैं जिन्हें 100 करोड़ रुपये के परिव्यय पर इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई में डिज़ाइन, विकसित और निर्मित किया गया है। इन ट्रेनों में 180 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलने की क्षमता है। तेजी से चलने और रुकने के लिए डिज़ाइन की गईं इन ट्रेनों में यात्रा के समय को कम करने की क्षमता है। ये स्वचालित ट्रेनें हैं जिन्हें किसी लोकोमोटिव पुल की आवश्यकता नहीं होती है, जिससे कुल यात्रा समय में कमी होती है तथा एक ट्रेन सेट द्वारा की जाने वाली यात्राओं की संख्या में सुधार होता है।

वंदे भारत ट्रेनों को शताब्दी ट्रेनों के उन्नत संस्करण के रूप में देखा जा सकता है, जो बेहतर सुविधाओं से युक्त शताब्दी एक्सप्रेस की तुलना में बेहतर यात्रा अनुभव प्रदान करती हैं। इनके एक्जीक्यूटिव क्लास में यूरोपीयन शैली की घूमने वाली सीटें, व्यक्तिगत रूप से पढ़ने की रोशनी और विसरित एलइडी प्रकाश व्यवस्था जैसी सुविधाएं दी गई हैं जो यात्रियों को बेहतर अनुभव प्रदान करती हैं। ट्रेन में 16 यात्री कारें हैं, जिनमें 1,128 यात्रियों के बैठने की क्षमता है। प्रदूषण मुक्त माहौल प्रदान करने के लिए धूल मुक्त वातावरण हेतु पूरी तरह से सील गैंग-वे और आधुनिक बायो-वैक्यूम शौचालय इसमें लगाए गए हैं।

वंदे भारत एक्सप्रेस का निर्माण करते समय यात्रियों की सुरक्षा एवं संरक्षा प्रमुख



बेहतरीन आंतरिक साज-सज्जा

चिंताओं में से एक रही है। प्रत्येक कोच में सेंसर-आधारित इंटरकनेक्टिंग दरवाजे के साथ स्लाइडिंग फुटस्टेप्स के साथ स्वचालित प्रवेश/निकास द्वार हैं। ट्रेन में एक जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली है, जिसे यात्रा की दिशा में सरेखित किया जा सकता है (केवल एक्जीक्यूटिव क्लास में)। एक आधुनिक मिनी पेंट्री भी लगी हुई है जहां फ्रीजर और हॉट केस भी उपलब्ध कराए गए हैं। मनोरंजन के उद्देश्य से ऑनबोर्ड वाई-फाई और जीपीएस पर आधारित एक ऑडियो-विजुअल सूचना प्रणाली भी लगी हुई है।

वंदे भारत ट्रेनों में करीब 15 फीसदी कलपुर्जे ही आयातित हैं। ऐसा अनुमान है कि यदि उत्पादन की मात्रा बढ़ जाती है तो इस घटक प्रतिशत को कम किया जा सकता है।

वर्तमान में दो रूटों–दिल्ली-वाराणसी और दिल्ली-कटरा के बीच पूरी क्षमता के साथ ये ट्रेनें चल रही हैं। कोविड-19 महामारी प्रतिबंधों के बावजूद वंदे भारत ट्रेनों की लोकप्रियता यात्रियों के बीच बढ़ रही है। 01 अप्रैल 2021 से 10 फरवरी,



अत्याधुनिक पैंट्री सुविधाएं

2022 तक नई दिल्ली-वाराणसी जंक्शन-नई दिल्ली के बीच चलने वाली वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेनों ने 450 फेरे पूरे करके 4,48,640 यात्रियों को गंतव्य तक पहुंचाया है। ये ट्रेनें करीब 88 फीसदी भर कर चल रही हैं जो यह साबित करता है कि लोगों द्वारा इसे अत्यधिक पसंद किया जा रहा है। इस अवधि के दौरान नई दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी कटरा-नई दिल्ली रूट पर वंदे भारत एक्सप्रेस ने 395 फेरे लगाकर 3,43,083 यात्रियों को



डुअल मोड प्रकाश व्यवस्था और वातावरण नियंत्रण प्रणाली



संपर्क रहित बॉयो वैक्यूम शौचालय एवं वाई-फाई सुविधा

गंतव्य तक पहुंचाया। इस रूट पर चलने वाली ट्रेनों में करीब 77 फीसदी सीटें भरी थीं।

आगे का सफर

वंदे भारत की यात्रियों और रेलवे की दोनों की जरूरतों को पूरा करने की क्षमता को ध्यान में रखते हुए यह आशा की जा रही है कि ये ट्रेनें भारतीय रेल के यात्री खंड का चेहरा बदल देंगी। ये ट्रेनें यात्रियों के लिए न सिर्फ ज्यादा तेज, बेहतर और सुरक्षित यात्रा उपलब्ध कराएंगी बल्कि प्रतिवर्ष प्रतीक्षा सूची में खड़े रह जाने वाले यात्रियों की प्रतीक्षा भी कम करेंगी। वंदे भारत अभी विकास के चरण में है, जो यात्रियों के लिए यात्रा अनुभव को

और बेहतर करेंगी। मसौदा राष्ट्रीय रेल योजना 2024 के अनुसार, वंदे भारत रेलगाड़ियां स्वर्णिम चतुर्भुज और स्वर्णिम विकर्ण पर चलेंगी क्योंकि इन मार्गों को 160 किमी प्रति घंटे की गति से चलने के लिए उन्नत किया जा रहा है।

400 नई ऊर्जा दक्ष वंदे भारत ट्रेनों के शुरू होने से लगभग 40,000 करोड़ रुपये का कारोबार होने का अनुमान है, जिसे रोजगार सृजन और अन्य सहायक क्षेत्रों के लाभों के साथ जोड़ा जा सकता है। यह घोषणा 2022 के बजट में की गई थी, जो अगले 3 साल के समय में पूरी होगी। भारतीय रेल को अपने राजस्व, सतता और लाभप्रदता को बढ़ाने के लिए अंततः नई सेवाओं को शुरू करने की जरूरत है जोकि लागत- प्रतिस्पर्धी, तेज और यात्रियों को आकर्षित करने वाली हों। वंदे भारत में कम समय में महानगरीय शहरों को जोड़ने की बेहतर क्षमता है। तेजी से संपर्क से विकास की गति में भी तीव्र वृद्धि आयेगी।









ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामुला रेल लिंक परियोजना
देश की सबसे लम्बी रेल सुरंग खोदने का कार्य पूर्ण

– श्री ए. के. खंडेलवाल
सीएओ/यूएसबीआरएल, उत्तर रेलवे

जम्मू एवं कश्मीर को एक वैकल्पिक, विश्वसनीय और हर मौसम में उपलब्ध रहने वाली जन यातायात प्रणाली उपलब्ध कराने के लिए भारत सरकार ने ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामुला रेल लिंक परियोजना के अंतर्गत कश्मीर घाटी को भारतीय रेल के नेटवर्क के साथ जोड़ने के लिए ऊधमपुर से बारामुला तक 272 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन बिछाने की योजना बनाई है। यह राष्ट्रीय परियोजना स्वतंत्रता के बाद भारतीय रेल द्वारा किया गया अब तक का सबसे चुनौतीपूर्ण रेल निर्माण कार्य है। ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामुला रेल लिंक परियोजना शिवालिक पर्वत श्रेणियों से शुरू होकर मध्य हिमालय की ऊँची पीर पंजाल की पहाड़ियों से होती हुई कश्मीर घाटी तक पहुँचती है। बेहतर निष्पादन और निगरानी के लिए इस परियोजना को चार चरणों में विभाजित किया गया है। ऊधमपुर-कटड़ा (25 किलोमीटर), कटड़ा-बनिहाल (111

12.758 किमी लम्बी सुरंग टी-49, अब 11.2 किमी लम्बी टी-80 पीर पंजाल सुरंग को पीछे छोड़ते हुए भारत की सबसे लम्बी रेल सुरंग बन गई है

किलोमीटर), बनिहाल-काजीगुंड (18 किलोमीटर) और काजीगुंड-बारामूला (118 किलोमीटर)। कुल 272 किलोमीटर में से 161 किलोमीटर रेल मार्ग पूरा हो गया है और इस पर रेल परिचालन हो रहा है। बनिहाल-काजीगुंड बारामूला सेक्शन में रेलों का परिचालन हो रहा है। ये ट्रेनें पीर-पंजाल पर्वत शृंखला को पार करने के लिए प्रसिद्ध 11.2 किलोमीटर लम्बी सुरंग टी-80 से होकर कश्मीर घाटी में प्रवेश करती हैं। वर्ष 2014 में ऊधमपुर-कटड़ा सेक्शन के पूरा हो जाने के बाद रेलगाड़ियों को जम्मू से श्रीमाता वैष्णो कटड़ा तक विस्तार दिया गया है।

कटड़ा-बनिहाल के बीच 111 किलोमीटर के शेष रेल मार्ग का कार्य तेजी से चल रहा है। कटड़ा-बनिहाल रेल सेक्शन इस परियोजना का सबसे चुनौतीपूर्ण हिस्सा है। पहाड़ी क्षेत्र होने के कारण इस रेल मार्ग का 94% भाग सुरंगों व पुलों पर रहेगा। इस रेल मार्ग पर 09 रेल स्टेशनों के साथ-साथ बड़ी संख्या में सुरंगों और पुलों का निर्माण किया जा रहा है। जम्मू एवं कश्मीर के रियासी और रामबन जिले की विषम पहाड़ियों में सुरंग बनाने का कार्य बहुत ही कठिन रहा है। इस क्षेत्र में शक्तिशाली चिनाब नदी की तेज बहने वाली सहायक धाराओं और गहरी घाटियों पर पुलों का निर्माण करना कोई आसान काम नहीं है।

चुनौतियों के बावजूद अनेक प्रमुख अतुल्यनीय संरचनाएं, विश्व का सबसे ऊँचा पुल- 'चिनाब पुल', पहला केबल आधारित रेल पुल - 'अंजी पुल' और 12.758 किलोमीटर लम्बी देश की सबसे लम्बी रेल 'सुरंग-टी 49' का निर्माण भी इस रेल सेक्शन पर हो रहा है। रेलवे को परियोजना स्थलों तक पहुँचने के लिए पहले सड़कों का निर्माण करना पड़ा जोकि इस क्षेत्र की भौगोलिक स्थिति को देखते हुए बेहद कठिन काम था। इस प्रक्रिया में अनेक सड़क सुरंगों और सड़क पुलों का निर्माण भी किया गया है।

15 फरवरी, 2022 को परियोजना की एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि तब हासिल हुई जब टी-49 सुरंग को आर-पार कर लिया गया। सुरंग को दोनों सिरों से खोदने का कार्य प्रारम्भ करके बीच में दोनों को मिला दिया



टी-49 सुरंग

गया। सावधानीपूर्वक बनाई गई योजना और सटीक तरीके से किए गए कार्यों के परिणामस्वरूप, ब्रेक-थ्रू के बाद सुरंग का स्तर और लाइन पूरी तरह से मिल गए। सुरंग टी-49 ने अब 11.2 किलोमीटर टी-80 पीर पंजाल सुरंग को पीछे छोड़ते हुए भारत की सबसे लम्बी रेल सुरंग होने का गौरव प्राप्त कर लिया है।

सुरंग टी-49 जम्मू एवं कश्मीर के रामबन जिले में स्थित है। सुरंग का दक्षिणी द्वार 1,400 मीटर की ऊँचाई पर स्थित खूबसूरत सुंबर गांव में स्थित है। जबकि इसका उत्तरी द्वार 1,600 मीटर की ऊँचाई पर स्थित महू-मंगत घाटी के अरपिंचला गांव में खुलता है। यह सुरंग ट्यूबों का एक परिसर है जिसके अंतर्गत मुख्य सुरंग, एस्केप सुरंग और सड़क सुरंगें (एडिट) शामिल हैं। मुख्य सुरंग बहुत लम्बी होने के कारण इसके निर्माण के लिए सड़क सुरंगों की आवश्यकता थी। इसके लिए तीन सड़क सुरंगों उर्निहाल सुरंग, हिंगनी सुरंग और कुंदन सुरंग का निर्माण किया गया। अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार, मुख्य सुरंग के समानांतर एस्केप सुरंग का निर्माण किया गया, जो 375 मीटर के अंतराल पर आड़े रास्तों से जुड़ी है और राहत, बचाव तथा पुनर्निर्माण कार्यों में सहायक सिद्ध होगी। मेगा सुरंग का रूलिंग ग्रेडिएंट 80 में 01 है और इसे 100 किलोमीटर प्रति घंटा गति सीमा के लिए डिजाइन किया गया है।

सुरंग का निर्माण न्यू ऑस्ट्रियन टनलिंग पद्धति द्वारा किया गया है जो ड्रिल और ब्लास्ट प्रक्रियाओं की एक आधुनिक तकनीक है। सुरंग का क्रॉस सेक्शन प्रोफाइल घोड़े की नाल के आकार का है। उत्तर रेलवे टनल का निर्माण कार्य इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड द्वारा करवा रही है। मैसर्स एएफसीओएनएस नॉर्थ पोर्टल की 7.658 किलोमीटर टनल का कार्य कर रही है जबकि मैसर्स एचसीसी साउथ पोर्टल की 5.1 किलोमीटर टनल का कार्य कर रही है। सुरंग के निर्माण कार्य में भौगोलिक स्थिति, चट्टानी परेशानियों, सुरंग में पानी निकलने जैसी अनेक चुनौतियों के बावजूद कठिन परिस्थितियों में इसका निर्माण कार्य किया जा रहा है। उत्तर रेलवे, इरकॉन इंटरनेशनल व मैसर्स एचसीसी तथा एएफसीओएनएस के कुशल व तजुर्बेकार इंजीनियरों की टीम ने अथक परिश्रम के बाद इस बेहद चुनौतीपूर्ण टनल की आर-पार खुदाई कर एक बड़ी महत्त्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की है। सुरंग निर्माण गतिविधियों के लिए एजेंसियों ने आस-पास के गांवों के निवासियों को रोजगार पर लगाया, इससे इस क्षेत्र के समग्र सामाजिक-आर्थिक परिदृश्य में सकारात्मक बदलाव आया है।

रेलवे सुरक्षा बल के 7 जांबाज वर्ष 2021 श्रृंखला के 'जीवन रक्षा' पदकों से सम्मानित

जीवन रक्षा पदक से पुरस्कृत

01	03	05	07
वर्ष 2018	वर्ष 2019	वर्ष 2020	वर्ष 2021

मिशन जीवन रक्षा के तहत् आरपीएफ ने

2021 में जिंदगियाँ बचाई **601** — **1650** पिछले 4 वर्षों में

सर्वोत्तम जीवन रक्षा पदक

सर्वोत्तम जीवन रक्षा पदक नागरिकों के अलावा सशस्त्र बलों, पुलिस अथवा अग्नि शमन सेवा के ऐसे जांबाजों की वीरता को सम्मानित करने के लिए प्रदान किया जाता है, जो अपने कर्तव्य का निर्वहन करते हुए अपने जीवन को संकट में डालकर अन्य लोगों की बहुमूल्य जिंदगियों की रक्षा करते हैं। इस सम्मान के अंतर्गत पदक, प्रमाण पत्र और 2 लाख रुपये का नकद पुरस्कार प्रदान किया जाता है। वर्ष 2021 में आरपीएफ के निम्नलिखित कर्मियों को **सर्वोत्तम जीवन रक्षा पदक** से सम्मानित किया गया है:

ज्ञान चंद (मरणोपरांत) उत्तर मध्य रेलवे



स्वर्गीय श्री ज्ञान चंद, हेड कांस्टेबल आरपीएफ, उत्तर मध्य रेलवे, 2 मई 2021 को भरवारी स्टेशन पर रात लगभग 11:41 बजे रोजनामचा राइटर के रूप में अपने दायित्व का निर्वहन कर रहे थे। तभी उन्होंने एक महिला को आत्महत्या करने के इरादे से सामने से आती प्रयागराज-जाजपुर एक्सप्रेस की ओर मुंह करके पटरी पर खड़े देखा। श्री ज्ञान चंद ने उस महिला को चौकन्ना किया, लेकिन वह पटरी से नहीं हटी। यह देख कर श्री ज्ञान चंद ने उस महिला की ओर छलांग लगाई और पलक झपकते ही उस महिला को उसकी सुरक्षा के लिए परे धकेल दिया, लेकिन वह खुद को नहीं बचा सके और सामने से आती ट्रेन से टकरा गए और कर्तव्य का निर्वहन करते हुए अपने प्राणों की आहुति दे दी।

श्री अनिल कुमार (मध्य रेल)

श्री अनिल कुमार, कांस्टेबल, रेलवे सुरक्षा बल, मुंबई मंडल/मध्य रेलवे ठाणे स्टेशन पर यात्रियों के सामान को चोरी होने से बचाने और उसका पता लगाने के लिए तैनात थे। 3 दिसंबर, 2019 को रात लगभग 10:29 बजे उनकी नजर एक व्यक्ति पर पड़ी, पटरी से प्लेटफॉर्म नंबर-7 पर चढ़ने की कोशिश कर रहा था, जबकि सामने से आती ट्रेन नंबर 18029 उसके बहुत करीब पहुंच चुकी थी। श्री अनिल कुमार उस समय प्लेटफॉर्म नंबर-6 पर थे। उस व्यक्ति के जीवन को खतरे में देख उन्होंने अपने जीवन की परवाह न करते हुए पटरी पर छलांग लगा दी और क्षण भर ही उस व्यक्ति को खतरे से बाहर निकाल दिया। सही समय पर और साहसपूर्ण कार्रवाई के कारण वह एक व्यक्ति के मूल्यवान जीवन को बचाने में सक्षम हो सके।



उत्तम जीवन रक्षा पदक

नागरिकों के अलावा सशस्त्र बलों, पुलिस अथवा अग्निशमन सेवा के ऐसे जांबाजों की वीरता को सम्मानित करने के लिए प्रदान किया जाता है, जो अपने कर्तव्य का निर्वहन करते हुए अपने जीवन को संकट में डालकर अन्य लोगों की बहुमूल्य जिंदगियों की रक्षा करते हैं। इस सम्मान के अंतर्गत पदक, प्रमाण पत्र और 1.5 लाख रुपये (डेढ़ लाख रुपये) का नकद पुरस्कार प्रदान किया जाता है। वर्ष 2021 में आरपीएफ के निम्नलिखित कर्मियों को **उत्तम जीवन रक्षा पदक** से सम्मानित किया गया है:

राजबीर सिंह, उत्तर रेलवे



23 जुलाई, 2021 को रात 10:42 बजे एक यात्री चलती ट्रेन नंबर 04379 में चढ़ने की कोशिश कर रहा था कि तभी वह फिसल गया और उसका पैर ट्रेन और प्लेटफॉर्म के बीच फंस गया। उस समय ड्यूटी पर तैनात आरपीएफ कांस्टेबल श्री राजबीर सिंह फौरन इस यात्री की ओर दौड़े और उसे चलती ट्रेन से सुरक्षित बाहर खींच लिया और इस दौरान वह भी घायल हो गए। इस विकट परिस्थिति से जूझते हुए खुद को शांत रखते हुए कांस्टेबल राजबीर सिंह अपने जीवन को संकट में डालकर एक अनमोल जीवन बचाने में सफल रहे। उनकी इस बहादुरी की सराहना करते हुए महामहिम राष्ट्रपति द्वारा उन्हें **जीवन रक्षा पदक** प्रदान किया गया है।

त्रिदीप पॉल, पूर्व रेलवे



कोलकाता के 14 स्ट्रैंड रोड स्थित न्यू कोइलाघाट बिल्डिंग की 13वीं मंजिल में 08 मार्च, 2021 को भीषण आग भड़क उठी, जिसमें कई लोग आग और धुएं के कारण फंस गए। यह देख कांस्टेबल त्रिदीप पॉल ने अपनी जान और सुरक्षा की परवाह न करते हुए और अदम्य साहस का परिचय देते हुए न केवल आग बुझाने में मदद की बल्कि इमारत में फंसे तीन लोगों की भी रक्षा की। उनकी इस बहादुरी की सराहना करते हुए महामहिम राष्ट्रपति द्वारा उन्हें **जीवन रक्षा पदक** प्रदान किया गया है।

दिनकर तिवारी, पूर्व रेलवे



कोलकाता के 14 स्ट्रैंड रोड स्थित न्यू कोइलाघाट बिल्डिंग की 13वीं मंजिल में 08 मार्च, 2021 को भीषण आग भड़क उठी, जिसमें कई लोग आग और धुएं के कारण फंस गए। यह देख कांस्टेबल दिनकर तिवारी ने अपनी जान और सुरक्षा की परवाह न करते हुए अदम्य साहस का परिचय देते हुए न केवल आग बुझाने में मदद की बल्कि इमारत में फंसे तीन लोगों की भी रक्षा की। उनकी इस बहादुरी की सराहना करते हुए महामहिम राष्ट्रपति द्वारा उन्हें **जीवन रक्षा पदक** प्रदान किया गया है।

संजीत कुमार राम, दक्षिण पूर्व रेलवे



बिष्णुपुर रेलवे स्टेशन पर 20 जुलाई, 2021 को एक व्यक्ति ने आत्महत्या करने के इरादे से सामने से आ रही ट्रेन के आगे पटरी पर छलांग लगा दी। ट्रेन जब 100 मीटर की दूरी पर थी तो एचसी / संजीत कुमार राम की नजर उस व्यक्ति पर पड़ी। वह तुरंत मौके की ओर लपके और अपनी जान की परवाह किए बिना उसे पटरी से परे धकेल दिया। इस तरह उन्होंने एक ऐसे व्यक्ति की जान बचा ली, जो आत्महत्या करने जा रहा था। उनकी इस बहादुरी की सराहना करते हुए महामहिम राष्ट्रपति द्वारा उन्हें **जीवन रक्षा पदक** प्रदान किया गया है।

जीवन रक्षा पदक

नागरिकों के अलावा सशस्त्र बलों, पुलिस अथवा अग्निशमन सेवा के ऐसे जांबाजों की वीरता को सम्मानित करने के लिए प्रदान किया जाता है, जो अपने कर्तव्य का निर्वहन करते हुए अपने जीवन को संकट में डालकर अन्य लोगों की बहुमूल्य जिंदगियों की रक्षा करते हैं। इस सम्मान के अंतर्गत पदक, प्रमाण पत्र और 1 लाख रुपये (एक लाख रुपये) का नकद पुरस्कार प्रदान किया जाता है. वर्ष 2021 में आरपीएफ के निम्नलिखित कर्मियों को **जीवन रक्षा पदक** से सम्मानित किया गया है:

बोंगू नरसिम्हा राव, दक्षिण पूर्व रेलवे



बांकुरा रेलवे स्टेशन पर 12 फरवरी, 2021 को एक व्यक्ति ने सामने से आ रही ट्रेन नंबर - 08027 (एएसएन - केजीपी पैसेंजर) के सामने आत्महत्या करने के इरादे से पटरी पर छलांग लगा दी। सीटी/बोंगू नरसिम्हा राव ने उस व्यक्ति को देखा और वह तुरंत मौके की ओर लपकते हुए और अपनी जान की परवाह किए बिना उसे पटरी से परे धकेल दिया। इस तरह उन्होंने एक ऐसे व्यक्ति की जान बचा ली, जो आत्महत्या करने जा रहा था। उनकी इस बहादुरी की सराहना करते हुए महामहिम राष्ट्रपति द्वारा उन्हें **जीवन रक्षा पदक** प्रदान किया गया है।

यह राष्ट्रव्यापी सम्मान उनके परिवारों और उनकी यूनिट्स को गौरवान्वित करेगा तथा आरपीएफ को समर्पण और मानवीय सेवा के अग्रदूत के रूप में प्रदर्शित करेगा।

राष्ट्र की सेवा के लिए प्रदान किया गया यह सम्मान आरपीएफ के कर्मियों को ऐसे साहसी कार्यों का अनुकरण करने तथा भविष्य में और अधिक पुरस्कार प्राप्त करने की याद दिलाएगा। भारतीय रेल आरपीएफ के सभी पदक विजेताओं और उनके परिवारों को बधाई देता है।

फार्म-IV

घोषणा

भारतीय रेल के स्वामित्व एवं अन्य विवरण के संबंध में घोषणा

1.	प्रकाशन	:	नई दिल्ली
2.	प्रकाशन की अवधि	:	मासिक
3.	मुद्रक का नाम	:	**श्री प्रशान्त कुमार पट्टनायक**
	राष्ट्रीयता	:	भारतीय
	पता	:	व्यापार प्रबंधक, कमरा नं. 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-1
4.	प्रकाशक का नाम	:	**श्री प्रशान्त कुमार पट्टनायक**
	राष्ट्रीयता	:	भारतीय
	पता	:	व्यापार प्रबंधक, कमरा नं. 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-1
5.	संपादक का नाम	:	**श्री योगेश अवस्थी**
	राष्ट्रीयता	:	भारतीय
	पता	:	संपादक, कमरा नं. 411, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-1
6.	इन व्यक्तियों के नाम व पते, जो समाचार पत्र की कुल पूंजी के एक प्रतिशत से अधिक के स्वामी हैं	:	रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) कमरा नं. 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001

मैं, प्रशान्त कुमार पट्टनायक, एतद् द्वारा घोषणा करता हूं कि उपरोक्त विवरण मेरी जानकारी व विश्वास के अनुसार सही है।

प्रशान्त कुमार पट्टनायक,
प्रकाशक



जनवरी 2022 के दौरान आरपीएफ का प्रदर्शन

रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) पर रेलवे संपत्ति, यात्री क्षेत्र, यात्रियों तथा उनसे संबंधित मामलों की सुरक्षा करने की जिम्मेदारी का दायित्व सौंपा गया है। आरपीएफ के जवान रेलवे तथा रेल यात्रियों की सुरक्षा के प्रयोजन के लिए असाधारण सेवा प्रदान करते रहे हैं। वे देखभाल और सुरक्षा की जरूरतमंद महिलाओं तथा बच्चों की देखभाल तथा उनकी सुरक्षा से संबंधित आवश्यक मामलों में भी सहायता उपलब्ध कराते हैं। बल के जवानों की विभिन्न गतिविधियों, जिनका निष्पादन वे अपने निर्धारित दायित्वों से आगे बढ़ कर करते हैं, में उन्हें प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए जनवरी 2022 से विभिन्न नामों के तहत कई प्रचालन आरंभ करने का निर्णय लिया गया है।

आरपीएफ अपनी जान की बाजी लगा कर अपने निर्धारित दायित्व से आगे बढ़ कर विभिन्न रेलवे स्टेशनों तथा रेलवे क्षेत्र में दिन-रात चल रही रेलगाड़ियों के पहियों के नीचे आने का खतरा उठा कर भी लोगों के प्राण बचाते हैं। अब इस कार्यकलाप को 'मिशन जीवन रक्षा' के तहत 'मिशन मोड' में आरंभ किया गया है। आरपीएफ के जवानों ने जनवरी 2022 के दौरान इस मिशन के तहत 42 लोगों, 20 पुरुषों तथा 22 महिलाओं की जानें बचाई।

आरपीएफ ने देखभाल और सुरक्षा के जरुरतमंद बच्चों को, जो विभिन्न कारणों से अपने घरों से भाग गए या खो गए / अपने परिवार से अलग हो गए, को फिर से एकजुट करने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई है। अगर समय पर उन्हें बचाया नहीं गया तो उनकी तस्करी किए जाने का खतरा रहता है। बल के जवानों को इस नेक ध्येय के प्रति प्रेरित किया गया तथा 'ऑपरेशन नन्हे फरिश्ते' के कोड नाम के तहत एक अखिल भारतीय कार्यक्रम आरंभ किया गया। देखभाल और सुरक्षा के जरूरतमंद 1,045 बच्चे (701 बच्चे तथा 344 लड़कियों), जो भारतीय रेल के संपर्क में आए, जनवरी 2022 के दौरान एनजीओ के समन्वयन के साथ अनुवर्ती कार्रवाई में मुक्त कराए गए। वर्तमान में पूरे भारतीय रेल के 132 रेलवे स्टेशनों पर चाइल्ड हेल्प डेस्क क्रियाशील हैं।

महिला यात्रियों को बेहतर सुरक्षा उपलब्ध कराने हेतु कोड नाम 'महिला सुरक्षा' के तहत कई पहल आरंभ की गई। जनवरी, 2022 के दौरान महिला यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर 'महिला सुरक्षा' टीमें तैनात की गई हैं जिससे महिला यात्रियों को सुरक्षा उपलब्ध कराई जा सके। इस उद्देश्य के लिए पूरे देश भर में लगभग 13,000 रेलगाड़ियों को कवर किया गया है। रोकथाम संबंधी अन्य उपायों में आरपीएफ ने उत्पीड़त तथा छेडछाड़ के मामलों में 05 व्यक्तियों को गिरफ्तार किया तथा महिला डिब्बे में यात्रा कर रहे 2,185 व्यक्तियों को बंदी बनाया।

आरपीएफ के जवान, विशेष रूप से महिला जवान जो वर्तमान में कुल संख्या की लगभग 9 प्रतिशत हैं, 'ऑपरेशन मातृशक्ति' के तहत रेल यात्रा के दौरान प्रसव पीड़ा से गुजरने वाली गर्भवती महिलाओं की सहायता करती हैं। जनवरी 2022 के दौरान महिला आरपीएफ जवानों ने ऐसी सात महिलाओं की सहायता की और वे उनके बच्चों को इस सुंदर संसार में ला पाने में सहायक सिद्ध हुई।

हालांकि पुलिसिंग भारतीय संविधान की 7वीं अनुसूची के तहत राज्य का विषय है, आरपीएफ ऑपरेशन 'यात्री सुरक्षा' के तहत यात्री अपराध का मुकाबला करने के क्षेत्र में राज्य पुलिस के प्रयासों का पूरक है। जनवरी, 2022 के दौरान आरपीएफ ने यात्रियों के खिलाफ अपराध के 254 मामलों में संलिप्त 300 से अधिक अपराधियों को गिरफ्तार किया तथा उन्हें संबंधित जीआरपी/स्थानीय पुलिस के हवाले कर दिया। इसी ऑपरेशन 'यात्री सुरक्षा' के तहत आरपीएफ यात्रियों की सुरक्षा संबंधित या अन्य शिकायतों को प्राप्त करने तथा उनका समाधान करने के लिए 24 घंटे कॉल (टोल फ्री 139 तथा अन्य सोशल मीडिया फोरम अर्थात् ट्विटर, फेसबुक, इंस्टाग्राम आदि) पर उपलब्ध है। जनवरी 2022 के दौरान, टोल फ्री हेल्पलाइन नंबर

139 (24 X 7) और सुरक्षा से संबंधित ट्विटर पर संकटग्रस्त यात्रियों से प्राप्त 11230 से अधिक कॉल/शिकायतों पर तुरंत ध्यान दिया गया और उनका समाधान किया गया।

रेलवे के माध्यम से मानव तस्करी के खतरे को रोकने के लिए आरपीएफ 24 घंटे अन्य हितधारकों के समन्वयन के साथ काम करता रहा है। ऑपरेशन 'आहट' के कोड नाम के तहत कार्रवाई करते हुए आरपीएफ ने जनवरी 2022 में 08 तस्करों की गिरफ्तारी के साथ 35 व्यक्तियों (22 अवयस्कों) को मुक्त कराया तथा उन्हें पुलिस के सुपुर्द किया है।

कई बार यात्री जल्दबाजी में अपने सामान को छोड़ देते हैं। ऐसे में आरपीएफ के जवान अभिभावक के रूप में कार्य करते हैं तथा 'ऑपरेशन अमानत' के तहत उनके सही मालिकों तक उन्हें पहुंचाने के उद्देश्य से इन सामानों की सुरक्षा करने में सहायता करते हैं। जनवरी 2022 के दौरान आरपीएफ ने इस ऑपरेशन के तहत 1,552 यात्री को 2.8 करोड़ रुपये से अधिक के उनके सामान लौटाने में सहायता की।

नशीले पदार्थ न केवल युवाओं के स्वास्थ्य को नष्ट करते हैं, बल्कि वे अर्थव्यवस्था तथा राष्ट्र के कल्याण को भी नुकसान पहुंचाते हैं। आरपीएफ को 2019 में एनडीपीएस अधिनियम के तहत तलाशी लेने, जब्त करने तथा गिरफ्तार करने का अधिकार प्रदान किया गया है। रेल के माध्यम से नशीले पदार्थ की तस्करी के विरुद्ध अभियान चलाने पर पूरा ध्यान देने के लिए, आरपीएफ ने 'ऑपरेशन नारकोस' आरंभ किया है। इस अभियान के तहत आरपीएफ ने जनवरी 2022 के दौरान 87 व्यक्तियों की गिरफ्तारी के साथ 4.57 करोड़ रुपये के बराबर नशीले उत्पादों को जब्त किया है।

रेलगाड़ियों के जरिये माल ढुलाई, कर चोरी करने वालों तथा कानून तोड़ने वालों के लिए एक प्रमुख माध्यम बन गया है। आरपीएफ ने तंबाकू उत्पादों, बेहिसाबी नकदी, अवैध शराब, बेनामी बेशकीमती रत्नों, तस्करी की गई वस्तुओं आदि को अवैध रूप से लाने ले जाने के विरुद्ध 'ऑपरेशन सतर्क' नामक अलग से एक अभियान की शुरुआत की है, जिसके तहत 119 व्यक्तियों की गिरफ्तारी के साथ 19 लाख रुपये के बराबर अवैध तंबाकू उत्पाद, 19 करोड़ रुपये के बराबर की अवैध शराब, 4.90 करोड़ रुपये के बराबर का बेनामी सोना, 11 लाख रुपये के बराबर की बेहिसाबी चांदी, 2.18 लाख रुपये के बराबर के अन्य तस्करी किए गए सामान तथा 2.50 करोड़ रुपये की बेहिसाबी नकदी जब्त की गई। पकड़े गए व्यक्तियों के साथ जब्त बेहिसाबी/ अवैध खेपों को संबंधित कानून प्रवर्तन एजेंसी के सुपुर्द कर दिया गया है।

वन्यजीवों, पशुओं के अंगों तथा वन उत्पादों की तस्करी प्रकृति के विरुद्ध अपराध है। आरपीएफ इस मुद्दे के प्रति सचेत रहा है और उसने रेलवे के जरिए वन्य जीवों के अवैध व्यापार में संलिप्त तस्करों के विरुद्ध 'ऑपरेशन वाइलेप' के तहत सख्त कदम उठाए हैं। जनवरी, 2022 के दौरान, आरपीएफ ने 2 व्यक्तियों की गिरफ्तारी के साथ 11 मामलों का पता लगाया तथा दुर्लभ कछुए, जंगली पक्षियों की विभिन्न प्रजातियों, लुप्तप्राय गिद्ध आदि बरामद किए तथा उन्हें वन विभाग को सौंप दिया।

आरपीएफ रेल पर प्रहरी के रूप में कार्य करता है तथा ऑपरेशन 'रेल प्रहरी' के तहत अभियान के संबंधित क्षेत्र से रिपोर्ट किए गए गंभीर मामलों का पता लगाने में राज्य पुलिस/कानून प्रवर्तन एजेंसियों (एलईए) की सहायता करता है। जनवरी 2022 के दौरान, आरपीएफ ने हत्या, दुष्कर्म, डकैती/ लूटपाट, अपहरण आदि जैसे गंभीर अपराध के 7 मामलों का पता लगाने में पुलिस/ एलईए की सहायता की।

आरपीएफ ने 'ऑपरेशन डिग्निटी' के तहत 80 वयस्क पुरुषों तथा 153 वयस्क महिलाओं को मुक्त कराया जो मुसीबत में थे तथा जिन्हें तात्कालिक देखभाल एवं सुरक्षा की आवश्यकता थी। उन्हें उनके संबंधित परिवारों/एनजीओ को सौंप दिया गया। 'ऑपरेशन सेवा' के तहत, आरपीएफ ने 1,000 से अधिक बुजुर्गों, बीमारों, दिव्यांग व्यक्तियों की उनकी यात्रा के दौरान विभिन्न कार्यकलापों, जैसे दवा की व्यवस्था करना, शिशु आहार, व्हील चेयर, स्ट्रेचर के माध्यम से सहायता प्रदान की तथा दिव्यांग व्यक्तियों, बुजुर्गों को अपने कंधों पर बैठा कर उन्हें चिकित्सा सहायता उपलब्ध कराई।

आरपीएफ के जवान 'वर्दी में नागरिक' होने की जिम्मेदारी को स्वीकार करते हैं तथा बल के 'यश लाभस्व' या 'सम्मान अर्जित करें' के ध्येय को साकार करने के लिए राष्ट्र तथा उसके नागरिकों की सेवा में सत्यतापूर्वक सुरक्षा प्रदान करना, सहायता करना और सेवा करना जारी रखेंगे।



दिल्ली में भारतीय रेल विश्व स्तरीय कुश्ती अकादमी की करेगी स्थापना

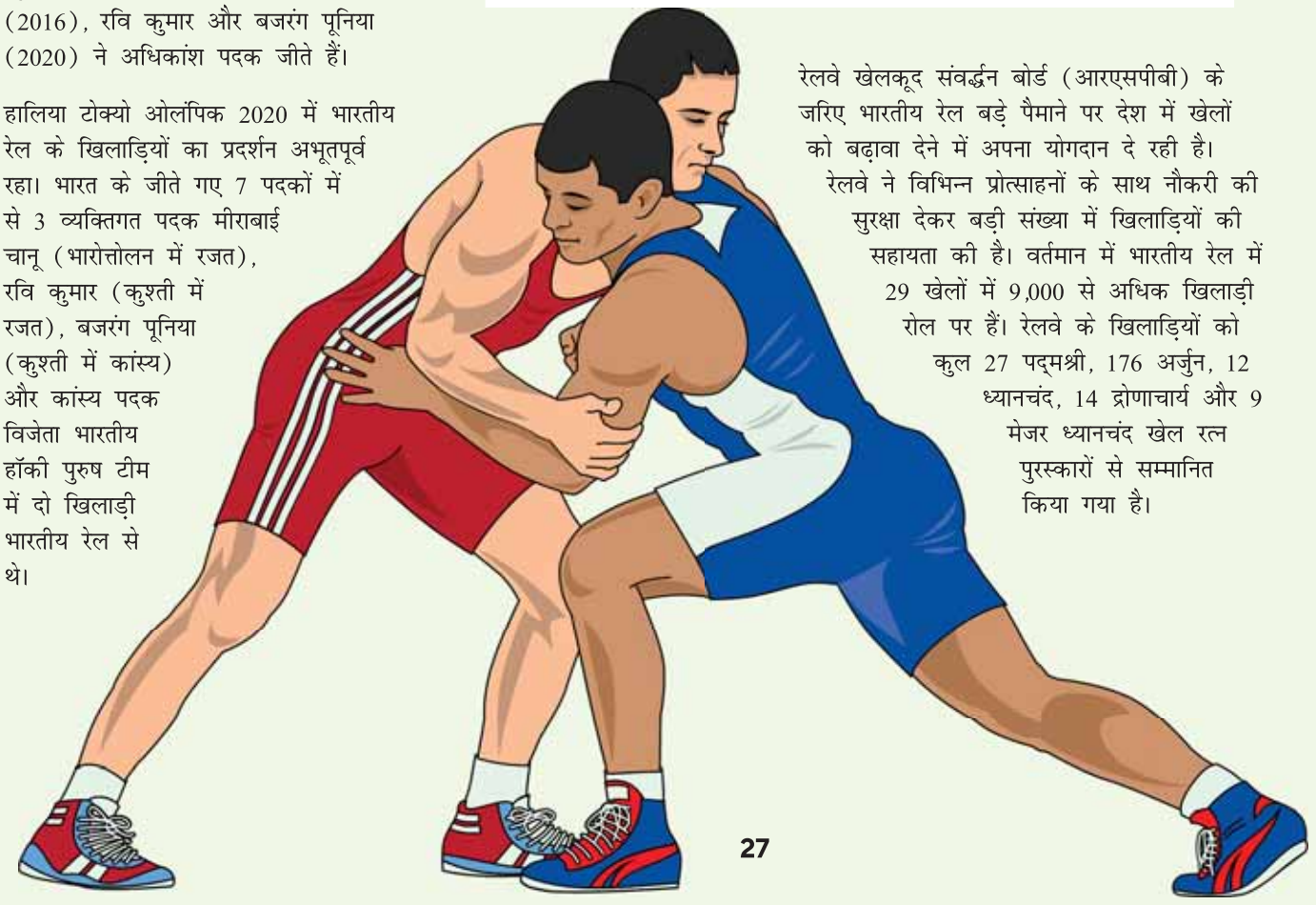
खिलाड़ियों को सर्वश्रेष्ठ खेल सुविधाएं प्रदान करने के लिए माननीय प्रधानमंत्री की सोच के अनुरूप रेल मंत्री ने भारतीय रेल के पहलवानों को जल्द से जल्द अत्याधुनिक कुश्ती अकादमी उपलब्ध कराने के लिए अपनी प्रतिबद्धता व्यक्त की थी। रेलवे में विश्व स्तरीय कुश्ती अकादमी स्थापित करने की प्रतिबद्धता को पूरा करने के लिए दिल्ली के किशनगंज में लगभग 30.76 करोड़ रुपये की लागत से एक परियोजना को मंजूरी दी गई है। विशेष रूप से कुश्ती के लिए स्थापित यह अकादमी देश की सबसे बड़ी अकादमी होगी।



भारतीय रेल ने भारत में कुश्ती को बढ़ावा देने में एक उच्च स्तर की भूमिका निभाई है और अधिकांश प्रख्यात पहलवान रेलवे से ही हैं। भारत के लिए ओलंपिक की कुश्ती प्रतिस्पर्धा में भारतीय रेल के सुशील कुमार (2008 व 2012), साक्षी मलिक (2016), रवि कुमार और बजरंग पूनिया (2020) ने अधिकांश पदक जीते हैं।

हालिया टोक्यो ओलंपिक 2020 में भारतीय रेल के खिलाड़ियों का प्रदर्शन अभूतपूर्व रहा। भारत के जीते गए 7 पदकों में से 3 व्यक्तिगत पदक मीराबाई चानू (भारोत्तोलन में रजत), रवि कुमार (कुश्ती में रजत), बजरंग पूनिया (कुश्ती में कांस्य) और कांस्य पदक विजेता भारतीय हॉकी पुरुष टीम में दो खिलाड़ी भारतीय रेल से थे।

रेलवे खेलकूद संवर्द्धन बोर्ड (आरएसपीबी) के जरिए भारतीय रेल बड़े पैमाने पर देश में खेलों को बढ़ावा देने में अपना योगदान दे रही है। रेलवे ने विभिन्न प्रोत्साहनों के साथ नौकरी की सुरक्षा देकर बड़ी संख्या में खिलाड़ियों की सहायता की है। वर्तमान में भारतीय रेल में 29 खेलों में 9,000 से अधिक खिलाड़ी रोल पर हैं। रेलवे के खिलाड़ियों को कुल 27 पद्मश्री, 176 अर्जुन, 12 ध्यानचंद, 14 द्रोणाचार्य और 9 मेजर ध्यानचंद खेल रत्न पुरस्कारों से सम्मानित किया गया है।



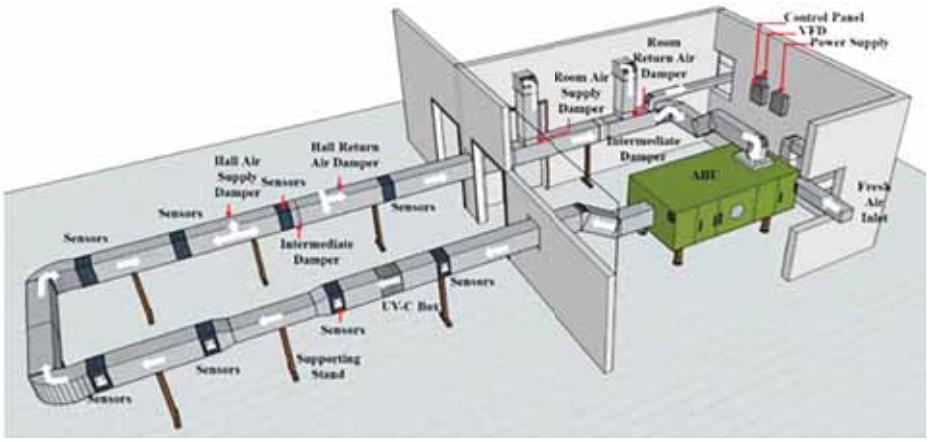
आरडीएसओ और सीएसआईआर द्वारा **भारतीय रेल** के वातानुकूलित कोचों के लिए एंटी-वायरल और एंटी-पैथोजेन सिस्टम का विकास और तैनाती

अनुसंधान अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) और सीएसआईआर-सीएसआईओ रेलवे वातानुकूलित कोचों के लिए एंटी-वायरल और एंटी-पैथोजेन सिस्टम के विकास और तैनाती के लिए पिछले एक साल से संयुक्त रूप से काम कर रहे हैं। देश में कोविड सार्स-2 वायरस की महामारी को देखते हुए इस परियोजना की शुरुआत की गई थी। वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद (सीएसआईआर) घटक प्रयोगशाला, केंद्रीय वैज्ञानिक उपकरण संगठन (सीएसआईओ) चंडीगढ़ स्थित अन्य सीएसआईआर प्रयोगशालाओं के साथ मॉल, सम्मेलन कक्ष और वाहन परिवहन जैसे इंडोर स्थानों में उपयोग के लिए यूवी-सी आधारित वायरल कीटाणुशोधन प्रणाली विकसित की है। यात्रियों के लिए आरामदायक एवं स्वच्छ वातावरण बनाए रखने के लिए भारतीय रेल के वातानुकूलित डिब्बों में एचवीएसी (हीटिंग, वेंटिलेशन और एयर कंडीशनिंग) सिस्टम लगे हैं। एचवीएसी सिस्टम के सबसे महत्त्वपूर्ण पहलुओं में से एक यात्री क्षेत्र के इंडोर बंद स्थानों का वेंटिलेशन है। एचवीएसी सिस्टम के बंद स्थानों में लोगों के संक्रमित होने की संभावना अधिक होती है। एसी कोच में एचवीएसी सिस्टम के छोटे डक्ट ऐसे स्थान होते हैं जहां सूक्ष्मजीव वेंटिलेशन सिस्टम के माध्यम से फैल सकते हैं। एक निश्चित समय के बाद यह संभावना है कि एचवीएसी के तहत एक सूक्ष्मजीवों के संपर्क में आ जाएगा जो श्वसन संक्रमण, फ्लू और अन्य बीमारी का कारण बनते हैं। हाल ही में SARS-CoV-2 वायरस के साथ वेंटिलेशन सिस्टम के माध्यम से हवाई संचरण के साथ खतरा काफी बढ़ गया था जोकि प्राथमिक और माध्यमिक संक्रमणों की बढ़ोत्तरी के लिए जिम्मेदार है। इसलिए इन प्रणालियों का कीटाणु शोधन सबसे महत्त्वपूर्ण है।



आरडीएसओ और सीएसआईआर ने भारतीय रेल के वातानुकूलित यात्री डिब्बों के लिए यूवी-सी आधारित सार्स वायरस निष्क्रियकरण प्रणाली के डिजाइन और विकास के लिए सहयोग किया और इस चुनौती को स्वीकार किया। यह प्रोजेक्ट तब शुरू किया गया था जब कोविड-19 की दूसरी लहर अपने चरम पर थी। सिस्टम को विकसित करने और परीक्षण के लिए चंडीगढ़ कोचिंग डिपो में एक एसी थ्री टियर कोच का चयन किया गया था। एसी कोचों में हवा का प्रवाह अधिक होता है, इसलिए एक ऐसी प्रणाली को डिजाइन करने की चुनौती थी जो मिलीसेकंड के कम समय में वायरस को निष्क्रिय कर सके। एसी कोच के वायु नलिकाओं के माध्यम से वायु प्रवाह का एक सीएफडी (कम्प्यूटेशनल फ्लूड डायनेमिक्स) का अध्ययन करके एसी नलिकाओं में वायु प्रवाह दर के आधार पर यूवी-सी विकिरण की खुराक पर काम किया गया था। एसी कोच में एयरफ्लो को भी हॉट-वायर एनीमोमीटर का उपयोग करके मापा गया था और नलिकाओं की ज्यामिति को इस उद्देश्य के लिए बनाए गए सीएडी (कंप्यूटर एडेड डिजाइन) मॉडल के रूप में ट्रांसक्राइब किया गया था। परिकलित यूवी-सी खुराक के आधार पर इंस्टीट्यूट ऑफ माइक्रोबियल टेक्नोलॉजी (IMTECH),



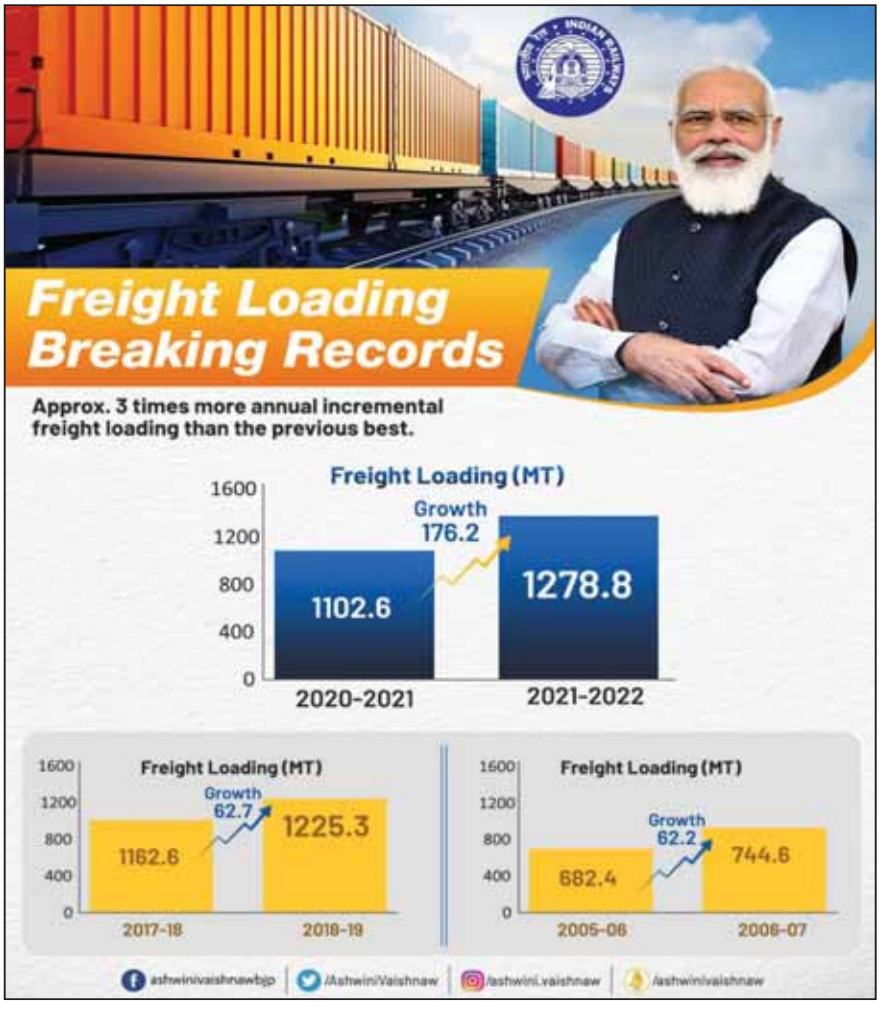


प्रौद्योगिकी परीक्षण और मूल्यांकन परीक्षण बिस्तर पर योजनाबद्ध सुविधाएं

चंडीगढ़ में एक प्रायोगिक सेट-अप बनाया गया, जो एक अन्य सीएसआईआर लैब है। वायरस पर यूवी-सी के प्रभाव का अध्ययन करने के लिए सीएसआईआर-आईएमटेक में लाइव वायरस और यूवी-सी विकिरण के साथ विस्तृत प्रयोग किए गए। यह देखा गया कि उचित मात्रा में यूवी-सी विकिरण 99% वायरस को निष्क्रिय करने में सक्षम था।

प्रयोगात्मक परिणामों की सफलता के आधार पर, यूवी-सी लैंप के आकार और वाट क्षमता को चुना गया था। एसी 3 टियर कोच के प्रति एयर डक्ट में यूवी- सी बल्बों की संख्या की गणना की गई। क्लैम्प, बेस-प्लेट, कंट्रोल पैनल, स्टेटस बोर्ड, इलेक्ट्रॉनिक्स और वायरिंग आदि का डिजाइन रेलवे यात्री कोचों पर ऐसे उपकरणों के उपयोग पर मौजूदा मानकों के अनुसार किया गया था। सभी भागों और घटकों का परीक्षण कार्य, सुरक्षा, विश्वसनीयता और स्थायित्व के लिए मान्यता प्राप्त प्रयोगशालाओं द्वारा किया गया था। सिस्टम के लिए फायर प्रूफ केबल और घटकों को चुना गया था। प्रोटोटाइप सिस्टम के विकास और निर्माण के बाद, एसी 3 टियर कोच के प्रत्येक डक्ट में दो ऐसे सिस्टम फिट किए गए थे। यूवी-सी विकिरण के रिसाव को सिस्टम के उपयुक्त डिजाइन और एसी एयर डक्ट में लगाने से रोका गया। यात्री क्षेत्र में यूवी-सी विकिरण रिसाव को यूवी प्रकाश मीटर का उपयोग करके मापा गया था। यह सुनिश्चित किया गया कि यात्री क्षेत्र में यूवी-सी विकिरण का रिसाव न हो। यह भी अध्ययन किया गया था कि क्या वायु वाहिनी में यूवी-सी लैंप का स्थान सीएफडी विश्लेषण के माध्यम से वायु प्रवाह में बाधा डालता है।

प्रदर्शन और सुरक्षा के लिए पूरी प्रणाली के सिद्ध होने के बाद इसे एसी कोच पर लगाया गया और चंडीगढ़-बांद्रा एक्सप्रेस पर कोच को फिट करके रन-ट्रायल किया गया। सीएसआईआर-सीएसआईओ कर्मियों ने एक महीने के लिए ट्रेन में यात्रा की और उत्तर रेलवे और आरडीएसओ के अधिकारियों की टीम के साथ प्रदर्शन, यात्री क्षेत्र में यूवी-सी के रिसाव और किसी भी खराबी का मूल्यांकन किया। सीएसआईआर द्वारा विकसित ड्राई एयर सैंपलर का इस्तेमाल हर घंटे हवा का नमूना लेने के लिए किया जाता था। सिस्टम डिजाइन के अनुसार सभी प्रदर्शन, सुरक्षा, पर्यावरण और ईएमआई मानकों को पूरा करने में सक्षम था। भारतीय रेल के एसी कोचों के लिए इस एंटी-वायरल सिस्टम को अब आरडीएसओ द्वारा मंजूरी दे दी गई है और सभी एसी कोचों में फिट करने के निर्णय के लिए रेलवे बोर्ड को सूचित किया गया है।



पश्चिम रेलवे के जगजीवन राम अस्पताल में पहला कॉर्नियल प्रत्यारोपण सफलतापूर्वक किया गया



पश्चिम रेलवे के जगजीवन राम अस्पताल में पहला कॉर्नियल ट्रांसप्लांट करने वाली ऑप्थल्मोलॉजी टीम रिकवर कर रहे मरीज के साथ

मुंबई सेंट्रल स्थित पश्चिम रेलवे के जगजीवन राम अस्पताल (JRH) की चिकित्सा विशिष्टताओं के क्षेत्र में एक और उपलब्धि जुड़ गई है। जगजीवन राम अस्पताल में ऑप्थल्मोलॉजी टीम ने एक एडवांस सिवनी रहित प्रक्रिया का उपयोग करके अपना पहला कॉर्नियल ट्रांसप्लांट सफलतापूर्वक किया, जिसके परिणामस्वरूप 65 वर्षीय रोगी की तेजी से विजुअल रिकवरी देखी गई।

हाल ही में इस मल्टी स्पेशियलिटी अस्पताल को कॉर्नियल ट्रांसप्लांट प्रक्रियाओं के लिए मानव अंग प्रत्यारोपण अधिनियम के तहत मान्यता दी गई थी। 19 फरवरी, 2022 को ऑप्थल्मोलॉजी टीम में केस टू केस कंसल्टेंट स्पेशलिस्ट इन कॉर्निया डॉ. रसिका ठाकुर, एसीएचडी डॉ. सुषमा रहाटे, एडीएमओ डॉ. अनुकूल देशपांडे, स्टैंडबाय एनेस्थेटिस्ट एसीएचडी डॉ. साहू शामिल थे और ओटी नर्स सुश्री फेबिन ने प्रत्यारोपण प्रक्रिया को सफल बनाने में मदद की। 65 वर्षीय महिला मरीज की बाईं आंख में पिछले 10 साल से अंधापन था। जगजीवन राम अस्पताल को आई बैंक को-ऑर्डिनेशन एंड रिसर्च सेंटर, मुंबई से उच्च ऑप्टिकल गुणवत्ता वाले डोनर टिश्यू मिले। यह प्रत्यारोपण एक प्रकार के लैमेलर कॉर्नियल प्रत्यारोपण अर्थात डेसिमेट्स स्ट्रिपिंग एंडोथेलियल केराटोप्लास्टी के माध्यम से किया गया जो कॉर्नियल प्रत्यारोपण की अत्यधिक कुशल सिवनी रहित तकनीक है, जिसके परिणामस्वरूप रोगी की तेजी से विजुअल रिकवरी होती है। पश्चिम रेलवे के जगजीवन राम अस्पताल की समर्पित टीम ने एक बार फिर मरीजों की संपूर्ण देखभाल और चिकित्सा उपचार प्रदान करने में अपनी क्षमता साबित की है।



पश्चिम मध्य रेल के सोगरिया स्टेशन में ग्रीन टावर वैगन शेड तैयार



भारतीय रेल द्वारा पर्यावरण संरक्षण के लिए हरित पहल को बढ़ावा दिया जा रहा है। इसी श्रृंखला में पश्चिम मध्य रेल में भी पर्यावरण संरक्षण के लिए हरित पहल के तहत ग्रीन बिल्डिंगों के निर्माण को बढ़ावा दिया जा रहा है। पश्चिम मध्य रेल ने कोटा मंडल में सोगरिया स्टेशन पर ग्रीन टावर वैगन शेड तैयार किया है। इस ग्रीन टावर वैगन शेड को पूर्णत: पर्यावरण के अनुकूल बिल्डिंग के रूप में डिजाइन किया गया है। केन्द्र सरकार ने ग्रीन बिल्डिंग के निर्माण के लिए पाँच स्टैंडर्ड मानक तय किए हैं, जिसके अंतर्गत लैंड स्केप, आर्किटेक्चर एनर्जी, वॉटर एंड वेस्ट, मैटेरियल एवं लाइफ स्टाइल मुख्य है। इसके मुताबिक, निर्माण पर ही रैंकिंग दी जाती है। पश्चिम मध्य रेल में इन सभी मानकों का पालन करते हुए निर्माण का कार्य किया गया है जोकि पर्यावरण के अनुकूल होते हैं।

पश्चिम मध्य रेल शत-प्रतिशत विद्युतीकृत हो चुका है, जिसमें ओएचई लाईन का अनुरक्षण टावर वैगनों से किया जाता है। इन टावर वैगनों के संरक्षण के लिए टावर वैगन शेड का निर्माण किया जा रहा है। इसी कड़ी में सोगरिया स्टेशन का ग्रीन टावर वैगन शेड तैयार हो गया है और इसके साथ ही साथ बारां स्टेशन में भी ग्रीन टावर शेड का निर्माण किया जा रहा है। इस टावर वैगन शेड के निर्माण में निम्नलिखित मुख्य विशेषताएँ हैं:-

- इस शेड के निर्माण में कुशल डिजाइन के तहत क्रॉस वेंटिलेशन एवं इंसुलेटेड रूफिंग प्रणाली का इस्तेमाल किया गया है। साथ ही, दीवालों के लिए इंसुलेटेड साइड पैनल का उपयोग किया गया है, जिससे शेड के अंदर का तापमान अनुकूल रहता है।
- इस शेड में प्रकाश की उचित व्यवस्था के लिए एलइडी लाइट्स का उपयोग किया गया है।
- इस शेड की छत को कृत्रिम प्रकाश व्यवस्था प्रणाली से लैस किया गया है, जिससे बिजली की खपत कम होगी।
- इस शेड के निर्माण के लिए फ्लाई-ऐश ब्रिक्स का इस्तेमाल किया गया है जो हीट गेन नहीं करती है।
- इस शेड में लगने वाली टाइल्स रि-साईकिल वेस्ट से तैयार की गई है।
- इस शेड में लेड फ्री पेंट का उपयोग किया गया है जोकि कम कार्बन उत्सर्जन वाला है।
- इस शेड में सेल्फ प्रोपेलिंग ऑटोमैटिक इंडस्ट्रियल फैंस का इस्तेमाल किया गया है जोकि एयर ड्रिफ्ट के जरिये गर्म हवा से बचाने का काम करता है।
- इस टावर वैगन शेड को 32x6.5 मीटर के आकार में निर्मित किया गया है। जिसकी लागत रुपये 80 लाख है।

पश्चिम मध्य रेल में पर्यावरण संरक्षण के लिए हरित पहल के लिए तेजी से कार्य किए जा रहे हैं। इसी प्रकार आगे भी सभी मंडलों में भी ग्रीन बिल्डिंग के निर्माण कार्य को बढ़ावा दिया जाएगा।

दक्षिण पश्चिम रेलवे ने 'मिशन रफ्तार' के तहत बुनियादी ढांचे का उन्नयन किया

भारतीय रेल के 'मिशन रफ्तार' में यात्री और मालगाड़ियों की औसत गति में सुधार की परिकल्पना की गई है, जिसके लिए रेलवे दोहरीकरण सहित कई मोर्चों पर काम कर रही है। विभिन्न ट्रैक सुधार कार्यों को शुरू करके ट्रैक को मजबूत करना एक थ्रस्ट एरिया है। दक्षिण पश्चिम रेलवे ने सेक्शनल गति में सुधार, स्टेशनों पर लूप लाइनों पर गति में सुधार और स्थाई गति प्रतिबंधों को समाप्त करने के लिए बड़े पैमाने पर ट्रैक नवीनीकरण और इंजीनियरिंग कार्य किए हैं। यह लंबे प्रतिबंध मुक्त हिस्सों के लिए मार्ग प्रशस्त कर रहा है, जिससे ट्रेनों की गति क्षमता में वृद्धि हो रही है। चालू वित्त वर्ष में दिसंबर 2021 तक कुछ महत्त्वपूर्ण उपलब्धियां इस प्रकार हैं :



दपरे के 317 रूट किमी से अधिक के सेक्शन की गति बढ़ा दी गई है। कुछ सेक्शन अरसीकेरे-तुमकूरु, दावणगेरे-तोलाहुंसे, हरिहर-देवरगुड्डा, चिक्कबल्लापुर -कोलार, यलहंका-ओडररहल्लि, माकलीदुर्ग -देवरपल्लि, चिक्कोडी रोड-रायबाग-कुडची, गडग-बिंकदकट्टी, जुमनाल-विजयापुर शामिल हैं। पिछले तीन वर्षों में लगभग 2,000 आरकेएम सेक्शनल गति बढ़ाई गई है।

इस वित्तीय वर्ष के पहले 9 महीनों में विभिन्न स्टेशनों पर कुल 153 किमी की लूप लाइनों पर गति 15 किमी प्रति घंटे से बढ़ाकर 30 किमी प्रति घंटे की गई है। यशवंतपुर और हुब्बल्लि के बीच के सभी स्टेशनों पर पिछले 3 साल में लूप लाइन की गति बढ़ाई गई है। इसी तरह यशवंतपुर-ओमलुरु, मैसूरू-अरसीकेरे, वंडल-होटगी आदि के बीच सभी स्टेशनों पर लूप लाइन की गति बढ़ा दी गई है। दिसंबर 2021 तक दक्षिण पश्चिम रेलवे पर 18 स्थाई गति प्रतिबंधों को हटा दिया गया है / शिथिल कर दिया गया है।

महाप्रबंधक श्री संजीव किशोर के अनुसार रेलपथ दोहरीकरण और ऊपर के कार्यों के कारण प्राप्त प्रगति के परिणामस्वरूप ट्रेनों की गतिशीलता में सुधार हुआ है। 2021-22 के दौरान 32 एक्सप्रेस/पैसेंजर गाड़ियों की गति बढ़ा दी गई है। उन्होंने कहा कि दपरे, बेंगलुरू-एसएसएस हुब्बल्लि, लोंडा-मिराज और गदग-होटगी मार्गों पर दोहरीकरण कार्य कर गति बढ़ाने हेतु प्रयास कर रही है। सेक्शनल गति में वृद्धि न केवल यात्रा के समय को कम करेगी बल्कि समयपालन में भी सुधार लाएगी।

वर्ष 2021-2022 के दौरान गाड़ियों की गति में बढ़ोत्तरी

क्र.सं.	गाड़ी	से - तक	गति में तेजी
1	12649	वाईपीआर-एनजेएम	05 मिनट
2	12777	यूबीएल-केसीवीएल	10 मिनट
3	12778	केसीवीएल-यूबीएल	10 मिनट
4	12725	एसबीसी-डीडब्ल्यूआर	10 मिनट
5	16591	यूबीएल-एमवाईएस	10 मिनट
6	16592	एमवाईएस-यूबीएल	15 मिनट
7	16590	एमआरजे-एसबीसी	15 मिनट
8	12089	एसबीसी-एसएमईटी	15 मिनट
9	16543	वाईपीआर-यूबीएल	30 मिनट
10	16507	जेयू-एसबीसी	35 मिनट
11	16209	एएलएल-एमवाईएस	35 मिनट
12	16505	जीआईएमबी-एसबीसी	35 मिनट
13	12080	यूबीएल-एसबीसी	35 मिनट
14	16589	एसबीसी-एमआरजे	39 मिनट
15	14805	वाईपीआर-बीएमई	40 मिनट
16	16587	वाईपीआर-बीकेएन	40 मिनट

क्र.सं.	गाड़ी	से - तक	गति में तेजी
17	14806	बीएमई-वाईपीआर	45 मिनट
18	16588	बीकेएन-वाईपीआर	45 मिनट
19	12079	एसबीसी-यूबीएल	45 मिनट
20	16589	एसबीसी-एमआरजे	50 मिनट
21	17326	एमवाईएस-बीजीएम	52 मिनट
22	16544	यूबीएल-वाईपीआर	60 मिनट
23	17324	बीएसबी-यूबीएल	60 मिनट
24	16546	केटीजीजी-वाईपीआर	60 मिनट
25	16541	वाईपीआर-पीवीआर	61 मिनट
26	22498	टीपीजे-एसजीएनआर	80 मिनट
27	07367	एएसके-यूबीएल	80 मिनट
28	07348	सीटीए-यूबीएल	90 मिनट
29	17316	वीएलएनके-वीएसजी	93 मिनट
30	19668	एमवाईएस-यूडीजी	93 मिनट
31	17309	वाईपीआर-वीएसजी	100 मिनट
32	16546	केटीजीजी-वाईपीआर	145 मिनट

माल परिवहन में दक्षिण पश्चिम रेलवे ने रिकॉर्ड आय अर्जित की

दिनांक 15 फरवरी, 2022 को दक्षिण पश्चिम रेलवे ने वित्तीय वर्ष 2021-22 के लिए माल ढुलाई से 105 करोड़ रुपये का राजस्व अर्जित किया। पिछली सबसे अच्छी कमाई पूरे वित्तीय वर्ष 2015-16 के लिए 104.78 करोड़ रुपये थी।

पिछले वर्ष के दौरान रु. 0.77 लाख टन की माल ढुलाई के मुकाबले चालू वित्त वर्ष के दौरान कुल 1.66 लाख टन माल ढुलाई की रिकॉर्ड तोड़ उपलब्धि हासिल की गई है।

3 मंडलों की व्यावसायिक विकास इकाइयों द्वारा किए गए विशेष प्रयासों के कारण दपरे काफी अधिक मात्रा के साथ पार्सल और माल ढुलाई की नई स्ट्रीम को आकर्षित करने में सफल रही, जिसके परिणामस्वरूप गत वर्ष की तुलना में मूल माल ढुलाई से राजस्व अर्जन में 65% की वृद्धि हुई।

वर्तमान में बेंगलुरु, हुब्बल्लि और मैसूरू द्वारा मंडलवार क्रमशः रु. 74.78 करोड़ (2020-21 के दौरान 32.08 करोड़ रुपये), 17.49 करोड़ (2020-21 के दौरान 6.50 करोड़ रुपये) और रु. 7.78 करोड़ (2020-21 के दौरान 7.76 करोड़ रुपये) के राजस्व का अर्जन हुआ।



इसके अलावा, दपरे ने पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेनों को पट्टे पर देने में अग्रणी भूमिका निभाई है और अब तक दो ऐसी ट्रेनों–एक यशवंतपुर से दिल्ली के लिए और दूसरी वास्को-डि-गामा से असम में आजरा तक को लीज पर दिया है। इन ट्रेनों के तीन फेरे चलाकर 20 करोड़ रु. के राजस्व का अर्जन पहले ही हो चुका है।

इसके अलावा, बेंगलुरू/वास्को-डि-गामा/ मैसूरू से दिल्ली, पटना, हावड़ा, गुवाहाटी, कोरबा आदि की सभी महत्त्वपूर्ण एक्सप्रेस ट्रेनों में लीज्ड पार्सल वैन भी लगाई जा रही हैं जिससे राजस्व आय में भी काफी योगदान होगा। टीम दपरे को चालू वित्त वर्ष के अंत तक अपने ही रिकॉर्ड को तोड़ने की उम्मीद है।

इस प्रयास की मुख्य विशेषताएं हैं :

- दपरे ने आइस्ड फिश, नेस्ले उत्पाद, टायर, सब्जियां, अंडे और ड्राई फिश (बेंगलुरु से दीमापुर और हावड़ा, वास्को-डि-गामा से गुवाहाटी तक) ले जाने वाली 74 टाइम टेबल पार्सल एक्सप्रेस ट्रेनें चलाईं, जिससे कुल 10.67 करोड़ रुपये के राजस्व का अर्जन हुआ।
- टायर, नेस्ले उत्पाद और अन्य सामानों की ढुलाई के लिए वास्को, नेलमंगला और नंजनगुड से कोरी, दिल्ली, संकरेल तक 69 एनएमजी स्पेशल चलायी गई जिससे 8.83 करोड़ रुपये के राजस्व का अर्जन हुआ।
- देश में विभिन्न स्थानों पर आम, सब्जियां, प्याज आदि ले जाने वाली 33 किसान स्पेशल के संचालन से 4.56 करोड़ रु. के राजस्व का अर्जन हुआ।
- नेस्ले उत्पाद और अन्य हार्ड पार्सल को ले जाने वाली 13 इंडेंट जनरल कोच ट्रेनें (नंजनगुड और वास्को-द-गामा से दीवाना, भिवंडी, कलमेश्वर और सनतनगर तक) चलाई गई, जिससे 1.17 करोड़ रुपये के अन्य राजस्व का अर्जन हुआ।
- वास्को-डि-गामा से ओखला और यशवंतपुर से दिल्ली के लिए दो इंडेंट एसी पार्सल एक्सप्रेस ट्रेनों का संचालन किया गया, जिससे कुल 0.36 करोड़ रु. के राजस्व का अर्जन हुआ। पहली बार वास्को-डि-गामा से ओखला तक 18 एसी कोचों में 163 टन चॉकलेट के परिवहन के लिए आईडल आईसीएफ एसी 2-टियर और 3-टियर कोचों का उपयोग किया गया था।

महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा बिलासपुर मंडल के कोरबा-चांपा-बिलासपुर खंड का वार्षिक निरीक्षण



श्री आलोक कुमार, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा 04 फरवरी, 2022 को बिलासपुर मंडल के कोरबा-चांपा-बिलासपुर सेक्शन का निरीक्षण किया गया। इस दौरान सभी विभागाध्यक्ष, बिलासपुर मंडल के मंडल रेल प्रबंधक श्री आलोक सहाय तथा अन्य अधिकारी उपस्थित थे।

महाप्रबंधक ने निरीक्षण के दौरान रामपुर के विधायक श्री ननकी राम कंवर, सांसद प्रतिनिधि, विभिन्न संघों, संगठन एवं मीडिया के प्रतिनिधियों से यात्री सुविधा विकास, सुरक्षा, संरक्षा, निर्माण परियोजनाओं जैसे अनेक मुद्दों पर चर्चा भी की। महाप्रबंधक ने स्टेशन, फ्रेट परीक्षण प्वाइंट, क्रू-लॉबी, रनिंग रूम, आरपीएफ बैरक, रेलवे कालोनी आदि का निरीक्षण किया।

महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं सीएमडी, महानदी कोलफील्ड्स लिमिटेड के मध्य ऑनलाइन बैठक का आयोजन

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा समय-समय पर अपने कार्य क्षेत्र में अवस्थित उद्योगों के प्रतिनिधियों साथ संवाद स्थापित करती है। इसी कड़ी में देश के बिजली तापघरों व उद्योगों को कोयले की आपूर्ति सुनिश्चित करने सहित अन्य मुद्दों पर 10 फरवरी, 2022 को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं महानदी कोलफील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल) के अधिकारियों के मध्य वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से ऑनलाइन बैठक का आयोजन किया गया, जिसमें श्री आलोक कुमार, महाप्रबंधक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे सहित सभी विभागाध्यक्ष एवं महानदी कोलफील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल) मुख्यालय संबलपुर में श्री ओ.पी. सिंह, सीएमडी एमसीएल ऑनलाइन उपस्थित थे।



आजादी का अमृत महोत्सव के अंतर्गत 'राष्ट्रीय बालिका दिवस' के अवसर पर 60 बालिकाओं का सम्मान

बालिकाओं के सशक्तीकरण तथा प्रत्येक क्षेत्र में उनके लिए समानता की पृष्ठभूमि तैयार कर उन्हें प्रोत्साहित करने हेतु दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा 24 जनवरी 2022 को 'राष्ट्रीय बालिका दिवस' के अवसर पर विभिन्न कार्यक्रम आयोजित किए गए। इस अवसर पर 'नए भारत के निर्माण में बालिकाओं का योगदान' विषय पर ऑनलाइन सेमिनार का आयोजन किया गया। बिलासपुर में बालिका सम्मान समारोह के आयोजन हेतु बिलासपुर रेल मंडल को नामित



किया गया था, जिसके अंतर्गत सायं 04 बजे मंडल रेल प्रबंधक, बिलासपुर सभा-कक्ष में आयोजित सादे समारोह में मंडल रेल प्रबंधक श्री आलोक सहाय द्वारा शिक्षा, खेल, सांस्कृतिक, आर्ट एवं क्राफ्ट सहित विभिन्न क्षेत्रों में उत्कृष्ट प्रदर्शन करने वाली 33 बालिकाओं को सम्मानित किया गया। इसके साथ तीनों रेल मंडलों में आज 40 छात्राओं एवं 20 स्काउट एंड गाइड की वॉलंटियर सहित कुल 60 बालिकाओं को सम्मानित किया गया।

स्क्रैप निपटान हेतु कुशल प्रबंधन के साथ दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन

भारतीय रेल जैसे बहुत बड़े संगठन में मशीनों/उपकरणों के कलपुर्जे एवं अन्य कई प्रकार की सामग्री बड़ी मात्रा में जमा होती है, जोकि अन्य जगहों पर उपयोग हेतु उपयोगी रहती। ऐसी सामग्रियों को 'स्क्रैप' घोषित किया जाता है। स्क्रैप के निपटान हेतु परंपरागत रूप से बोली लगाने के लिए खरीदारों की भौतिक उपस्थिति में सार्वजनिक नीलामी के माध्यम से स्क्रैप निपटान किया जा रहा था।

वर्तमान में प्रौद्योगिकी के आगमन के साथ भारतीय रेल के साथ ही साथ दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में भी सार्वजनिक नीलामी के बजाय ई-नीलामी के माध्यम से स्क्रैप की बिक्री की जाती है। इस प्रणाली में कोई भी खरीदार देश के किसी भी कोने से भाग ले सकता है। इन उपायों से स्क्रैप निपटान में काफी तेजी आई है। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में रायपुर में स्थित सामान्य भंडार डिपो (जीएसडी) के साथ ही तीनों रेल मंडलो में भी रेल स्क्रैप व पी.वे मैटीरियल, वैगन, कोच, लोकोमोटिव इत्यादि भारी स्क्रैप को साइट पर ऑनलाइन नीलामी के द्वारा बेचा जाता है।

वर्तमान वित्तीय वर्ष 2021-22 के लिए रेलवे बोर्ड के द्वारा दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे को 210 करोड़ रुपए के स्क्रैप बिक्री का लक्ष्य दिया गया है। इसी कड़ी में वर्तमान वित्तीय वर्ष के अप्रैल' 2021 से लेकर जनवरी' 2022 के आज की तारीख तक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा 200 करोड़ रुपए का स्क्रैप बेचा गया है, जोकि पिछले वित्तीय वर्ष 2020-21 के कुल 180 करोड़ स्क्रैप बिक्री से 20 करोड़ अधिक है।

महाप्रबंधक, उत्तर पश्चिम रेलवे ने लम्बित परियोजनाओं को पूर्ण करने हेतु समीक्षा बैठक की



श्री विजय शर्मा, महाप्रबंधक, उत्तर पश्चिम रेलवे ने उत्तर पश्चिम रेलवे के सभी विभागों के विभागाध्यक्षों तथा चारों मंडलों के मंडल रेल प्रबंधकों के साथ एक समीक्षा बैठक की, जिसमें सभी मंडल रेल प्रबंधक वीडियों कॉन्फ्रेंस के माध्यम से जुड़े हुए थे। बैठक में महाप्रबंधक ने लम्बित परियोजनाओं को पूर्ण करने एवं खर्चों में कटौती के लिए दिशा-निर्देश प्रदान किए। उन्होंने कहा कि साफ-सफाई एवं रख-रखाव टेण्डरों की समीक्षा कर उनके व्यय में मितव्ययता बरती जाए और महत्त्वपूर्ण लम्बित परियोजनाओं को समय-सीमा में पूर्ण करने तथा यात्री-सुविधाओं के कार्यों को प्राथमिकता से करने पर भी बल दिया। उन्होंने नए माल यातायात को आकर्षित कर लोडिंग बढ़ाने के लिए सकारात्मक प्रयास करने के निर्देश भी दिए।

दक्षिण पश्चिम रेलवे : हुब्बल्लि और गुंतकल के बीच डेमू ट्रेन शुरू

दक्षिण पश्चिम रेलवे ने 15 दिसंबर, 2021 से गाड़ी संख्या 07337/07338 एसएसएस हुब्बल्लि-गुंतकल-एसएसएस हुब्बल्लि-दैनिक पैसेंजर स्पेशल के पारंपरिक रेक को डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (डीईएमयू) रेक से बदल दिया है।



डेमू को अलग इंजन/लोकोमोटिव की आवश्यकता नहीं है क्योंकि इंजन एक गाड़ी में शामिल है। यात्री ले जाने वाले प्रत्येक डेमू कार के पास कोच के नीचे फिट होने वाली मोटिव शक्ति का अपना स्रोत होता है। डेमू को टर्मिनल स्टेशनों पर इंजन रिवर्सल की आवश्यकता नहीं होती है। यह शंटिंग ऑपरेशन को समाप्त करके ऑपरेशन के दोनों छोर पर आवश्यक समय को कम कर देता है। वास्को डी गामा और कुलेम के बीच डेमू के बाद हुब्बल्लि मंडल में यह दूसरी और हुब्बल्लि से पहली डेमू सेवा है।

मध्य रेल : टीम मुंबई डिवीजन की मदद से एक महिला यात्री ने इगतपुरी में बच्चे को जन्म दिया

दिनांक 8 फरवरी, 2022 को एक घटना में श्रीमती प्रियंका शर्मा नाम की एक गर्भवती महिला को एलटीटी से फूलपुर (प्रयागराज के पास) 11071 कामायनी एक्सप्रेस की स्लीपर क्लास में यात्रा करते समय कसारा और इगतपुरी के बीच प्रसव पीड़ा हुई। ऑन-बोर्ड टीसी स्टाफ ने तुरंत श्री आनंद शिंदे, डिप्टी स्टेशन मैनेजर (कमर्शियल), इगतपुरी को सूचित किया। श्री शिंदे ने इगतपुरी स्टेशन पर एक महिला डॉक्टर और महिला आरपीएफ कांस्टेबल सुश्री सविता को प्रियंका को अटेंड करने भेजा। डॉ. ज्योत्स्ना, अतिरिक्त मंडल चिकित्सा अधिकारी और टीम ने महिला की देखभाल की और उसे इगतपुरी में रुकने की सलाह दी। प्रियंका ने रेलवे मेडिकल टीम की सहायता से लगभग 17:15 बजे स्टेशन के प्रतीक्षालय में एक स्वस्थ बच्चे को जन्म दिया। नवजात और महिला को प्रसवोत्तर उपचार हेतु एम्बुलेंस द्वारा ग्रामीण अस्पताल, इगतपुरी में स्थानांतरित कर दिया गया।



माटुंगा वर्कशॉप में ऑटोमैटिक बोगी वॉश प्लांट



मध्य रेल ने माटुंगा वर्कशॉप में ऑटोमैटिक बोगी वॉश प्लांट स्थापित किया गया है। महाप्रबंधक श्री अनिल कुमार लाहोटी ने बताया कि 'मेक इन इंडिया' पहल के तहत निर्मित, भारतीय रेल पर अपनी तरह का पहला यह प्लांट पर्यावरण अनुकूल व लागत प्रभावी विकल्प है।

इस संयंत्र में सभी प्रकार के FIAT और ICF बोगियों को एक संलग्न कक्ष में दबाबयुक्त से एल्कलाइन सॉल्यूशन से असेंबल स्थिति में साफ किया जा सकता है। संयंत्र की दक्षता और जल पुनर्चक्रण प्रक्रिया के कारण उम्मीद है कि इससे ताजे पानी की खपत 60% से अधिक कम हो जाएगी।

प्लांट एक कैप्टिव एफ्लुएंट ट्रीटमेंट प्लांट (ईटीपी) से लैस है और ईटीपी से अंतिम निर्वहन पर्यावरणीय मानदंडों को पूरा करता है। इकाई के माध्यम से बोगी की गति को भांपने पर संयंत्र स्वचालित रूप से संचालित होता है और एक बोगी को 45 मिनट के भीतर धोया जाता है।

महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे द्वारा आगरा मंडल के धौलपुर-आगरा-अछनेरा खंड का निरीक्षण

उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक श्री प्रमोद कुमार द्वारा दिनांक 29 जनवरी, 2022 को गतिमान एक्सप्रेस ट्रेन से पलवल-आगरा खण्ड का संरक्षा संबंधित फुटप्लेट निरीक्षण और आगरा मंडल के धौलपुर-आगरा-अछनेरा खंड का निरीक्षण किया गया। निरीक्षण के दौरान महाप्रबंधक ने यात्री मूलभूत सुविधाओं, रेल सुरक्षा से जुड़े हुए रेलवे ट्रैक एवं सिग्नल पॉइंट एवं रेल फाटक का निरीक्षण किया। इस दौरान उत्तर प्रदेश उद्योग व्यापार प्रतिनिधि मंडल द्वारा फाटक संख्या 427 पर फुट ओवर ब्रिज बनाने तथा भैंसा स्टेशन पर किसान प्रतिनिधि मंडल ने समपार फाटक संख्या 362A पर अंडरपास बनाने की मांग रखी जिस पर महाप्रबंधक ने कार्रवाई करने का आश्वासन दिया।



पश्चिम मध्य रेल ने रेलवे ट्रैक पर थिक वेब स्विच लगाकर संरक्षा और गति में की वृद्धि

पश्चिम मध्य रेल पर संरक्षा को मजबूत करने के उद्देश्य से कंक्रीट स्लीपर को पटरी के साथ मजबूती प्रदान करने के लिए सामान्य प्वाइंट के स्थान पर थिक वेब स्विच का उपयोग किया जा रहा है। अभी तक कुल 509 थिक वेब स्विच स्थापित किए गए हैं।

यह कार्य अधिकतर मुख्य रेल लाइनों पर किया गया। इसका इस्तेमाल बढ़ने से ट्रैक पर ज्यादा स्पीड के साथ ट्रेनों का संचालन



किया जा सकता है। पश्चिम मध्य रेल में अभी गाड़ियों की अधिकतम गति 130 किमी प्रति घंटा है, जिसे अब बढ़ाकर 160 किमी प्रति घंटे की गति को हासिल करने पर कार्य किया जा रहा है। प्रथम चरण में कोटा मंडल के मथुरा-नागदा रूट पर अधिकतम गति बढ़ाने का कार्य प्रगति पर है, जिसको वर्ष 2024 तक पुर्ण करने का लक्ष्य है। इससे लान्ग हाल मालगाड़ियों का संचालन भी आसानी से किया जा सकेगा।

डीजल पर होने वाले खर्च पर लगभग 600 करोड़ रुपये की बचत

पश्चिम मध्य रेल, भारतीय रेल पर पूर्ण विद्युतीकृत होने वाला पहला रेलवे जोन है, जिसके कारण एचएसडी ऑयल (डीजल) की खपत में भारी कमी हुई है। इसके अलावा क्रू बिट्स और लोको लिंक के लिए इलेक्ट्रिक इंजनों का उपयोग किया जा रहा है।

गौरतलब है कि पमरे ने डीजल इंजनों में वर्ष 2019-20 में अप्रैल से दिसंबर माह तक एचएसडी ऑयल (डीजल) 1,00,000 किलोलीटर की तुलना में वर्ष 2021-22 में अप्रैल से दिसंबर माह तक केवल 27,000 किलोलीटर एचएसडी ऑयल की खपत की गई थी। पमरे में नान ट्रैक्शनों, जैसे डीजी सेट्स, एलएचबी कोचों, वर्कशाप एवं शेड, ट्रैक मशीनों, एलसी गेटों एवं छोटे स्टेशनों पर डीजल की उपयोगिता में कमी हुई है। पमरे ने नॉन ट्रैक्शन के अंतर्गत वर्ष 2019- 20 में अप्रैल से दिसंबर माह तक डीजल 2000 किलोलीटर की तुलना में वर्ष 2021 -22 में अप्रैल से दिसंबर माह तक 800 किलोलीटर एचएसडी ऑयल का उपयोग किया गया है। इससे पर्यावरण संरक्षण में सहायता मिलेगी।

भारत का सबसे लंबा रेलवे वायडक्ट कटनी में

पश्चिम मध्य रेल के कटनी में भारत का सबसे लंबा 34.9 किमी लंबे ग्रेड सेपरेटर का निर्माण कार्य किया जा रहा है। साथ ही इसमें वायडक्ट (17.8 किमी), रिटेलिंग वाल (3.2 किमी), अर्थवर्क (13.9 किमी) पर ग्रेड सेपरेटर का निर्माण किया जा रहा है। इस सेपरेटर में कुल 676 पियर्स/अब्यूटमेंट्स, 08 रेल ओवर ब्रिज, 06 मेजर ब्रिज निर्माण कार्य के साथ पहली बार एलिवेटेड डेक पर पाइंट्स और क्रॉसिंग का भी कार्य किया जा रहा है। इसमें उच्च गुणवत्ता वाले मैटीरियल एवं तकनीक तथा मशीनरी का उपयोग किया जा रहा है। इसकी कुल निर्माण कार्य लागत 1,250 रुपये करोड़ है। कटनी ग्रेड सेपरेटर निर्माण कार्य को गति प्रदान करते



हुए अप साइड में 1,570 फाउंडेशन में से 1,445 फाउंडेशन का निर्माण तथा 264 पिलर्स में से 99 पिलर्स का कार्य पूर्ण हो गया है। इसी तरह डाउन साइड में भी 2,585 फाउंडेशन में से 1,831 फाउंडेशन तथा 412 पिलर्स में से 86 पिलर्स का निर्माण हो गया है। यह कार्य 2023-24 तक काम पूरा होना है। इस परियोजना से रेलवे को कई फायदे होंगे –

- बीना-कटनी के खण्ड में फ्रेट ट्रेन के परिचालन में वृद्धि व गति प्रदान करेगा।
- कटनी से बिलासपुर और सिंगरौली हेतु अतिरिक्त सीधा संपर्क जुड़ जाएगा और कटनी कटनी मुड़वारा जैसे व्यस्त क्षेत्र से रेलखण्ड का बायपास होगा।
- माल यातायात में वृद्धि होने से फ्रेट ट्रेनों के समय मे बचत होगी साथ ही आवागमन में आसानी होगी।
- पमरे के रेल राजस्व में भी वृद्धि होगी।

Megger

Railway and Substation electrical test and measurement solutions

OUR ESTEEMED RAILWAY CUSTOMERS	
Customer Name	**Megger Products**
Central Railway	BITE2P, MIT525
Southern Railway Chennai	MIT410/2
Bangalore Metro Rail Corporation Limited (BMRCL)	MIT525
Research Designs & Standards Organisation (RDSO)	FRAX150
Bhusawal and Rourkela Electrical loco shed	DX model







Scan QR code
to book a demo or email us at
india.marketing@megger.com



Megger®

Electrical test and measurement solutions for Railway and substation applications.

OUR ESTEEMED RAILWAY CUSTOMERS	
Customer Name	**Megger Products**
Eastern Railway - Howrah / Ahmedabad / Firozpur / RVNL / DRM	SMRT1
Indian Railways Institute of Electrical Engineering Nashik (IRIEEN)	BITE3
Delhi Metro Rail Corporation Limited (DMRC)	TORKEL, VIDAR, OTS100AF, KF-LAB MkII
Pune Metro	TRAX
South Central Railway (SCR) - Diesel Loco Shed Gooty	DLRO100

Insulation Resistance Testing • Protection Relay Testing • Circuit Breaker Testers • Power Quality Analysers • Transformer and substation multifunctional test kit (TRAX) • Oil Test Sets

Scan QR code to download our catalogue or email us at india.marketing@megger.com

भारती
पत्रिका की ऑनलाइन सदस्यत

STEP 1

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

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

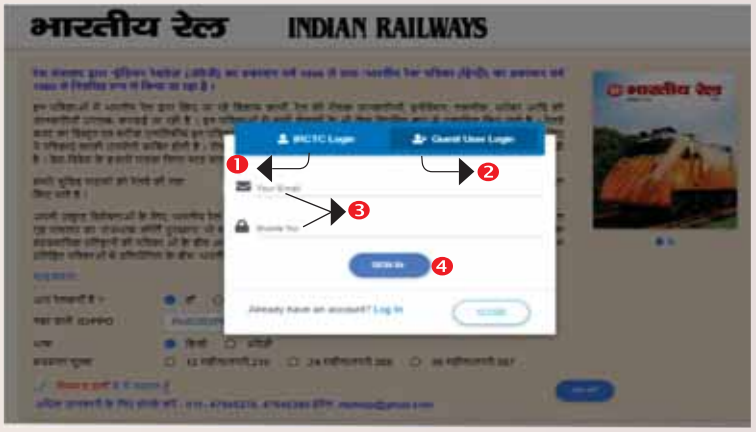
आप सीधे www.irctctourism.com/ IRBRmag/#/home/hn पर भी जा सकते हैं।



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।

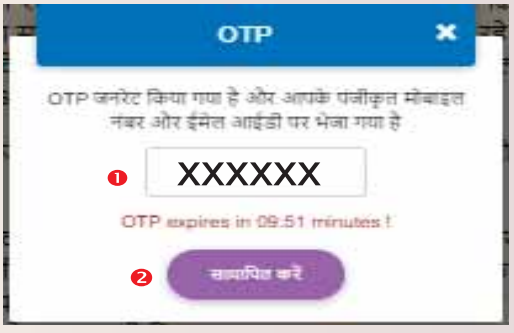


❷ लॉग–इन आईडी नहीं है तो गेस्ट लॉग–इन पर क्लिक करें।

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

ीय रेल
ना 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।



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

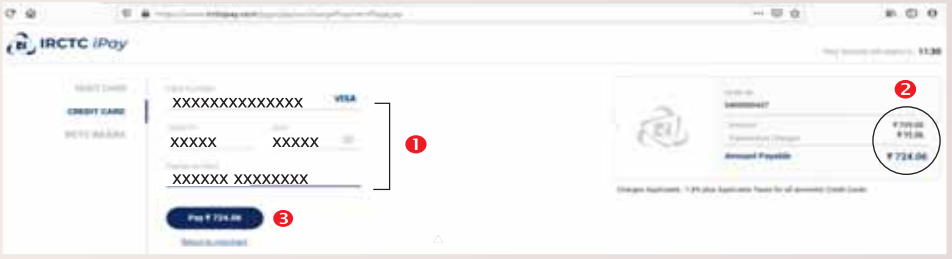
STEP 4



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

मथुरा-पलवल चौथी लाइन का कार्य पूरा

लाइन क्षमता वृद्धि के कार्यों को तेजी आगे बढ़ाते हुए उत्तर मध्य रेलवे ने महत्त्वाकांक्षी मथुरा-पलवल चौथी लाइन परियोजना का निर्माण कार्य पूरा कर लिया है। ज्ञात हो कि इस परियोजना को रेलवे बोर्ड द्वारा 2015-16 में स्वीकृति प्रदान की गई थी और परियोजना की कुल लागत रु. 668.7 करोड़ थी। इस परियोजना में क्रमशः हरियाणा और उत्तर प्रदेश के पलवल और मथुरा जिले शामिल हैं। पहले चरण में इस परियोजना के पवल-रुंधी खंड को सीआरएस की स्वीकृति के उपरांत दिनांक 21 फरवरी, 2019 को चालू किया गया था। इसके बाद, रुंधी-शोलाका, शोलाका-होडल और होडल-छटा खंडों को चालू किया गया और यातायात के लिए खोला गया। इसके बाद शेष छाता-भूतेश्वर खंड के चालू होने के साथ अब यह परियोजना पूरी हो गई है। चौथी लाइन के चालू होने के साथ, अब उत्तर मध्य रेलवे के आगरा मंडल में अप और डाउन लाइन पर परिचालन के लिए दो-दो लाइनें उपलब्ध हो गई हैं। इस परियोजना के क्रियान्वयन का दायित्व निर्वहन करने वाले उत्तर मध्य रेलवे के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण शरद मेहता ने बताया, "सीआरएस पूर्वोत्तर परिक्षेत्र ने छाता-भूतेश्वर के बीच 28.4 किमी की चौथी लाइन खंड का निरीक्षण किया और 110 किमी प्रति घंटे की गति से परीक्षण किया। गति परीक्षण में कोई त्रुटि नहीं मिली और सीआरएस सामान्य तौर पर संतुष्ट थे।" ज्ञात हो कि गत शुक्रवार को इस खंड पर माल और यात्री यातायात प्रारंभ करने के लिए ऑथराइजेशन सीआरएस से प्राप्त हो गया था। महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे श्री प्रमोद कुमार ने आगरा मंडल और परियोजना के कार्यान्वयन में शामिल अधिकारियों की टीम को बधाई देते हुए और आशा व्यक्त की कि इससे अब ट्रेनों की समयपालन में और सुधार होगा

एक्ट एप्रेंटिस के नवागत प्रशिक्षुओं के लिए ओरिएंटेशन शिविर का आयोजन

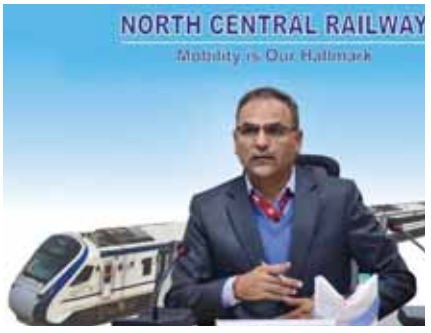
रेल प्रशासन द्वारा कौशल विकास के क्रम में अपने संस्थानों में विभिन्न विषयों में अप्रेंटिस प्रशिक्षण कराया जाता है। इसी अनुक्रम में रेल भर्ती प्रकोष्ठ उत्तर मध्य रेलवे द्वारा भी वर्ष 2020-21 के नोटिफिकेशन के तहत कुल 1,499 का पैनल जारी किया गया है। इसी अनुक्रम में वर्ष 2021-22 का 1,664 रिक्तियों का पैनल प्रक्रियाधीन है।



वर्ष 2020-21 के पैनल के अधिकांश प्रशिक्षु मंडलों में रिपोर्ट कर चुके हैं और विभिन्न ट्रेड में अप्रेंटिस कर रहे अप्रेंटिसो का मंडल के कार्मिक विभाग के तत्वावधान में ओरिएंटेशन शिविर का आयोजन किया गया। इस प्रशिक्षण से उनके कार्य सम्बन्धित गुणवत्ता बढ़ेगी।

डीएफसीसीआईएल के साथ समीक्षा बैठक

दिनांक 11 फरवरी, 2022 को पूर्वी डीएफसी के निर्माण की प्रगति से जुड़े कार्यों की समीक्षा करने के लिए महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे श्री प्रमोद कुमार की अध्यक्षता में उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय में डीएफसीसीआईएल के प्रबंध निदेशक डीएफसी श्री आर के जैन के साथ समीक्षा बैठक आयोजित हुई, जिसमें ईडीएफसी के दीन दयाल उपाध्याय-दादरी खंड की प्राथमिकताओं और प्रगति के बारे में चर्चा हुई।



प्रबंध निदेशक डीएफसी ने बताया कि रूमा-शुजातपुर खंड में सभी प्रमुख कार्य पूरे कर लिए गए हैं और इसे जल्द ही खोल दिया जाएगा। दादरी-खुर्जा, चुनार-करछना एवं अन्य खंडों पर काम तेज गति से चल रहा है। बैठक में अपर महाप्रबंधक श्री रंजन यादव, प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक श्री बिप्लव कुमार, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण श्री शरद मेहता, मंडल रेल प्रबंधक प्रयागराज श्री मोहित चंद्रा, मुख्य ब्रिज इंजीनियर श्री नरेंद्र सिंह सहित मुख्यालय और मंडल के अन्य वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे। डीएफसी की ओर से निदेशक (ओ एंड बीडी) श्री एस नंदूरी, निदेशक (सिविल) श्री अजय, सीपीएम प्रयागराज श्री ओमप्रकाश बैठक में शामिल हुए।

डीएफसी ने न्यू कानपुर स्टेशन से न्यू सुजातपुर स्टेशन तक अप लाइन में इलेक्ट्रिक लोको का सफल परीक्षण किया



ईडीएफसी ने रूमा लिंक लाइन (न्यू कानपुर स्टेशन) से न्यू सुजातपुर स्टेशन (सुजातपुर लिंक लाइन) तक नव निर्मित डबल रेल लाइन के अप ट्रैक पर इलेक्ट्रिक लोको द्वारा ट्रायल रन का परीक्षण किया। इस सेक्शन में डीएफसी का न्यू कानपुर स्टेशन बनाया गया है यहां से कौशाम्बी के सुजातपुर स्टेशन तक करीब 135 किमी का ट्रैक तैयार हो चुका है

डीएफसी उच्च गति और उच्च क्षमता वाले विश्वस्तरीय तकनीक के अनुसार बनाया जाने वाला रेलमार्ग हैं। ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के मार्ग में कोयला खदानें, थर्मल पॉवर प्लांट और औद्योगिक शहर मौजूद हैं। इसके मार्ग में पंजाब, हरियाणा, उत्तर प्रदेश, बिहार शामिल हैं। इस परियोजना का अधिकांश हिस्सा विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषित है। डीएफसी रेल लाइन को भारतीय रेल की रेल लाइनों की तुलना में अधिक भार उठाने के लिए डिजाइन किया गया है, जोकि व्यावसायिक से काफी महत्त्वपूर्ण है।

महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे द्वारा सेल्फ प्रोपेल्ड निरीक्षण यान 'परख' से खैरार-भीमसेन रेल खंड का निरीक्षण

महाप्रबंधक श्री प्रमोद कुमार ने दिनांक 13 फरवरी, 2022 को सेल्फ प्रोपेल्ड निरीक्षण यान 'परख' द्वारा खैरार–भीमसेन रेल खंड का निरीक्षण किया। श्री कुमार ने खैरार स्थित बैलास्ट साइडिंग पर बलास्ट के माप को लेकर सम्बंधित अधिकारियों को निर्देशित किया। इसके पश्चात उन्होंने सेक्शन में उपलब्ध ट्रैक से जुड़े संरक्षा उपकरणों सहित अन्य संस्थापनों की सघनता से जांच की। निरीक्षण के दौरान मंडल रेल प्रबन्धक श्री आशुतोष सहित



मुख्यालय से महाप्रबंधक के सचिव श्री अजय सिंह, उपसचिव श्री विजय कुमार, झाँसी मंडल के वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक श्री नवीन दीक्षित, वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक श्री शशिकांत त्रिपाठी, वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक (द्वितीय) श्री अखिल शुक्ल, वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी श्री अशोक प्रिय गौतम, वरिष्ठ मंडल अभियंता (पूर्व) श्री एस.सी. दुबे, वरिष्ठ मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार इंजिनीयर श्री अमित गोयल वरिष्ठ मंडल अभियंता (TRD) श्री मयंक शांडिल्य उपस्थित रहे।

महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे ने किया शिकोहाबाद- फर्रूखाबाद एवं मैनपुरी-इटावा खण्ड का निरीक्षण

दिनांक 09 फरवरी, 2022 को महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे, श्री प्रमोद कुमार ने प्रयागराज मंडल के शिकोहाबाद–फर्रुखाबाद एवं मैनपुरी–इटावा खण्ड का निरीक्षण किया।

इस दौरान उन्होंने फर्रुखाबाद–मैनपुरी–इटावा खण्ड में जारी विद्युतीकरण कार्य का भी जायजा लिया। निरीक्षण के दौरान स्टेशनों की सफाई और समग्र स्थिति, विशेष रूप से प्वाइंट और क्रॉसिंग की गुणवत्ता जैसे महत्त्वपूर्ण पैरामीटर महाप्रबंधक द्वारा देखे गए। महाप्रबंधक ने जन–प्रतिनिधियों व



पत्रकारों से वार्ता भी की। इस दौरान मंडल रेल प्रबंधक प्रयागराज श्री मोहित चंद्रा, सचिव महाप्रबंधक श्री अजय सिंह सहित वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक श्री श्रीकृष्ण शुक्ला, वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक विपिन कुमार सिंह, वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता (सा.) श्री सत्येंद्र कुमार सिंह, वरिष्ठ मंडल अभियंता श्री पीयूष कुमार मिश्रा, वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त श्री मनोज कुमार सिंह, वरिष्ठ मंडल सिग्नल एवं टेलिकॉम इंजीनियर/अलीगढ़ श्री प्रदीप सोनी, मंडल यातायात प्रबंधक श्री जे. संजय कुमार उपस्थित रहे।

आरडीएसओ अस्पताल में पीएसए ऑक्सीजन प्लांट का शुभारम्भ



श्री संजीव भूटानी, महानिदेशक आरडीएसओ ने आरडीएसओ अस्पताल, लखनऊ में 180 एलपीएम क्षमता के नए स्थापित पीएसए ऑक्सीजन उत्पादन संयंत्र का शुभारम्भ किया। यह संयंत्र मैसर्स एम.आर.टी सिग्नल लिमिटेड, कोलकाता सीएसआर योजना के अंतर्गत वित्तीय सहायता से तथा डीएफसीसीआईएल द्वारा प्रायोजित योजना के द्वारा स्थापित किया गया है।

महानिदेशक ने कहा कि यह संयंत्र कोविड की तैयारियों को सुनिश्चित करने में बहुत मदद करेगा और लाभार्थियों को उचित उपचार की सुविधा भी प्रदान करेगा। आरडीएसओ अस्पताल 30 बिस्तरों वाला अस्पताल है जो लगभग 3,000 पंजीकृत उपयोगकर्ताओं को सेवा प्रदान करता है।

इस अवसर पर विशेष महानिदेशक (वेंडर विकास) श्री जे.पी. पाण्डेय, अपर महानिदेशक श्री रमेश पिंजानी, सी.एम.ओ डॉ. संगीता सागर एवं अन्य वरिष्ठ अधिकारी, डॉक्टर और कर्मचारी समारोह में उपस्थित थे।

आरडीएसओ में 'राष्ट्रीय बालिका दिवस' का आयोजन

आरडीएसओ में 24 जनवरी 2022 को 'राष्ट्रीय बालिका दिवस' के रूप में मनाया गया।

इस अवसर पर श्रीमती वीणा कुमारी वर्मा, कार्यकारी निदेशक/यातायात, डॉ. ज्योत्स्ना, एसीएमएस एवं श्रीमती स्नेहा, एलआईए ने महिला सशक्तीकरण के क्षेत्र में प्रयासों पर विचार प्रस्तुत किए। आरडीएसओ द्वारा बालिका सशक्तीकरण के क्षेत्र में उल्लेखनीय कार्य करने वाली दो महिला कर्मचारियों, श्रीमती सीमा पराशरी एवं श्रीमती श्वेता सुमन को सम्मानित किया





गया। RWWA ने इस अवसर पर प्रतियोगी परीक्षाओं में सफलता हासिल करने वाली 15 बालिकाओं को नगद धन राशि एवं प्रमाणपत्र से सम्मानित किया।

आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना में रक्तदान शिविर का आयोजन



आधुनिक रेल डिब्बा कारखाने में 26 जनवरी, 2022 को रक्तदान शिविर का आयोजन किया गया। इस रक्तदान शिविर का आयोजन रेलवे यूनियनों के प्रतिनिधियों के सहयोग से आरेडिका अस्पताल के प्रधान मुख्य चिकित्सा अधिकारी डॉ. महेश कुमार शकरवाल की देख-रेख में किया गया। रक्तदान शिविर का शुभारम्भ आरेडिका महाप्रबंधक श्री विनय मोहन श्रीवास्तव द्वारा किया गया। इस कार्यक्रम में अधिकारियों और कर्मचारियों ने बढ़-चढ़ कर भाग लिया। रक्तदान का अर्थ किसी ऐसे व्यक्ति की जान बचाना होता है जिससे रक्तदान कर्ता से सीधे कोई संबंध नहीं होता है। यह मानवता के लिए एक महादान है।

पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक द्वारा मिशन अमानत वेबपेज और ई-मेरी सहेली परियोजना का उद्घाटन

महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने 'मिशन अमानत' के उन्नत वेबपेज के साथ-साथ अपग्रेडेड 'ई-मेरी सहेली' परियोजना वेब पोर्टल का उद्घाटन किया। 'मिशन अमानत' के तहत फोटो के साथ यात्रियों के खोए सामान का विवरण वेबसाइट wr.indianrailways.gov.in पर पोस्ट किया जाता है। 'मेरी सहेली' की विशेषताओं में मंडल नियंत्रण कक्षों और पोस्टों हेतु सुरक्षित पहुंच, PRABAL और PRIMES से यात्री आरक्षण डेटा आयात करने की सुविधा, डेटा एनालिटिक्स द्वारा महिला यात्रियों की ऑटोमेटेड पहचान, ट्रेन एस्कॉर्ट पार्टियों और आरपीएफ हेतु चार्ट का ऑटोमेटेड निर्माण, महिलाओं की सुरक्षा हेतु अधिकारियों/कर्मचारियों का स्वत: आवंटन आदि शामिल हैं।





'एन ओडिसी टू द स्टैच्यू ऑफ यूनिटी' नामक बुक का विमोचन



पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल मुख्य जनसंपर्क अधिकारी श्री सुमित ठाकुर के साथ 'एन ओडिसी टू द स्टैच्यू ऑफ यूनिटी' शीर्षक से कॉफी टेबल बुक का विमोचन करते हुए

महाप्रबंधक श्री कंसल ने प्रतिष्ठित चांदोद-डभोई-केवड़िया रेल परियोजना पर 'एन ओडिसी टू द स्टैच्यू ऑफ यूनिटी' नामक कॉफी टेबल बुक का विमोचन भी किया। यह पुस्तक पश्चिम रेलवे द्वारा की गई कड़ी मेहनत और विभिन्न चुनौतियों और बाधाओं के बावजूद परियोजना को पूरा करने के लिए किए गए प्रयासों को दर्शाती है। मंत्रमुग्ध कर देने वाली तस्वीरों के साथ यह पुस्तक राष्ट्रीय महत्व की इस भव्य परियोजना को इसकी अवधारणा से लेकर क्रियान्वित करने तक की रोमांचक यात्रा को दर्शाती है।

मेट्रो रेलवे : अब पूर्व-पश्चिम मेट्रो के क्यूआर कोड आधारित टिकट 12 घंटे पहले बुक किए जा सकते हैं

दिनांक 08 फरवरी, 2022 से मेट्रो यात्रियों को ईस्ट-वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर में 12 घंटे पहले अपने क्यूआर कोड आधारित टिकट बुक करने की सुविधा प्राप्त हो गई है। ईस्ट-वेस्ट मेट्रो पर टिकट बुकिंग के इस तीसरे विकल्प की शुरुआत 04 दिसंबर, 2021 को 'आजादी का अमृत महोत्सव' के एक भाग के रूप में की गई थी। इस तीसरी वैकल्पिक व्यवस्था के साथ मेट्रो टिकट अब यात्रियों की उंगलियों पर उपलब्ध हैं। इससे पहले, मेट्रो यात्री अपनी यात्रा से 45 मिनट पहले क्यूआर कोड आधारित टिकट बुक कर सकते थे। 08 फरवरी, 2022 से शुरू की गई नई प्रणाली के साथ वे इसे अपनी यात्रा से 12 घंटे पहले बुक कर सकेंगे। बुकिंग के 12 घंटे के भीतर यात्रा शुरू हो जानी चाहिए।



मेट्रो रेलवे में रामकृष्ण परमहंस देव की जयंती मनाई गई



'आजादी का अमृत महोत्सव' के एक भाग के रूप में मेट्रो रेलवे में 18 फरवरी, 2022 को दक्षिणेश्वर मेट्रो स्टेशन पर रामकृष्ण परमहंस देव की जयंती मनाई गई।

इस अवसर पर श्री एस. भट्टाचार्य, उप मुख्य परिचालन प्रबंधक (परि. एवं अनु.) और स्टेशन कर्मचारीगण उपस्थित थे। उप मुख्य परिचालन प्रबंधक (परि. एवं अनु.) श्री एस. भट्टाचार्य ने रामकृष्ण परमहंस देव को श्रद्धांजलि अर्पित करने के लिए दीप प्रज्ज्वलित किया। दक्षिणेश्वर मेट्रो रेलवे स्टेशन पर स्थापित रामकृष्ण परमहंस देव, मां शारदा और स्वामी विवेकानंद की प्रतिमाओं पर माल्यार्पण किया गया।

इस कार्यक्रम के दौरान रामकृष्ण के जीवन और कार्यों पर एक नाटक का मंचन किया गया। इस शुभ दिवस पर, मेट्रो रेलवे द्वारा 'आजादी का अमृत महोत्सव' पर तैयार एक सांगीतिक वीडियो का विमोचन भी किया गया।

मेट्रो रेलवे में नेताजी सुभाष चंद्र बोस की 125वीं जयंती मनायी गई

मेट्रो रेलवे में 23 जनवरी, 2022 को नेताजी सुभाष चंद्र बोस की 125वीं जयंती को 'पराक्रम दिवस' के रूप में मनाया गया। 'आजादी का अमृत महोत्सव' के एक हिस्से के रूप में मेट्रो कर्मचारियों ने इस 'भारत माता के महान सपूत' को उनकी जयंती पर श्रद्धांजलि और सम्मान अर्पित किया।

समग्र महिला प्रबंधित नेताजी भवन और नेताजी स्टेशन पर सुभाष चंद्र बोस की जीवनी और कार्यों की स्मृति में दो विशेष कार्यक्रम आयोजित किए गए।

इन दोनों स्टेशनों के कर्मचारियों ने इस महान नेता को पुष्पांजलि अर्पित की और भारत को ब्रिटिश शासन से मुक्त कराने के उनके प्रयासों को याद किया। इन कार्यक्रमों में मेट्रो यात्रियों ने नेताजी पर अपने विचार भी व्यक्त किए। मेट्रो कर्मियों द्वारा देशभक्ति गीत और नृत्य प्रस्तुत किए गए। कार्यक्रम के बाद नेताजी भवन और नेताजी स्टेशनों पर मेट्रो यात्रियों के बीच फेस मास्क बांटे गए।



ईस्ट-वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर ने राष्ट्र की सेवा में दो वर्ष पूरे किए



पूर्व-पश्चिम मेट्रो कॉरिडोर की दूसरी जयंती 14 फरवरी, 2022 को सेंट्रल पार्क डिपो, सॉल्ट लेक में शानदार तरीके से मनाई गई। सॉल्ट लेक सेक्टर V और सॉल्ट लेक स्टेडियम के बीच पहले चरण का उद्घाटन 13 फरवरी, 2020 को हुआ था और वाणिज्यिक सेवाएं 14 फरवरी, 2020 से शुरू हुई थीं। इस अवसर पर एक तकनीकी संगोष्ठी का आयोजन किया गया, जिसमें महाप्रबंधक, मेट्रो रेल श्री मनोज जोशी, मेट्रो रेल के प्रधान विभागाध्यक्ष और प्रबंध निदेशक, कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (केएमआरसीएल) श्री मानस सरकार और उनकी टीम ने भाग लिया। इस उत्सव के एक भाग के रूप में महाप्रबंधक ने सेंट्रल पार्क डिपो में विभिन्न हर्बल पौधों वाले एक हर्बल गार्डन और एक इको गार्डन का उद्घाटन किया। उन्होंने मेट्रो बेड़े में शामिल करने के लिए एक नए रेक (MR-606) को भी हरी झंडी दिखाई।

मेट्रो अस्पताल में 'विश्व कुष्ठ दिवस' मनाया गया

मेट्रो रेलवे ने 31 जनवरी, 2022 को 'विश्व कुष्ठ दिवस' मनाया। इस कार्यक्रम के एक भाग के रूप में तपन सिन्हा मेमोरियल अस्पताल, मेट्रो रेलवे में एक चर्चा-सह-वार्तालाप सत्र का आयोजन किया गया। इस कार्यक्रम में मेट्रो रेलवे के प्रधान मुख्य चिकित्सा अधिकारी डॉ. अमिताभ दत्ता सहित अन्य चिकित्सक मौजूद थे। डॉ. चौताली पात्रा, डीएमओ द्वारा कुष्ठ जागरूकता पर एक प्रस्तुति दी गई। इस कार्यक्रम में अस्पताल के डॉक्टर, मरीज और चिकित्सा कर्मचारी मौजूद थे। इस कार्यक्रम में इस बीमारी से निजात पाने के लिए किए जा सकने वाले सुरक्षात्मक उपायों पर भी चर्चा की गई।



मेट्रो में ब्रांडिग की नई अवधारणा

स्टेशनों, रेक, हैंडल चेन, एएफसी-पीसी गेटों की सफल ब्रांडिंग के बाद मेट्रो रेलवे ने उन स्टेशनों के एस्केलेटर के किनारों पर फोटो फ्रेम (विज्ञापन स्थान) स्थापित करने की एक अनूठी पहल की है जहां कॉर्पोरेट घराने अपने विज्ञापन प्रदर्शित कर सकते हैं। मेट्रो रेलवे ने इस पहल को श्यामबाजार, सेंट्रल, चांदनी चौक, एस्प्लेनेड, पार्क स्ट्रीट, मैदान, रवींद्र सदन, कालीघाट, रवींद्र सरोबर और महानायक उत्तम कुमार स्टेशनों पर लागू करना शुरू कर दिया है।



इच्छुक कॉरपोरेट घराने उत्तर-दक्षिण मेट्रो कॉरिडोर के इन स्टेशनों पर 34 एस्केलेटरों के किनारे लगे इन 289 फोटो फ्रेम पर अपने विज्ञापन प्रदर्शित कर सकेंगे। कुछ कॉरपोरेट घरानों ने इन विज्ञापन स्थानों का उपयोग करना शुरू कर दिया है, जिससे गैर-किराया राजस्व सृजित हो रहा है।

शुरुआती प्रतिक्रियाओं को देखते हुए उम्मीद है कि यह नई पहल भविष्य में और अधिक कॉर्पोरेट घरानों को आकर्षित करेगी।

सुरक्षा अभियान

किसी भी आपात स्थिति से निपटने के लिए अपने कर्मचारियों के आपदा प्रबंधन कौशल को और दक्ष बनाने के लिए मेट्रो रेलवे सुरक्षा अभियान चला रहा है। मेट्रो रेलवे में यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा को हमेशा सर्वोपरि प्राथमिकता दी जाती है।

इस सुरक्षा अभियान के एक भाग के रूप में फरवरी में शोभाबाजार, सुतानुटि पार्क स्ट्रीट, एस्प्लानेड आदि मेट्रो स्टेशनों पर प्राथमिक चिकित्सा और आपदा प्रबंधन प्रशिक्षण आयोजित किए गए। मोटर मैन कर्मियों को मेट्रो परिसर में किसी प्रकार की आपात स्थिति में प्राथमिक उपचार करने और तत्काल आवश्यक कार्रवाई करने के संबंध में प्रशिक्षण दिया गया।

आरसीएफ वर्कशॉप में लेबर एंट्री अब क्यूआर कोड के साथ

रेल कोच फैक्ट्री प्रशासन ने आरसीएफ वर्कशॉप में कॉन्ट्रैक्ट लेबर के प्रवेश करने के लिए क्यूआर कोड-आधारित डिजिटल प्रवेश पास प्रणाली शुरू की है। क्यूआर कोड आधारित डिजिटल पास की वर्कशॉप गेट पर आरसीएफ के सिक्योरिटी विभाग द्वारा स्कैनिंग कर जांच की जाएगी। इस प्रणाली का उद्घाटन आरसीएफ के महाप्रबंधक श्री अशेष अग्रवाल की उपस्थिति में किया गया। इस अवसर पर आरसी के सभी उच्च अधिकारी भी हाजिर थे। आरसीएफ के आईटी के प्रमुख, श्री ए के सिन्हा, चीफ मेकैनिकल इंजीनियर (आईटी) ने सिस्टम की विशेषताओं के बारे में श्री अग्रवाल को अवगत करवाया।



महालक्ष्मी स्पोर्ट्स कॉम्प्लेक्स में नवनिर्मित खेल अकादमी भवन का उद्घाटन





पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने पश्चिम रेलवे महिला कल्याण संगठन की अध्यक्षा श्रीमती तनुजा कंसल की उपस्थिति में 24 जनवरी, 2022 को महालक्ष्मी खेल परिसर में नवनिर्मित खेल अकादमी भवन का उद्घाटन किया। इस भवन में खिलाड़ियों के प्रशिक्षण और अभ्यास सत्र की विभिन्न सुविधाएं हैं। इसी दिन श्रीमती तनुजा कंसल ने महालक्ष्मी स्पोर्ट्स कॉम्प्लेक्स में पुनर्निर्मित बास्केट बॉल कोर्ट का उद्घाटन किया। यह अपग्रेडेड कोर्ट खिलाड़ियों के प्रशिक्षण एवं अभ्यास के लिए बेहतर सुविधा प्रदान करेगा। श्रीमती कंसल ने खेल अकादमी भवन के लिए वॉटर कूलर भी दानस्वरूप दिया। बास्केट बॉल कोर्ट का निर्माण 10 लाख रुपये की लागत से किया गया है। पश्चिम रेलवे के मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी श्री सुमित ठाकुर के अनुसार 1,520 वर्गमीटर क्षेत्र में फैले इस भवन का निर्माण 6.40 करोड़ रुपये की लागत से किया गया है। इसके बाद महाप्रबंधक ने अर्जुन पुरस्कार विजेताओं के साथ-साथ पश्चिम रेलवे का प्रतिनिधित्व करने वाली विभिन्न टीमों के कप्तानों और कोचों से संवाद स्थापित किया। खेल अकादमी भवन भारोत्तोलन कक्ष, बॉलिंग मशीनों के साथ अत्याधुनिक इनडोर क्रिकेट सुविधा, मनोरंजन कक्ष, खिलाड़ियों के लिए कमरों और लगभग 70 व्यक्ति की क्षमता वाले एक विशाल भोजन कक्ष जैसी सुविधाओं से सुसज्जित है।





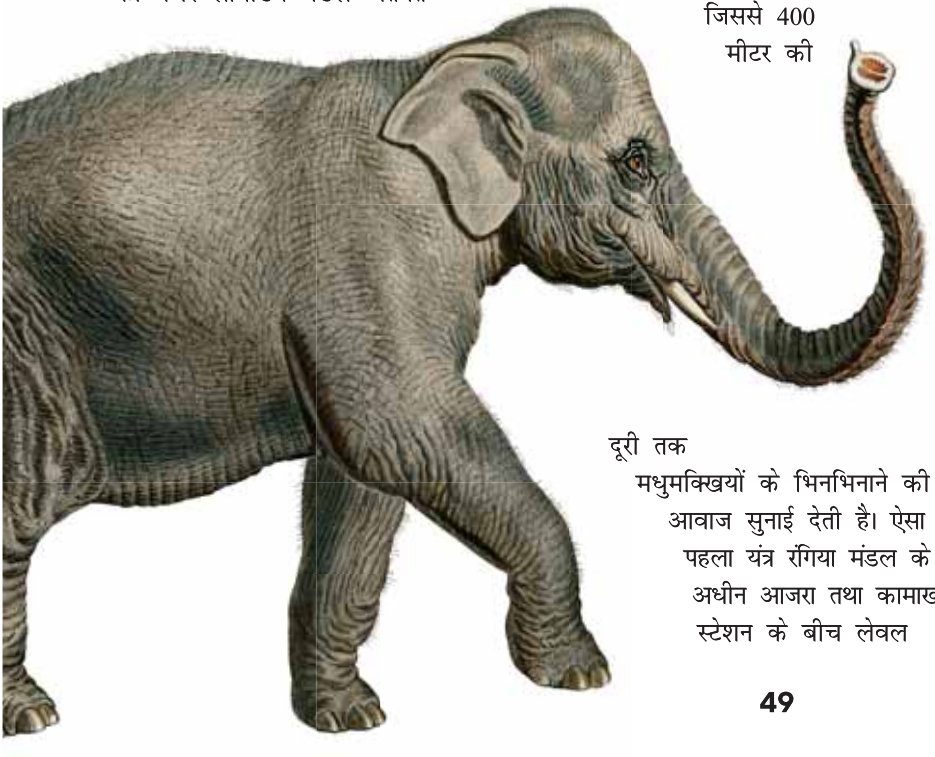
पूर्वोत्तर सीमा रेल : सतर्क लोको पायलटों ने रेल पटरी पर बचाई हाथियों की जान



एक समपार फाटक पर स्थापित प्लान 'बी' यंत्र (बाएँ) और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के एक एलिफेंट कॉरिडोर सेक्शन पर बनाई गई बाड़ (दाएँ)

पूर्वोत्तर सीमा रेल अपने क्षेत्राधिकार में जंगली जानवरों की सुरक्षा के प्रति वचनबद्ध है। पू. सी. रेल द्वारा किए गए विभिन्न प्रकार के उपायों के कारण पिछले कुछ वर्षों में सैकड़ों हाथियों की जान बची है। ट्रेनों के साथ हाथियों की टक्कर यात्रियों तथा हाथियों, जोकि वन्य जीव संरक्षण अधिनियम के तहत संरक्षित प्रजाति है, के लिए काफी गंभीर है। 18 जुलाई, 2021 को प्रातः 04.25 बजे घटी एक घटना में डाउन पोला एचएसडी ट्रेन के सतर्क लोको पायलटों, गोपाल प्रसाद (एलपी) तथा एस.सी. जाटव (एएलपी) की नजर लामडिंग मंडल अंतर्गत बोकाजान-खटखटी स्टेशनों के बीच रेल पटरी को पार करते हुए तीन हाथियों पर पड़ी। उन्होंने तुरंत आपातकालीन ब्रेक का उपयोग कर जंगली हाथियों की जान बचाई।

पू.सी. रेल ने ट्रेन के साथ हाथियों की टक्कर को रोकने के लिए कई तरह के कदम उठाए हैं। पू.सी. रेल द्वारा की गई एक अनोखी पहल 'प्लान बी' काफी कारगर साबित हुई तथा जिन जगहों पर इसे स्थापित किया गया, वहां ट्रेनों के साथ हाथियों की टक्कर की घटना शून्य हो गई है। इस योजना के तहत एक ऐसा यंत्र विकसित किया गया है, जिससे 400 मीटर की दूरी तक मधुमक्खियों के भिनभिनाने की आवाज सुनाई देती है। ऐसा पहला यंत्र रंगिया मंडल के अधीन आजरा तथा कामाख्या स्टेशन के बीच लेवल क्रॉसिंग गेट एनएन-274 पर स्थापित किया गया था। इसके उपरांत इस तरह के यंत्र सम्पूर्ण पू. सी. रेल के हाथियों से टक्कर होने वाले संभावित 55 अन्य स्थानों पर स्थापित किए गए हैं। हाथियों की सुरक्षा के लिए वन विभाग के साथ नजदीकी समन्वय के साथ नीचे उल्लिखित कुछ अन्य उपाय भी किए गए हैं:-



- मंडल नियंत्रण कक्ष में पदस्थापित वन विभाग के अधिकारियों तथा व्हाट्सऐप ग्रुपों के माध्यम से हाथियों के आवागमन की सटीक निगरानी
- चिन्हित स्थानों पर गतिरोधकों की स्थापना
- ट्रेन के चालकों/गार्डों को संवेदनशील बनाना
- हाथियों के पहुँच क्षेत्र के प्रति चालकों को सतर्क करने के लिए लगाए गए साइनेज बोर्ड
- हाथियों के पार होने के लिए रैम्पों अथवा अंडरपास का निर्माण
- बेहतर ढंग से दिखाई देने के लिए रेल की पटरियों के निकट जंगल की कटाई

रेलवे द्वारा किए गए उपायों के कारण ट्रेन-हाथियों की टक्कर की घटनाओं के साथ प्राणहानि की संख्या में भी काफी हद तक कमी आई है। यह उल्लेखनीय है कि उठाए गए इन कदमों के कारण वर्ष 2017 से सम्पूर्ण भारतीय रेल में 950 से भी अधिक हाथियों की जान बचाई जा चुकी है।

एनएचएसआरसीएल ने मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल

कॉरिडोर के लिए वडोदरा एचएसआर स्टेशन सहित 8 किमी वायडक्ट के डिजाइन और निर्माण के लिए समझौते पर हस्ताक्षर किए



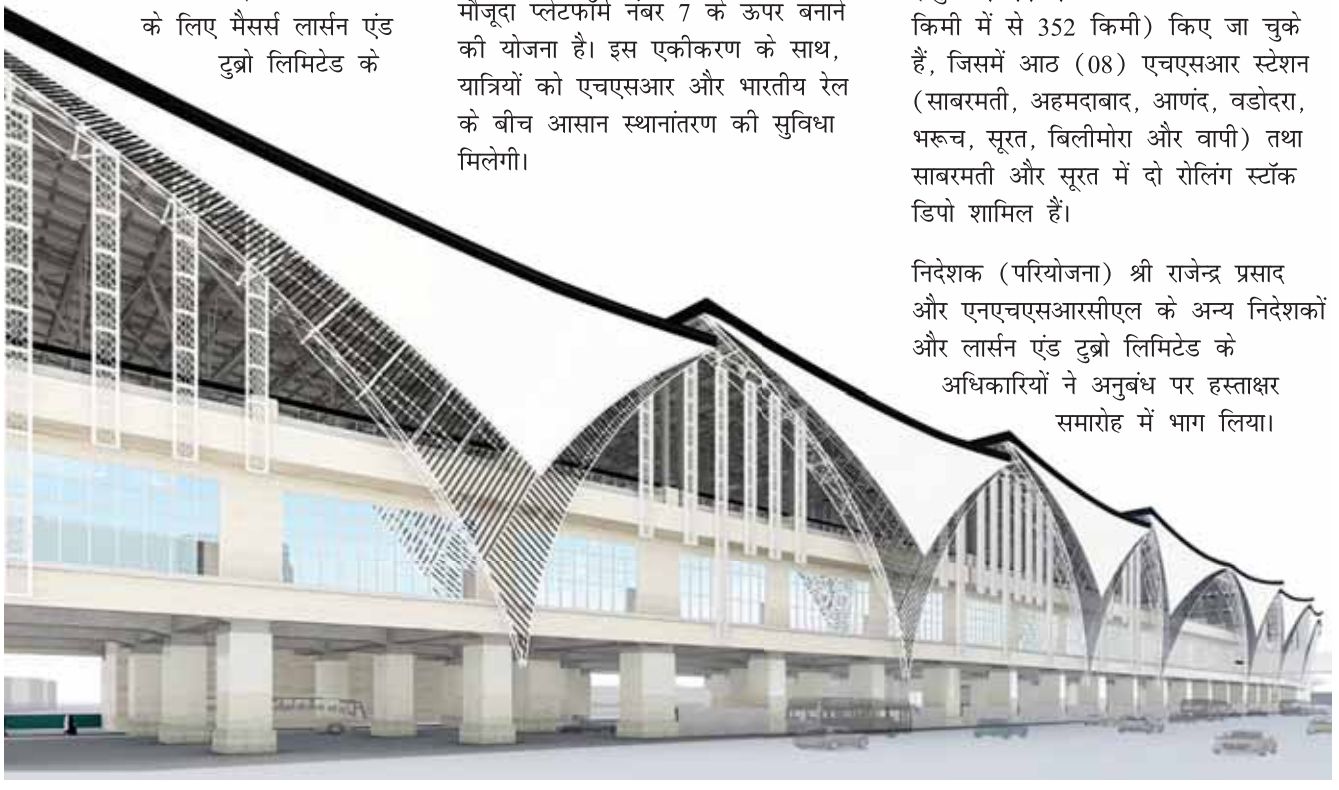
मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कॉरिडोर (एमएएचएसआर सी-5 पैकेज) के लिए वडोदरा में एक एचएसआर स्टेशन सहित लगभग 8 किमी वायडक्ट के डिजाइन और निर्माण के लिए मैसर्स लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड और नेशनल हाई स्पीड रेल कार्पोरेशन लि. के बीच आयोजित हस्ताक्षर समारोह का एक दृश्य

नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कॉरिडोर (एमएएचएसआर सी-5 पैकेज) के लिए गुजरात राज्य में वडोदरा में एक एचएसआर स्टेशन सहित लगभग 8 किमी वायडक्ट के डिजाइन और निर्माण के लिए मैसर्स लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड के साथ 09 फरवरी, 2022 एक समझौते पर हस्ताक्षर किए।

रेलवे के साथ निर्बाध एकीकरण सुनिश्चित करने के लिए, वडोदरा एचएसआर स्टेशन को भारतीय रेल के वडोदरा स्टेशन के मौजूदा प्लेटफॉर्म नंबर 7 के ऊपर बनाने की योजना है। इस एकीकरण के साथ, यात्रियों को एचएसआर और भारतीय रेल के बीच आसान स्थानांतरण की सुविधा मिलेगी।

अभी तक, एनएचएसआरसीएल द्वारा गुजरात राज्य में एमएएचएसआर (Mumbai & Ahmedabad High Speed Rail Corridor) संरेखण (Alignment) के निर्माण के लिए 100% सिविल अनुबंध (कुल एमएएचएसआर कॉरिडोर के 508 किमी में से 352 किमी) किए जा चुके हैं, जिसमें आठ (08) एचएसआर स्टेशन (साबरमती, अहमदाबाद, आणंद, वडोदरा, भरूच, सूरत, बिलीमोरा और वापी) तथा साबरमती और सूरत में दो रोलिंग स्टॉक डिपो शामिल हैं।

निदेशक (परियोजना) श्री राजेन्द्र प्रसाद और एनएचएसआरसीएल के अन्य निदेशकों और लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड के अधिकारियों ने अनुबंध पर हस्ताक्षर समारोह में भाग लिया।



अभिनव प्रयोगों की कार्यशाला : कोटा वर्कशॉप

– श्री कृष्ण कुमार झा

भारतीय रेल में माल डिब्बों के अनुरक्षण की आवश्यकता को महसूस करते हुए श्री डी.बी. सिंह, वर्क्स मैनेजर, चर्च गेट, पश्चिम रेलवे द्वारा नवंबर 1957 में वैगन रिपेयर शॉप, कोटा की आधारशिला रखी गई और अक्टूबर 1960 में कारखाने में वैगन अनुरक्षण का कार्य प्रारंभ हो गया। स्थापना काल से ही वर्कशॉप ने सभी प्रकार की तकनीकी प्रगति और चुनौतियों का सामना कर उत्तम परिणाम दिए हैं। वर्तमान में वर्कशॉप में बिना किसी बुनियादी ढांचे में परिवर्तन किए, जो 4–व्हीलर वैक्यूम ब्रेक स्टॉक को हैंडल करने के लिए डिज़ाइन किया गया था, उसी बुनियादी ढांचे पर सभी प्रकार के 8–व्हीलर वैगनों का अनुरक्षण किया जा रहा है।

सन् 1989 में एअर ब्रेक सिस्टम लागू होने के बाद कोटा वर्कशॉप का पुनर्गठन किया गया। डस्ट प्रूफ एअर कंडीशंड शेड, एअर ब्रेक लैब, डस्ट प्रूफ वातानुकूलित सीटीआरबी सैक्शन, मैनीपुलेटर युक्त केसनब बोगी सैक्शन, फिक्सर्स, क्लीनिंग प्लांट गुणवत्ता और अच्छी कारीगरी के लिए स्थापित किए गए हैं।

कोटा वर्कशॉप को भारतीय रेल में BTPGLN (LPG) वैगनों का अनुरक्षण करने वाला एक मात्र कारखाना होने का गौरव प्राप्त है। कारखाना अब स्टेनलैस स्टील वैगनों (BCNHL और BOXNHL) के पीओएच को आगे बढ़ाने के लिए एक और तकनीकी प्रगति की ओर कदम बढ़ाने की तैयारी कर रहा है। अपने अभिनव प्रयोगों की श्रृंखला में कोटा कारखाना नित नई कड़ियां जोड़ता रहता है। अभी हाल में ही कारखाने में– BTPN Wagon Basic Information of Different Valves, CTRB Shop WRS Kota, BTPGLN Introduction, BTPGLN Leakage Troubleshooting, BTPGLN Wagon Examination and Maintenance in WRS Kota, CBC Centre of Excellence WRS Kota, BTPN Basic Structure BTC WRS Kota, Heritage (VIRASAT) Garden WRS Kota Hydraulic Jack for B.D. Valve BTPN Tank Shop, Hydraulic Jack for D.V. Valve BTPN Lift Shop, WRS जैसे तकनीकी विषयों की सामग्री हिंदी में तैयार करके YouTube पर अपलोड की गई है, जिससे कोई भी लाभान्वित हो सकता है। महाप्रबंधक के वार्षिक निरीक्षण के दौरान कारखाने द्वारा किए गए इन अभिनव प्रयासों की काफी सराहना की गई। इसके अतिरिक्त कारखाने में पेड़ों से गिरने वाले पत्तों से कम्पोस्ट खाद बनाने जैसे पर्यावरण हितैषी अभिनव कार्य भी किए गए, जिनका विवरण इस प्रकार है–

कम्पोस्ट खाद : बीटीसी की अभिनव पहल

बुनियादी प्रशिक्षण केन्द्र, कारखाना कोटा परिसर हरियाली युक्त पेड़–पौधों से अच्छादित है, जिसके कारण यहां पतझड़ के मौसम, मुख्यत: फरवरी से अप्रैल माह में काफी अधिक मात्रा में पत्ते गिरते रहते हैं, जिससे बीटीसी में लगातार सफाई के बावजूद थोड़ी गंदगी महसूस की जा रही थी।

मुख्य कारखाना प्रबंधक की प्रेरणा से पेड़ों की पत्तियों, कूड़ा–करकट आदि को जलाकर नष्ट करने के बजाय बीटीसी प्रशिक्षक द्वारा इन पत्तों के डिस्पोजल हेतु कृषि विश्वविद्यालय, बोरखेड़ा कोटा से सम्पर्क कर इन पत्तों से कम्पोस्ट खाद बनाने की अभिनव प्रक्रिया शुरू की गई है।

यू ट्यूब चैनल का नाम डब्ल्यूसीआर डब्ल्यूआरएस कोटा

यू ट्यूब चैनल का लिंक **https://youtube.com/channel/UC3-rdtEejjEVbzW1_pBRGgw**

सभी वीडियो की सूची
बीटीपीएन वैगन बेसिक इन्फारमेशन ऑफ डिफरेंट वाल्वस
सीटीआरबी शॉप डब्ल्यूआरएस कोटा
बीटीपीजीएलएन इन्ट्रोडक्शन
बीटीपीजीएलएन लीकेज ट्रबलशूटिंग
बीटीपीजीएलएन वैगन एग्जामिनेशन एंड मेंटेनेंस इन डब्ल्यूआरएस कोटा
सीबीसी सेंटर ऑफ एक्सीलेंस डब्ल्यूआरएस कोटा
बीटीपीएन बेसिक स्ट्रक्चर बीटीसी डब्ल्यूआरएस कोटा
हेरिटेज (विरासत) गार्डेन डब्ल्यूआरएस कोटा
हाइड्रॉलिक जैक फॉर बी.डी. वाल्व बीटीपीएन टैंक शॉप डब्ल्यूआरएस
हाइड्रॉलिक जैक फॉर डी.वी. वाल्व बीटीपीएन एलएफटी शॉप डब्ल्यूआरएस



माडिमका, कोटा के जैविक उर्वरक स्थल में तैयार होती जैविक खाद

कम्पोस्ट खाद बनाने के लिए आवश्यक सामग्री

- पेड़ के पत्ते
- पानी
- जैव अपघटक (Bio Decomposer)
- प्लास्टिक ड्रम
- लकड़ी का डंडा
- दस्ताने
- लौह छड़ युक्त पंजा

ये फसल के अवशेषों, पेड़ के पत्तों, गोबर व अन्य कार्बनिक अपशिष्ट पदार्थों को शीघ्र अपघटित कर जैविक खाद बनाने के काम आते हैं।

जैव अपघटक (Bio Decomposer) तैयार करने की विधि

- 200 लीटर क्षमता के प्लास्टिक के ड्रम में पानी भरकर दो किलोग्राम गुड़ को अच्छी तरह घोल कर मिलाना है।
- बायो डीकम्पोजर की एक 30 ग्राम की बोतल के पदार्थ को इस ड्रम में उड़ेलकर लकड़ी के डंडे से अच्छी तरह मिलाकर एक सप्ताह तक ढककर छोड़ना है।
- प्रतिदिन एक से दो बार इस घोल को लकड़ी के डंडे से चलाना है।

सुरक्षा उपकरण

- हैंड ग्लिब्स (प्लास्टिक)
- नोज मास्क
- साबुन

सावधानी

- बायो डीकम्पोजर अथवा इसके घोल को सीधे या डायरेक्ट हाथ से नहीं छूना चाहिए।
- उक्त कार्य दस्ताने पहकर ही करना है।
- कार्य करने के पश्चात् हाथों को साबुन से अच्छी तरह धोना चाहिए।

खाद बनाने की विधि

- चारों तरफ से घिरे किसी छायादार समतल स्थान पर 70 प्रतिशत तक नमी प्राप्त पेड़ के पत्तों की तह बिछाकर उस पर 20 लीटर डीकम्पोजर घोल से छिड़काव कर पत्तों को भिगोया जाता है। तत्पश्चात् अगली परत बिछाकर उस पर पुनः 20 लीटर डीकम्पोजर का घोल डाला जाता है। अधिकतम 10 परत तक यह प्रक्रिया की जा सकती है।
- सात-आठ दिनों के अंतराल में इस समस्त कम्पोस्ट को उलट-पलट करना है। लगभग 30-40 दिनों में यह कम्पोस्ट पूरी तरह से तैयार हो जाएगा।

नोट

तैयार बायो डीकम्पोजर के 20 लीटर घोल को दूसरे ड्रम के 180 लीटर पानी में दो किग्रा. गुड़ मिलाकर डालते रहने से लगातार बायो डीकम्पोजर घोल बनाने की प्रक्रिया अगली कम्पोस्ट परत निकालने के लिए की जा सकती है।

उपयोग

तैयार कम्पोस्ट खाद को बीटीसी एवं कारखाने में मेंटेन हो रही विभिन्न वाटिकाओं में उपयोग में लिया जाएगा।

लाभ

- उपयुक्त डीकंपोस्ट खाद को पेड़ों एवं पौधों में डालने से पौधों की अच्छी बढ़वार होती है।
- जमीन को उपजाऊ बनाए रखने में सक्षम साबित होता है।
- अवशेष पत्ते अनावश्यक रूप से नष्ट होने की बजाय सदुपयोग में आ जाते हैं।

हानि

कुछ नहीं।

वरिष्ठ प्रशिक्षक,
बी.टी.सी, कारखाना, कोटा

जनसंपर्क - जन संवाद का साधन

– श्री शशि किरण

जनसंपर्क संगठन किसी भी कंपनी के बारे में जनता और विशेष रूप से मीडिया में जानकारी कैसे प्रसारित की जाती है, इसके प्रबंधन से संबंधित तकनीकों और रणनीतियों का समूह है। इसका प्राथमिक लक्ष्य महत्त्वपूर्ण समाचारों या घटनाओं का प्रचार-प्रसार करना, जन जागरुकता पैदा करना एवं जनता से फीडबैक लेना है, जिससे कि जन सामान्य की प्राथमिकताओं को जाना व समझा जा सके एवं कार्यालय तथा विभागों से तद्नुसार सामंजस्य स्थापित किया जा सके। जनसंपर्क एक प्रेस विज्ञप्ति, समाचार सम्मेलन, पत्रकारों के साथ साक्षात्कार, सोशल मीडिया पोस्टिंग, जैसे ट्विटर, फेसबुक, इंस्टाग्राम आदि के रूप में हो सकता है। जनसंपर्क का उद्देश्य जनता, संभावित ग्राहकों, निवेशकों, भागीदारों, कर्मचारियों और अन्य हितधारकों को संगठन की नीतियों और कार्यक्रमों के बारे में सूचित करना तथा उन्हें संगठन के बारे में सकारात्मक या अनुकूल दृष्टिकोण बनाए रखने के लिए सहमत करना है। संक्षेप में, किसी भी संगठन के जनसंपर्क कर्मी संगठन के मुखपत्र या संगठन के फ्रंटलाइन छवि निर्माता होते हैं।

आइवी ली और उसके दोस्त, एड्वर्ड लुई बर्नेज ने 20 वीं शताब्दी की शुरुआत में जनसंपर्क की पहली परिभाषा इस प्रकार स्थापित की- 'एक प्रबंधन कार्य, जो सार्वजनिक दृष्टिकोण को सारणीबद्ध करता है, नीतियों को परिभाषित करता है, सार्वजनिक समझ और स्वीकृति अर्जित करने के लिए कार्यक्रमों को क्रियान्वित कर किसी संगठन की प्रक्रियाओं और हितों को पोषित व संवर्धित करता है।'

भारतीय रेल में जनसंपर्क विभाग रेलवे द्वारा शुरू की गई विभिन्न नीतिगत पहलों, सेवाओं, परियोजनाओं, प्रदर्शनियों और विकासात्मक गतिविधियों की जानकारी के प्रसार के लिए जिम्मेदार है। रेल उपयोगकर्ताओं के बीच जागरुकता पैदा करने के लिए सुरक्षा और सुरक्षा मानदंडों सहित रेलवे के कामकाज के विभिन्न पहलुओं पर रेल उपयोगकर्ताओं को शिक्षित करने के लिए प्रचार अभियान भी शुरू किए गए हैं। जनसंपर्क विभाग का प्रिंट और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से रेल उपयोगकर्ताओं के साथ बातचीत करना एक सतत् प्रक्रिया है।

जनसंपर्क विभाग ने भारतीय रेल के परिपेक्ष्य में सूचनात्मक विज्ञापनों के द्वारा सकारात्मक जानकारी का प्रचार करके भारतीय रेल की कॉर्पोरेट और सामाजिक छवि, दोनों के निर्माण में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाई है, जैसे स्वच्छता अभियान, रेल उपयोगकर्ताओं की सुविधा से संबंधित परियोजनाओं और रेलवे द्वारा अपने उपभोक्ताओं की सुविधा हेतु की गई विभिन्न पहल, भर्ती में धोखाधड़ी रोकना, नई ट्रेनों की जानकारी आदि।



- मौखिक और लिखित, दोनों तरह से उत्कृष्ट संचार कौशल
- उत्कृष्ट पारस्परिक वार्ता कौशल,
- अच्छा सूचना प्रौद्योगिकी कौशल
- प्रस्तुतीकरण कौशल,
- पहल करने की क्षमता
- प्राथमिकताओं के आधार पर प्रभावी ढंग से योजना बनाने की क्षमता
- विभिन्न मीडिया एजेंडो के बारे में जागरूकता
- रचनात्मकता

शीर्ष प्रभावी जनसंपर्क रणनीतियाँ

कुछ जनसंपर्क प्रौद्योगिकियां हैं जो एक उत्कृष्ट ब्रांड छवि बनाने और उच्च ब्रांड दृश्यता/ लोकप्रियता तक पहुंचने में प्रभावी हैं–

- वीडियो मार्केटिंग – ब्रांड जागरुकता और ब्रांड की बाजार में स्थिति बनाने के लिए वीडियो दर्शकों पर बहुत प्रभाव डालते हैं। रचनात्मक और आकर्षक वीडियो दर्शकों में एक उच्च लोकप्रिय स्तर बनाए रख सकते हैं। वीडियो बनाना आसान एवं बजट के अनुकूल भी है।
- घटना प्रबंधन – इस जनसंपर्क तकनीक में लक्षित दर्शकों को आकर्षित करने और उत्पाद या सेवा से लोगों को परिचित कराने के लिए विशेष आयोजनों (सामाजिक, राजनीतिक, आर्थिक) का संगठन शामिल है। इवेंट मैनेजरों को जोड़कर लक्षित दर्शकों से बड़ी सकारात्मक प्रतिक्रिया प्राप्त कर, और उपभोक्ता के लिए अनुकूल परिस्थितियों का निर्माण किया जा सकता है।

उपरोक्त के आधार पर जनसंपर्क अपनी विशिष्ट प्रौद्योगिकी और बहुआयामी गतिविधियों का एक आशाजनक क्षेत्र है। एक सुविचारित जनसंपर्क रणनीति लंबे समय तक सकारात्मक छवि बनाती है और स्थिर संगठन की लाभदायकता और सफलता सुनिश्चित करती है। भारतीय रेल अपने ग्राहकों तक पहुंचने और यात्री सेवाओं, माल सेवाओं की गुणवत्ता के संबंध में अपना चेहरा बदलने, नए व्यवसाय पर कब्जा करने के लिए नए प्रभावी, आशाजनक और कुशल जनसंपर्क विधियों को प्राप्त करने की दिशा में भी बढ़ रहा है और यह बदले में भारतीय रेल को एक विश्व स्तरीय संगठन बनाने में प्रगतिशील है तथा नए राष्ट्र के निर्माण में संलग्न है जो अपनी सामाजिक जिम्मेदारियों के प्रति समान रूप से जागरूक व चिन्तनशील है।

विज्ञापन मुख्य रूप से एक जनसंपर्क माध्यम है और बड़े पैमाने पर मीडिया के साथ निकटता से जुड़ा हुआ है। मौजूदा प्रणाली में, रेलवे में जनसंपर्क का प्रबंधन क्षेत्रीय स्तर पर मुख्य जन संपर्क अधिकारी द्वारा किया जाता है और मुख्यालय और मंडल स्तर पर वरिष्ठ जनसंपर्क अधिकारी/ जनसंपर्क निरीक्षकों और सहायक कर्मचारी होते हैं। चूंकि CPRO/Sr. PRO/CPRI आदि मीडिया कवरेज की विस्तृत जानकारी और प्रक्रियाओं के जानकार हैं, इसलिए वे अपने प्रचार-प्रसार दर के आधार पर समाचार पत्रों और पत्रिकाओं में विज्ञापन जारी करके न्यूनतम खर्च पर अधिकतम लाभ प्राप्त करने की बेहतर स्थिति में रहते हैं।

सोशल मीडिया सेवाओं, जैसे ट्विटर, फेसबुक, इंस्टाग्राम, यूट्यूब आदि का उपयोग अब न केवल विभिन्न नीतिगत पहलों / यात्री सुविधाओं के बारे में जानकारी प्रसारित करने के लिए किया जाता है, बल्कि यह एक वास्तविक समस्या निवारण माध्यम के रूप में भी कार्य कर रहा है। मंत्रालय के सोशल मीडिया हैंडल के फॉलोअर्स की संख्या किसी भी सरकारी संगठन में सबसे ज्यादा है। रेल उपयोगकर्ता या अन्य लोग आसानी से ट्विटर पर रेल संबंधी शिकायतें दर्ज कर सकते हैं और उन शिकायतों के खिलाफ त्वरित निवारण शुरू किया जाता है। छोटे वीडियो, टीवीसी और अन्य रेल वृत्तचित्रों के रूप में नई पहलों, नवाचारों, उपलब्धियों और रेलवे से संबंधित अन्य सूचनाओं को दिन-प्रतिदिन के आधार पर प्रदर्शित करने वाली जानकारी भी यूट्यूब पर अपलोड की जाती है। जनसंपर्क विभाग रेलवे नीतियों और पहलों के व्यापक प्रचार के लिए प्रदर्शनियों। (चल और स्थिर, दोनों माध्यम), मेलों, प्रतियोगिताओं, वृत्तचित्र फिल्मों का आयोजन करता है।

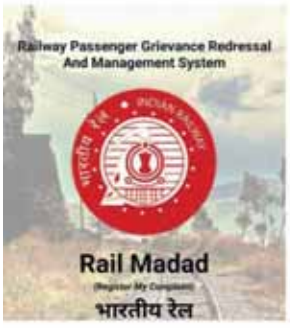
अच्छे जनसंपर्क कर्मियों में निम्नलिखित गुण होने चाहिए :

• मौखिक और लिखित, दोनों तरह से उत्कृष्ट संचार कौशल, • उत्कृष्ट पारस्परिक वार्ता कौशल, • अच्छा सूचना प्रौद्योगिकी कौशल, • प्रस्तुतीकरण कौशल, • पहल करने की क्षमता, • प्राथमिकताओं के आधार पर प्रभावी ढंग से योजना बनाने की क्षमता, • विभिन्न मीडिया एजेंडों के बारे में जागरुकता, • रचनात्मकता

जनसंपर्क मूलत: सही समय सही स्थान व सही लोगों से जानकारी साझा करने की विधा है। जनसंपर्क विभाग का मुख्य लक्ष्य ब्रांड की प्रतिष्ठा व सही छवि बनाना है। जनसंपर्क एक ऐसा क्षेत्र है, जिसे यदि यथोचित रूप से इस्तेमाल किया जाए तो भारतीय रेल का भविष्य बदल सकता है। सक्षम जनसंपर्क भारतीय रेल को एक सक्षम व लोकप्रिय ब्रांड के रूप में विकसित कर सकता है जो हर बाधा को दूर कर भारतीय अर्थव्यवस्था को अधिक गतिमान व सक्षम बनाने ने समर्थ है।

मुख्य जनसंम्पर्क अधिकारी
उत्तर भारतीय रेल









समाधिनं

– डॉ. रंजना जायसवाल

बिट्ठल दास शहर के प्रतिष्ठित व्यवसायी थे। पत्नी और बेटे की सड़क दुर्घटना में मृत्यु के बाद दुनिया से उनका मन उठ गया था। लम्बी-चौड़ी जायदाद उन्हें बेमानी लगने लगी थी। किसके लिए कमाते और क्यों... जब उसका आनन्द लेने वाले ही जीवित नहीं रह गए थे। धीरे-धीरे उन्होंने कारोबार समेटना भी शुरू कर दिया था, पर मन को व्यस्त रखना इतना आसान नहीं था। उन्होंने शहर के किनारे एक बड़ी-सी जमीन पर एक अनाथ आश्रम बना दिया और उसी के ठीक बगल में ही वृद्धाश्रम भी। बच्चों को माँ-बाप मिल गए थे और माँ-बाप को बच्चे।

बच्चे तो फिर भी बच्चे थे। दुर्भाग्यवश अपने माँ-बाप से बिछड़ गए या वे जिन्हें कोई बिन ब्याही माँ दुनिया के डर से अपनी ममता का गला घोंट पटरी के किनारे, झाड़-झंखाड़ों या कूड़ेदान के डिब्बों में डाल जाती। सच पूछिए तो जब ये बच्चे अपने परिवार के लिए कूड़े से ज्यादा कुछ नहीं थे तो समाज के लिए क्या होते? खैर, अनाथ आश्रम अपनी विशाल बाहें फैलाए उन अभागों को अपने आँचल में समेट ही लेता। दादा-दादी और नाना-नानी की उम्र के वृद्धों को एक बार फिर माँ-बाप बनने का बहाना मिल गया था। सच पूछो तो उन्हें तो मानो जीने का बहाना मिल गया। उन अभागे बच्चों को कहने के लिए कोई नहीं था और उन वृद्धों के पास अपनों के होने के बाद भी कोई नहीं था।

दीपा गोयनका... उम्र तकरीबन पैंसठ साल, गोरा बदन और सिर पर खिचड़ीनुमा बाल थे। देखने-सुनने में अच्छे परिवार की लगती थीं। भगवान जाने ऐसी क्या मजबूरी थी जो परिवार को छोड़कर वो यहाँ रहती थी। सुना था, छह महीने पहले ही आश्रम आई थीं। इस उम्र में भी काफी कर्मठ और क्रियाशील थीं। अनाथ आश्रम के बच्चे इन छह महीनों में उनसे काफी घुलमिल गए थे। किसी से कहते सुना था उन्हें 'अल्जाइमर' नामक भूलने की बीमारी थी। उनके बच्चे ही उन्हें वहाँ छोड़कर गए थे। बहू-बेटे दोनो नौकरी करते थे। जब तक बच्चे छोटे थे, वो दोनों दीपाजी के भरोसे छोड़कर नौकरी पर चले जाते थे, पर वक्त बदला और वक्त के साथ सोच भी बदली। माँ वक्त के साथ बूढ़ी और भारी होने लगी।

बेटे-बहू ने बच्चों के सुनहरे भविष्य के लिए उन्हें शहर से दूर एक नामी बोर्डिंग स्कूल में दाखिला दिलवा दिया और दीपाजी उस दोमंजिले घर में अकेली रह गईं। दिनभर बेटे और बहू की राह तकते-तकते उनकी आँखें पथरा जातीं, पर बच्चे अपनी ही दुनिया में मस्त थे। दीपाजी की बहू एक बहुत बड़ी समाज सेविका की बेटी थी। समधिन का आना-जाना लगा ही रहता था। दीपाजी को खाना बनाने का बहुत शौक था। समधिन के आगमन की सूचना मिलते ही वो चौके में जुट जाती थी, पर अपने बेटे-बहू के साथ समय बिताने का उन्हें मौका ही नहीं मिलता। एक शनिवार और इतवार की ही छुट्टी मिलती, उसमें भी बहूरानी मौका देखते ही पर्स उठाए मायके चल देती और साथ-साथ बेटे को भी लेकर चल देती। एक दिन मिलता अपनों के लिए कुछ करने का। दीपाजी ने कई बार दबे स्वर में इस विषय पर बेटे-बहू से बात करने की कोशिश भी की, पर बहू से पहले बेटा ही ऊँची आवाज में बोल देता, "क्या, माँ! तुम भी न किस जमाने की बात लेकर बैठी हो? हफ्ते में एक ही दिन तो मिलता है। पाँच दिन तो तुम्हारे साथ ही तो रहते हैं। बचे दो दिन, उस पर से अब तुम्हारे साथ भी दिन बिताने की सोचने लगे तो हमारे जीवन का क्या? दीक्षा वैसे भी मायके नहीं जा पाती, उस पर से आपकी रोक-टोक।"

दीपाजी आश्चर्य से बेटे का मुँह देखती रह गईं। वो तो बस इतना ही तो चाहती थीं। रोज की उठा-पटक से बच्चे थक जाते होंगे। बाजार के पिज्जा-बर्गर से भला पेट कैसे भरता होगा? माँ का दिल बेटे-बहू के लिए किलसता रहता पर...! दीपाजी ने अब तो कहना भी छोड़ दिया था, पर माँ का दिल मानता भी तो कैसे? आज भी वो हर शनिवार को सारी चीजें बनाती, पर अब वो दीक्षा के मायके जाने से पहले ही टिफिन में सारा सामान पैक करके रख देती।

"दीक्षा! बेटा, तेरी मम्मी को मेरे हाथ के मोतीचूर के लड्डू बहुत पसंद हैं। वो भी रख दिए हैं, खिला देना।"

दीपाजी उस दोमंजिले से घर में सिमट कर रह गई थीं। एक माँ अपने बच्चों के लिए आसमान बुनती थी, जिसमें वो स्वच्छंद होकर उड़ सकें। एक माँ अपने बच्चों के लिए अमरबेल बनती है जिसके सहारे वो सफलता की ऊँचाई पर चढ़ सकें, पर वो कभी भी यह नहीं चाहती कि बच्चे अपनी उन्नति के साथ अपने संघर्ष के साथियों को भूल जाए, पर चाहने और होने में बहुत फर्क होता है। दीपाजी का अकेलापन उन्हें खाये जा रहा था। वो अक्सर चीजों को रखकर भूल जाती थीं। कई बार इस वजह से घर में झक-झक भी हो चुकी थी। बच्चे भी आश्चर्य में थे कि जिस माँ को हर बात उंगलियों पर याद रहती थी वो अब हर चीज रखकर भूलने लगी थी। कभी दवा, कभी चाभी तो कभी पैसा... दीक्षा कभी-कभी खीझ भी जाती,

"मैं नौकरी करूँ या घर देखूँ...? ये तो मेरा घर लुटवा देंगी। पता चला, दरवाजा खुला छोड़कर सो गईं, चोर घर साफ कर ले जाएंगे।"

माँ एक समस्या बनती जा रही थी। दीक्षा की माँ से अपनी बेटी का दर्द देखा नहीं

जा रहा था। आखिर माँ की इस बीमारी का इलाज ढूंढ़ ही लिया गया।

आज आश्रम का वार्षिकोत्सव था। सुबह से ही बहुत चहल पहल थी। रंग-बिरंगे कपड़ों में बच्चे बहुत सुंदर लग रहे थे। बच्चे अपनी नन्ही-नन्ही उंगलियों से पकड़कर सारे सदस्यों को कुर्सियों पर बैठा रहे थे। सुना था, इस अवसर पर शहर की जानी-मानी समाज सेविका निर्मला देवी मुख्य अतिथि के रूप में आ रही थीं। तभी गाड़ियों के कोलाहल से आश्रम में एक हलचल छा गई। शायद मुख्य अतिथि आ गई थीं। बिट्ठल दास जी बड़े उत्साह के साथ सबसे उनका परिचय करा रहे थे, "बड़ा अच्छा इंतजाम किया है बिट्ठल दास जी.. ये बच्चे और बुजुर्ग आपको बहुत दुआएं देंगे। आपने बच्चों को परिवार और बुजुर्गों को बच्चे दे दिए हैं। बड़ा नेक काम किया है आपने...।"

निर्मला देवी की आँखों में एक संतोष का भाव था। सबका अभिवादन स्वीकार करते-करते निर्मला देवी जी की आँखें एक चेहरे पर आकर ठिठक गई। ये तो दीक्षा की सास थी। निर्मला जी की सांसें अटक-सी गईं। दीक्षा ने बताया तो था कि उसकी सास को उसने अल्जाइमर के कारण किसी वृद्धाश्रम में भर्ती कर दिया है, पर इसी आश्रम में... कहीं उन्होंने पहचान तो नहीं लिया? निर्मला देवी की सांसें बेकाबू हो रही थीं। दीपाजी हाथों में पुष्पगुच्छ लिए उनका अभिवादन कर रही थीं, पर निर्मला देवी एक अजीब-सी उहापोह में डूब-उतरा रही थीं। कहीं दीपाजी ने पहचान तो नहीं लिया था? आखिर उन्होंने ही तो दीक्षा को उन्हें वृद्धाश्रम में भर्ती करने की सलाह दी थी, पर दीपाजी निर्विकार भाव से कार्यक्रम में बैठी रहीं और तालियाँ बजाकर बच्चों का उत्साहवर्द्धन करती रहीं। निर्मला देवी धीरे-धीरे शांत होती चली गईं। दीक्षा सही ही कहती थी कि इन्हें कुछ याद नहीं रहता। बिट्ठल दास जी ने भी कुछ ऐसा ही तो बताया था।

निर्मला देवी ने राहत की सांस ली। शायद अपनी दी हुई सलाह के बोझ तले उनसे सांस लेना भी कहीं न कहीं मुश्किल हो गया था, पर दीपाजी की अपरिचित-सी वो निगाहें उनके दिल पर मरहम का काम कर रही थीं। कार्यक्रम समाप्ति की ओर था। बिट्ठल दास जी तेजी-से उठे और उन्होंने दीपाजी के कानों में कुछ फुसफुसाया। दीपाजी चाय-नाश्ते के इंतजाम देखने के लिए बिट्ठल दास जी के कमरे की ओर चल पड़ीं। कमरे की तरफ बढ़ते हुए शोर को सुनकर सब चौकन्ने हो गए। निर्मला देवी ने अपने लाव-लश्कर को बाहर रुकने का इशारा किया और तेजी-से कदम बढ़ाते हुए कमरे में प्रवेश कर गईं।

"आइए-आइए, निर्मला जी!... उम्मीद करता हूँ, बच्चों की प्रस्तुति आपको पसन्द आई होगी।"



बिट्ठल दास जी ने कुर्सी खींचते हुए निर्मला देवी को बैठने का आग्रह करते हुए कहा। दीपाजी मेज के पीछे चुपचाप खड़ी थीं। निर्मला देवी एक पल उन्हें देख सकपका-सी गईं। वो दो जोड़ी आँखें अभी भी उनका पीछा कर रही थीं। कॉटन की कलफ लगी साड़ी की प्लीट्स को बड़ी ही सुघड़ता के साथ एक के ऊपर एक जमाया गया था। बालों का ढीला-सा जूड़ा कंधे पर झूल रहा था। माथे पर छोटी-सी मैरून बिंदी... बस, इतना ही तो था हमेशा की तरह, पर पहले की अपेक्षा कहीं ज्यादा तरोताजा, जिंदगी से भरपूर निर्मला देवी ने अपने मन को समझाते हुए कहा, "खुश तो दिख रही है... हो भी

क्यों न? शहर के इतने लक्जरी आश्रम में रह भी तो रही है, मैं तो फालतू में आत्मग्लानि से आकंठ तक डूब रही हूँ। घर पहुँचकर दीक्षा और दामाद जी को भी समझाऊंगी" जबकि वो ये बात अच्छी तरह जानती थी, आश्रम छोड़ने के बाद दीक्षा कभी पलट कर अपनी सास को देखने तक नहीं आई थी। हाँ, बेटा महीने दो-महीने में फल-मिठाई लेकर पहुँच जाता था। पर दीपाजी तो अपनी औलाद को भी पहचान नहीं पातीं, कितना दुखी होकर लौटता था वो। निर्मला देवी ने खुद कितनी बार समझाया था, "क्या फायदा ऐसी जगह जाने का? मन ही तो दुखता है... जिसके लिए जाते हो वो तो तुम्हें पहचान भी नहीं पाता, आगे से मैं किसी नौकर-चाकर से सामान भेज दूँगी।" जन्म के समय गर्भनाल से काटे जाने पर एक बार माँ-बेटे का रिश्ता कट जाता है, पर प्रेम का धागा?

"इनसे मिलिए! आज के इस सारे कार्यक्रम की सफलता के पीछे इनका पूरा-पूरा हाथ है। बच्चों के कार्यक्रम, साज-सजावट यहाँ तक कि नाश्ता भी इन्होंने ही बनाया है। इनके हाथों में बहुत स्वाद है। शनिवार के दिन आश्रम के सभी लोगों के लिए खाने में कुछ न कुछ स्पेशल जरूर होता है। पता नहीं लोग ये कैसे कहते हैं कि दीपाजी को कुछ याद नहीं रहता है... इनके खाने में न एक स्वाद कम न एक ज्यादा। जब से दीपाजी आईं, इनके हाथों के स्वाद के लालच में मैं भी शनिवार को यही खाना खाने लगा हूँ।"

बिट्ठल दास जी ठठा कर हँस पड़े। सभी नाश्ते के स्वाद में डूब गए, पर निर्मला देवी के गले से न जाने क्यों बमुश्किल दो-चार कौर ही गले से उतरे। उन्होंने अपनी प्लेट सरका दी और बगुले-सी झक कढ़ाईदार रुमाल से अपना मुँह पोंछने लगीं। "आपने तो कुछ लिया ही नहीं...।"

"मेरी तबीयत कुछ ठीक नहीं है। अब आज्ञा दीजिए।" निर्मला देवी ने उठने का उपक्रम किया। तभी न जाने कहाँ से दीपाजी हाथ में मोतीचूर के लड्डू की प्लेट लिये उपस्थित हो गईं।

"बहनजी! कम से कम ये तो खा लीजिए, आपको तो बहुत पसंद हैं।"

निर्मला देवी को लगा, जैसे उन्होंने नंगी तारों को छू लिया हो, पर दीपाजी निर्विकार भाव से उन्हें देखती रहीं। मायूसी की गहरी सिलवटें पूरे चेहरे पर पसरी थीं। जीवन में बहुत सारे रंग होते हैं, पर अकेलेपन का कोई रंग नहीं होता। भाव एक नदी की तरह है। हम एक ही भाव को दुबारा नहीं छू सकते, क्योंकि जो भाव बह चुके हैं वे फिर कभी नहीं आ सकते। कहते हैं, स्नेह का धागा और संवाद की सूई उघड़ते कमजोर पड़ते रिश्तों की तुरपाई कर देते हैं, पर अगर उन धागों पर उपेक्षाओं का तेजाब डाल दिया जाए तो रिश्तों को अंतिम सांस लेने से कोई नहीं रोक सकता। निर्मला देवी शर्म से गड़ी जा रही थीं, वहीं दरवाजे पर लाल-लाल अक्षर मुस्कुरा रहे थे... "नीचे गिरे सूखे पत्तों पर जरा अदब से चलना... कभी कड़ी धूप में तुमने इन से ही पनाह मांगी थी।"

आप सबका 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

ईमेल editorbhartiyarailrb@gmail.com

चयनित सामग्री लेख की जानकारी ईमेल से दी जाएगी,
प्रकाशित रचनाओं के लिए रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित मानदेय भी दिया जाएगा

शर्तें लागू

इस रिश्ते को क्या नाम दूँ?

– श्री विपिन पवार

उस समय मैं छठी कक्षा में था, जब जुलाई माह की भीषण बारिश में नए मास्साब हमारे रेलवे स्कूल में आए। हिंदी प्रदेशों में मास्टर साहब को अपनी सुविधानुसार 'मास्साब' कर लिया गया है। जब मुझे पता चला कि नए मास्साब हिंदी पढ़ाएंगे, तो मैं खुशी से उछल पड़ा, क्योंकि हिंदी मेरा प्रिय विषय था। बाल कविताएं एवं बाल कहानियां लिखना मैंने पांचवीं कक्षा से ही प्रारंभ कर दिया था। नए मास्साब जुलाई के अंत में आए थे। तब तक छठी की हिंदी एक ऐसे मास्साब को दी गई थी जो न तो हिंदी में बी.ए. थे और न ही उनकी हिंदी पढ़ाने में कोई रुचि थी। उनकी रुचि तो छात्र-छात्राओं को मुर्गा बनाने एवं उन्हें कूटने में अधिक थी। मुझे उस समय और भी अधिक खुशी हुई, जब यह पता चला कि नए मास्साब को छठी कक्षा का क्लास टीचर बनाया गया है। किशोरावस्था 'मनुष्य के जीवन का वसंत' कहलाती है। मेरे जीवन में वसंत का आगमन बस हुआ-हुआ ही था। वंसत का प्रथम साक्षात्कार होने पर किशोर मन सबके प्रति स्नेह से भर जाता है... बारिश की बूंदों के प्रति... घास के जंगली फूलों के प्रति... उफनते नदी-नालों के प्रति... शायद इसलिए उस आयु में मेरे मन में उस अनदेखे एवं अनजाने व्यक्तित्व के प्रति स्नेह के भाव प्रस्फुटित हो चुके थे। मैं बड़ी बेसब्री से कक्षा में उनके आने की प्रतीक्षा कर रहा था।

सोमवार को पहला पीरियड था हिंदी का। चतुर्भुज जाटव मास्साब ने कक्षा में प्रवेश किया। कद पांच फुट से कुछ इंच ही ज्यादा, सिर पर बाल कम, रंग गोरा, साफ धुले हुए तथा इस्त्री किए हुए कपड़े, चमचमाते काले जूते, हाथ में कक्षा की उपस्थिति पंजिका। उनके व्यक्तित्व में कुल मिलाकर अधिक प्रभावित करने वाली कोई बात नहीं थी, लेकिन चालीस-पैंतालीस मिनट के उस हिंदी के पीरियड के बाद पूरी कक्षा उनकी दीवानी बन चुकी थी।

"माई सेल्फ सी.बी. जाटव... हिंदी का अध्यापक हूं... आपका क्लास टीचर। मेरा परिचय आपको मिलता रहेगा...मैं चाहता हूं कि आप लोग पहले मुझे अपना परिचय दें।"

यह था जाटव मास्साब से मेरा पहला परिचय। खंडवा जैसे छोटे-से कस्बे का रेलवे स्कूल... सारे बच्चे रेलवे वालों के... अभिभावक रेलवे में छोटे-मोटे पदों पर काम करने वाले। कुछ बच्चे आसपास के गांवों से भी आते थे, जहां शिक्षा की कोई सुविधा नहीं थी। हम सबका अंग्रेजी से कोई लेना-देना नहीं था। यह वह जमाना था, जब मध्यप्रदेश में छठवीं कक्षा से एबीसीडी की शुरुआत होती थी। मैं पहली पंक्ति में बीच में बैठता था। आधे हिस्से में लड़कियां, आधे हिस्से में लड़के। लड़कियों की तरफ से परिचय की शुरुआत हुई- 'मास्साब, मेरा नाम... सरिता कुशवाहा...' 'मास्साब, मेरा नाम... परवीन अंसारी...' 'मास्साब, मेरा नाम... शांति कुदेसिया...' 'मास्साब, मेरा



नाम... मीरा दुसाने...'
फिर लड़कों का नंबर आया,
'मास्साब, मेरा नाम... दिनेश सिंह ठाकुर...'

मैं अपनी जगह से उठ कर खड़ा ही होने वाला था कि मास्साब ने हाथ के इशारे से मुझे रोक दिया- "न...न...न... बात कुछ जमी नहीं। परिचय देने के अनेक तरीके होते हैं। अब तुम कुछ दूसरे तरीके से अपना परिचय दो।" मास्साब ने मुझे खड़े होने का इशारा करते हुए कहा। "मुझे विनोद मसीह कहते हैं।' मैंने अपना परिचय कुछ दूसरी तरह से दिया, जैसा वे चाहते थे। जाटव मास्साब के चेहरे पर चमक आ गई। उन्होंने कहा" "शाब्बास... यह हुई न कुछ बात!" मेरे बाद रचनात्मकता का एक सिलसिला शुरू हुआ। शकील ने कहा था- "मुझे शकील के नाम से जाना जाता है।" स्वरूप सिंह ने कहा था- "रेलवे कॉलोनी के अखाड़े में स्वरूप सिंह पहलवान को कोई नहीं हरा सकता और वह स्वरूप सिंह मैं हूं।" देर तक तालियां तब बजीं... जब सबने सुना, "हुजूर, शाहीन बानू आपकी खिदमत में आदाब बजा लाती है।"

कक्षा छह की उम्र बचपन एवं किशोरावस्था की दहलीज पर खड़ी वह उर्वर अवस्था है, जिसमें यदि सही खाद एवं पानी मिले, तो पौधा पंद्रह साल में आयु में महंगे एवं रसीले आमों से लदा वृक्ष बन जाता है। अनुकरण की तीव्र ललक, सृजनात्मकता की चाह और रचनात्मकता की खोज... मन कल्पना के पंख लगाकर ऊंचे आसमान में उड़ने लगता है। जाटव मास्साब का एक वाक्य कि 'परिचय देने के अनेक तरीके होते हैं।' हम सब में एक नई चेतना जगा गया।

जाटव मास्साब के पढ़ाने का तरीका कुछ अलग हटकर था, जैसे सुभद्रा कुमारी चौहान की सुप्रसिद्ध कविता 'खूब लड़ी मर्दानी वह तो झांसी वाली रानी थी' पढ़ानी है, तो दो-तीन पीरियड्स में तो न उनके हाथ में कोई पुस्तक है और न ही हमें अपने बस्ते में से 'बालभारती' निकालने की इजाजत है। वे धाराप्रवाह रूप से सुभद्रा कुमारी चौहान एवं झांसी की रानी के बारे में कहानी की शैली में हमें बताते जा रहे हैं और हम सब चुपचाप सुन रहे हैं... कोई शोर नहीं... कोई हलचल नहीं... बस... मंत्रमुग्ध... ठगे हुए-से। घंटी के रूप में रेल की पटरी के एक टुकड़े को बड़ी बहन जी के कमरे के सामने तार से लटका दिया गया था। जब उस पर वैगन की टूटी कपलिंग के हत्थे से चपरासी नानाजी जोर से प्रहार करता, तब कहीं जाकर हमारा ध्यान भंग होता। एक पीरियड में प्रश्नोत्तरों की तैयारी करा दी जाती। कविता सबको रटा दी जाती। नींद में से उठाकर भी किसी को कहीं से भी कुछ भी पूछ लो, वह बता देगा। पता नहीं यह सब उन्होंने कहां से सीखा था क्योंकि बी. टी.सी. या बी.एड. तो सभी शिक्षक करते हैं, लेकिन कितने होते हैं जो इस तरह पढ़ा पाते हैं, बिना डांट-डपट किए? मारना तो बहुत दूर की बात हो गई, कक्षा में कठोर अनुशासन बनाए रखने का राज बच्चों के मनोविज्ञान में छिपा हुआ था। यह बात हमें बरसों बाद तब समझ में आई, जब उन्होंने स्वयं इस रहस्य से पर्दा उठाया। भरी कक्षा में वे जोर से बस इतना ही कहते थे,

"भैया, हम सब देख रहे हैं"
"क्या हो रहा है उधर, हमें सब पता है"
"कौन सी लड़की खुसुर-पुसुर की शुरुआत करती है, हमें पता है"

किसे कहा जा रहा है, किसी को पता नहीं चलता था। सबको लगता था कि कहीं उसे तो नहीं कहा जा रहा है। सब सतर्क एवं अनुशासित हो जाया करते थे और वाकई में कहा किसी को भी नहीं जाता था।

'क्या नजर है यार इस मास्साब की' बस ग्यारहवीं तक हम यही सोचते रहे। बाद में पता चला कि यह सब उन्होंने जीवन की पाठशाला में पढ़ा था।

एक कक्षा से दूसरी कक्षा के सफर में बीच में गर्मी की छुट्टियां पड़ती थीं। इस पड़ाव में बहुत-से साथी पीछे छूट जाते थे। रेलवे में होने के कारण कई लोग तबादले पर चले जाते थे। गांव के लड़के फेल होने पर पढ़ाई बीच में ही छोड़ देते थे। जिन लड़कियों की बचपन में ही शादी हो चुकी थी, उनका गौना हो जाता था। लिहाजा, अगली जुलाई में पता चलता था कि सफर में कुछ साथी पीछे छूट गए हैं।

समय मुट्ठी से रेत की तरह फिसलता रहा। हम नौंवी में पहुंच गए। धीरे-धीरे हमें जाटव मास्साब के बारे में बहुत-सी बातें पता चल चुकी थीं। अब हम उन्हें 'जाटव सर' कहने लगे थे। पश्चिमी निमाड़ में स्थित एक छोटे-से गांव के स्कूल में पढ़ने वाले ग्यारह वर्षीय लड़के की शादी खंडवा में रेलवे के फाटकवाले की छह वर्षीय लड़की से हो जाती है। मैट्रिक की परीक्षा पास होते ही गौना हो जाता है और पंद्रह साल की दुल्हन को लेकर लड़का खंडवा जाकर नीलकंठेश्वर महाविद्यालय में दाखिला ले लेता है और प्रारंभ हो जाता है जीवन के अपरिमित संघर्षों का एक अंतहीन सिलसिला। पढ़ाई एवं आजीविका के खर्च के लिए जो भी काम मिलता, वह करता रहता था। रेलवे का वह फाटक उसके कॉलेज के नजदीक ही था, जिस पर उसके ससुर जी तैनात थे। लिहाजा वह उस फाटक की गुमटी में ही रहने लगा। सुविधा हो जाती थी। ससुर जी का खाना आता तो साथ में उसका भी खाना आ जाता था। फाटक घने जंगलों के बीच मथेला सिरे पर था। एक सुबह जब ड्यूटी समाप्त होने पर ससुर जी उसे उठाने आए तो देखा उसके साथ कंबल की गर्मी में घुसकर एक काला भुजंग नाग भी सो रहा है। वे बिना कोई आहट किए चुपचाप दूर जाकर खड़े हो गए। नाग कब निकल गया। उन्हें पता ही नहीं चला। बी.ए.बी.टी. सी. करने के बाद मास्साब की नौकरी खंडवा के रेलवे स्कूल में लग गई।

हमारे समय में रेलवे स्कूल में केवल आर्ट संकाय ही था अर्थात् आठवीं के पश्चात संकाय चुनना होता था। जिन्हें साइंस या कॉमर्स लेना था, वे खंडवा के शासकीय उच्चतर माध्यमिक विद्यालय में चले गए और अब रेलवे स्कूल की नौवीं में रह गए केवल सात लड़के एवं छह लड़कियां। हमारी क्लास प्राइवेट ट्यूशन की तरह चला करती थी। और यह वह समय था, जब हम सब जाटव सर के निकट आते चले गए। हम सब लोग सर के घर पर मार्गदर्शन हेतु भी जाने लगे थे। मार्गदर्शन के साथ बिना पेट पूजा के कभी नहीं लौटे। खंडवा के कुम्हारबेड़ा मोहल्ले में एसबेस्टस की छत वाले कुल तीन कमरों के छोटे-से मकान में जाटव सर अपने परिवार के साथ रहते थे। पत्नी और तीन बेटियां-राधा, गीता और मीता।

स्कूल में जाटव सर के साथ अन्य शिक्षकों का रवैया पक्षपातपूर्ण था। फिर वह कक्षाएं एवं विषयों के आवंटन का मामला हो, पदोन्नति का मामला हो या फिर बच्चों के अनुशासन से जुड़ा कोई मसला हो, लेकिन फिरंगियों के स्कूल की पढ़ी-लिखी हमारी बड़ी बहन जी हेडमिस्ट्रेस मिस रिबेका एड्वर्ड स्कॉट के सामने किसी की कुछ नहीं चलती थी। वे सख्त अनुशासन बनाए रखती थीं... बच्चों के बीच भी और शिक्षकों के बीच भी। जब जाटव सर की पदोन्नति होनी थी तो हम ग्यारहवीं मैट्रिक में थे। उनके खिलाफ एक षड्यंत्र रचकर हिंदी के मास्टर को मैट्रिक की अंग्रेजी दे दी गई। सब जानते थे कि अंग्रेजी वे पढ़ा नहीं पाएंगे। सर बड़े परेशान हुए, लेकिन हार नहीं मानी। हमारे साथ वे भी विद्यार्थी बन गए। यह एक अनूठा अनुभव था... प्रयोग था। उस साल अंग्रेजी में कोई भी फेल नहीं हुआ, जबकि कुछ तो मातृभाषा हिंदी में फेल हो गए थे। मेरे तो अंग्रेजी में शत-प्रतिशत नंबर आए थे। सेवा में रहते-रहते अब तक सर तीन-चार विषयों में एम.ए. कर चुके थे। मैट्रिक के बाद मैंने नीलकंठेश्वर महाविद्यालय में बी.ए. में प्रवेश ले लिया। अब जाटव सर के यहां आना-जाना बढ़ गया। सर साहित्यिक प्रतिभा के धनी थे। शहर की कवि गोष्ठियों में उनकी उपस्थिति अनिवार्य थी। वैसे शालेय जीवन से ही उन्होंने मेरे अंदर के साहित्यकार को पहचान लिया था तथा वे लगातार उसे प्रेरित एवं प्रोत्साहित करते रहते थे।

धीरे-धीरे सर के व्यवहार में परिवर्तन आने लगा। अब उनसे बात करते समय मुझे ऐसा नहीं लगता था कि मैं अपने शिक्षक से बात कर रहा हूं। कॉलेज की पढ़ाई के अलावा पारिवारिक, सामाजिक एवं राजनैतिक मुद्दों पर चर्चा के दौरान उनके स्वर में मित्रता के भाव अधिक रहते थे। आखिर एक दिन राधा दीदी ने कह ही दिया कि अब वे तुम्हारे शिक्षक नहीं रहे, क्योंकि तुम हमारे भाई हो। राधा दीदी मुझसे दो वर्ष बड़ी थीं। जब तक मेरी पढ़ाई चलती रही, तब तक मैं खंडवा में रहा और जाटव सर के पितृत्व की छाया में पढ़ाई के अलावा पत्रकारिता भी करता रहा। एम.ए. करते ही मेरा चयन रेलवे में यातायात प्रशिक्षु के पद पर हो गया और मैं अपना पदभार ग्रहण करने इंदौर चला गया। उधर मेरे पिताजी भी रेल सेवा से निवृत्त होने के पश्चात् गृह नगर नागपुर में बस गए। इंदौर से खंडवा निकट होने के कारण मैं रविवार को खंडवा ही जाता था, जब लंबी छुट्टी होती थी, तो घर नागपुर जाना हो पाता था। जब मैं कुम्हारबेड़े में घर पहुंचता तो सर की पत्नी श्रीमती जाटव, जिन्हें मैं 'मम्मी' कहता था, मेरी सेवा में जुट जाया करती थीं। राधा दीदी की शादी हो चुकी थी। दोनों छोटी बहनें अपनी पढ़ाई में व्यस्त रहतीं। मूली के परांठे... गोभी का अचार... मूंग का हलवा... दाल बाटी पर मैं टूट पड़ता था। इंदौर में होटल का खाना खाते-खाते मैं ऊब जाता था। सामने के कमरे में मैं और सर... बीच का दरवाजा बंद हो जाता... अंदर मम्मी और छोटी बहनें अपने कामधाम, पढ़ाई आदि में व्यस्त हो जातीं और हम अपनी चर्चाओं में। एक रात मैंने कहा- 'सर, इंदौर से एक लघु पत्रिका निकलती है... विशुद्ध साहित्यिक एवं अव्यावसायिक, जिसमें आजकल मेरी लघुकथाएं छप रही हैं। ये रहे उसके दोनों अंक... 'पावस' एवं 'शरद।' मेरे स्वर में उत्साह था।

"देखो भैया" पहले वे मुझे 'विनोद' कहा करते थे, लेकिन जब मैं अपनी नौकरी पर खंडवा से निकल गया, तो वे प्राय: मेरा नाम नहीं लेते थे।

"लघु पत्रिकाओं का कोई भविष्य नहीं होता है, वे अपने स्वरूप एवं कलेवर, दोनों में ही लघु होती है क्योंकि उनका आर्थिक पक्ष बहुत कमजोर होता है और किसी भी प्रकाशन के लिए अर्थ की जमीन का पुख्ता होना नितांत जरूरी है। तुम्हारी यात्रा लघुता से वैराट्य की ओर है... अपने पथ से विचलित मत होना।'' सर जब गंभीर बातें करते थे, तो उनकी आंखें स्वयंमेव बंद हो जाती थीं और वे गुरु गंभीर वाणी में बहुत धीरे-धीरे बोलते थे।

उन दिनों मैं क्षणिकाएं एवं लघु कथाएं ही लिखता था। अगली बार जब आया, तो मेरे साथ अपनी कुछ ताजा क्षणिकाएं थीं। उन्होंने क्षणिकाओं की प्रशंसा की और कहने लगे- "क्षणिकाओं की मारक शक्ति बड़ी जबरदस्त होती है। क्षणिका सीधे मर्म पर चोट करती है।

"सतसैया के दोहरे ज्यो नाविक के तीर,
देखन में छोटे लगें घाव करें गंभीर"
"क्षणिका वर्षा की बूंदें हैं, जो सीप के आगोश में समाकर मोती बनती हैं... चातक की प्यास बुझाती हैं, लेकिन मैं चाहता हूं कि तुम उदात्त भावों से भरी हुई कहानियां लिखो... समसामयिक विषयों पर विचारोत्तेजक लेख लिखो।"

जब मैं पैसेंजर से खंडवा स्टेशन पर उतरता, तो पहले लालाजी की जलेबी खरीदता, तब घर जाता। रात में कभी हम स्टेशन के सामने वाले हलवाई की दुकान पर दूध पीने चले जाते तो मास्साब कहते, "भैया, थोड़ा और देरी से आया करेंगे... ग्यारह-बारह बजे... दूध गाढ़ा मिलता है एकदम बढ़िया।" सर की आवाज में युवाओं-सा उत्साह होता।

"यार मास्साब, रात एक बजे आएंगे और दूध की बजाय पेड़े खाकर ही जाएंगे।" मैं मजाक करता। सर कब यार मास्साब में बदल गए, मुझे पता ही नहीं चला। जब हम दूध पीने नहीं जाते थे, तो प्रकाश टॉकीज में देर रात का शो देखने पहुंच जाते थे। पिक्चर कोई भी हो... 'बेताब', 'खूनी रात', 'शराबी' या फिर 'जलती जवानी', हमें इससे कोई मतलब नहीं होता था क्योंकि हम दुनिया-जहान के उन सभी विषयों पर चर्चा करते थे, जिन पर दो युवा मित्र कर सकते हैं। कुछ वर्षों बाद इंदौर से प्रमोशन पर मेरा तबादला रतलाम हो गया। उस समय मोबाइल तो थे नहीं फोन भी आम बात नहीं थी। हमारे बीच संपर्क का एक माध्यम रेलवे फोन था लेकिन जब मैं फोन करूँ, तो मास्साब कक्षा में और जब वे फोन करें तो मैं दौरे पर। फोन पर कभी-कभी ही बात हो पाती थी। हाँ, पत्र-व्यवहार जरूर होता रहता था। उनके पत्र मेरी धरोहर हैं, जो आज भी मेरे पास सुरक्षित हैं।

उन दिनों मैं अपनी बात को प्राय: बढ़ा-चढ़ा कर कहा करता था। शायद अपरिपक्वता थी एवं आयु की अल्हड़ता का तकाजा था। मैंने इंदौर छोड़ते समय उन्हें एक लंबा पत्र लिखा, जिसमें कुछ बातें अतिरंजनापूर्ण थीं, जो शायद उन्हें ठीक नहीं लगीं, लेकिन अपने जीवन काल में शायद ही उन्होंने किसी को पीड़ा

पहुंचाई हो या चोट पहुंचाने का प्रयास किया हो। उन्होंने जवाब में सिर्फ इतना लिखा- "प्रिय भैया, तुम्हारा पत्र पढ़कर अच्छा लगा। भवानी दादा की प्रसिद्ध पंक्तियां भेज रहा हूं। बाकी तुम खुद समझदार हो।

कलम अपनी साध और अपने मन की बात
बिलकुल ठीक कह एकाध
यह कि तेरी भर न हो तो कह,
और बहते बने सादे ढंग से तो बह।
जिस तरह हम बोलते हैं उस तरह तू लिख,
और इसके बाद भी हमसे बड़ा तू दिख।
चीज ऐसी दे कि स्वाद सर चढ़ जाए,
बीज ऐसा बो कि जिसकी बेल बन बढ़जाए।
फल लगे ऐसे कि सुख रस,
सार और समर्थ प्राण-संचारी कि
शोभा-भरन जिनका अर्थ"

उन्हें पता था कि मैं एम.ए. के बाद लब्ध प्रतिष्ठित कवि भवानीप्रसाद मिश्र पर पी. एच-डी करने का मन बना चुका था और एक दिन हम दोनों भवानी दादा के जन्म स्थल टिगरिया, होशंगाबाद (म.प्र.) भी हो आए थे। इस पत्र ने मुझे बहुत कुछ सिखा दिया, जो आज तक मेरे काम आ रहा है।

रतलाम से प्रतिनियुक्ति पर मैं दिल्ली चला गया। सर से पत्राचार चलता रहा। सर साहित्य सेवा के अलावा सामाजिक गतिविधियों में भी सक्रिय रहते थे। समाज से कुरीतियां दूर करने तथा सर्वांगीण विकास के लिए पत्र-पत्रिकाओं में अपने लेखों के जरिए जागृति फैलाने के अलावा व्याख्यान आदि भी देते रहते थे। जिस प्रकार उन्होंने मुझे भवानी दादा की कविता के माध्यम से समझाया था कि जैसे हम हैं, वैसे ही हमें दिखना भी चाहिए, उन्होंने दोनों बेटियों गीता एवं मीता की शादी एक के बाद एक समाज के सामूहिक विवाह समारोह में कर एक उदाहरण प्रस्तुत किया था। राधा दीदी की शादी में तो मैंने खूब उत्साहपूर्वक भाग लिया था, लेकिन बाद में दोनों बहनों की शादी में मैं व्यस्तताव‍श जा नहीं पाया था। समय पाते ही आया, तो बीमार पड़ गया। सर मुझे तुरंत खंडवा के प्रसिद्ध और बेहद पुराने डॉ. चौधरी के पास ले गए और मैं हफ्ते भर में ठीक होकर दिल्ली लौट गया।

प्रेम में असफल होने पर मैंने सर को लंबा -चौड़ा पत्र लिखा। अपनी सारी कुंठा, उदासी, पीड़ा, क्षोभ अपने पत्र में उतार दी। अपने मित्र को सब कुछ बता कर मैं कुछ राहत महसूस कर रहा था कि सर का पत्र आ गया- प्रिय भैया, ओशो को पढ़ो। वे कहते हैं कि जिनके प्रेम सफल हो गए हैं, उनके प्रेम भी असफल हो जाते हैं। इस संसार में कोई भी चीज सफल हो ही नहीं सकती। बाहर की सभी यात्राएं असफल होने को आबद्ध है। क्यों? जिसको तुम तलाश रहे हो बाहर, वह भीतर मौजूद है। इसलिए बाहर तुम्हें दिखाई पड़ता है और जब तुम पास पहुंचते हो खो जाता है। मृग मरीचिका है... दूर से दिखाई पड़ता है। पुस्तक साथ में भेज रहा हूं। अपना खयाल रखना। जल्दी-जल्दी आते रहना। बस।''

इस बार दिवाली पर लंबी छुट्टी मिल गई। दिल्ली से पहले खंडवा पहुंचा हालांकि दिल्ली से नागपुर सीधा रास्ता है। सबके लिए यथायोग्य उपहार लेता आया था तो देखा कि मेरे लिए शानदार चिकन का लखनवी कुर्ता-पाजामा पहले से ही तैयार है। दो दिन रह कर फिर नागपुर रवाना हुआ। उन दो दिनों में खूब सारी बातें हुईं। मैंने सर से कहा कि आप हमेशा मुझसे कहा करते थे कि आई.ए.एस. की परीक्षा क्यों नहीं देते? लेकिन मैंने इस ओर कभी ध्यान ही नहीं दिया। लेकिन अब दिल्ली जाकर मन हुआ है सिविल सर्विसेज की परीक्षा की तैयारी करने का जब ओवर एज होने में कुल 5 साल ही रह गए हैं। खैर मैं तैयारी में जुट गया। कोचिंग में भी प्रवेश ले लिया। कभी प्रीलिम्स में फेल तो कभी मेन में तो कभी इंटरव्यू में। इसी तरह दो चांस बीत गए... मैं निराश हो गया, लेकिन सर के पत्र धीरज बंधाते रहते थे। पाँच साल तक न तो मैं खंडवा गया और न ही नागपुर। मैंने भी ठान लिया था कि कुछ कर दिखाना है। अब मोबाइल फोन आ चुके थे, इंटरनेट था। लिहाजा, सर से संपर्क जल्दी-जल्दी होता था। अब ओवर एज होने में दो साल बाकी थे।

एक दिन अचानक सुबह पांच बजे घबराए हुए स्वर में मम्मी का फोन आया- "बेटा! पता नहीं पापा को क्या हो गया है? उठ नहीं पा रहे हैं, मुंह टेढ़ा हो गया है, मुंह से लार बह रही है, शरीर ऐंठता जा रहा है।"

मैं समझ गया कि सर को पैरेलिसिस का दौरा पड़ा है। मैंने तुरंत राधा दीदी के पति आकाश जीजाजी को फोन किया, जो अब तबादले पर खंडवा आ चुके थे। दो दिन के इलाज के बाद उन्हें इंदौर शिफ्ट कर दिया गया। सिविल सर्विसेज की परीक्षा का फॉर्म भरने की औपचारिकताओं के चलते मैं नहीं जा पाया, लेकिन एक महीने अस्पताल में भर्ती रहने के बाद जब वे खंडवा आ गए, तब मैं पहुंचा। उन्होंने मुझे देखते ही अपने गले से लगा लिया और बेतहाशा रोने लगे। "भैया... तुम्हें... देखना था... इसलिए बच गया।" मैं नि:शब्द... कुछ भी कहते नहीं बना। शब्द जैसे मुंह में दही बनकर जम गए थे। ऐसे समय जब शब्द बाहर नहीं निकलते, तो भावनाओं का उद्रेक तो कहीं न कहीं से फूटेगा ही। लिहाजा, मेरी रुलाई फूट पड़ी। हम काफी देर तक रोते रहे। आंसुओं के निर्मल प्रवाह में मेरी यात्रा की सारी थकान और सर की सारी उदासी बह गई। अब हम दोनों काफी राहत महसूस कर रहे थे।

मैंने अपने जीवन में कई पत्नियों को देखा है, जिनकी पति सेवा का उदाहरण गाहे-बगाहे सबको दिया जाता है, लेकिन मैंने मम्मी जैसी महिला नहीं देखी। उनके जीवन का एकमात्र उद्देश्य ही अपने व्यक्तित्व को भुलाकर सर की सुख-सुविधा का ध्यान रखना था... उनके व्यक्तित्व में घुल-मिल जाना था। यह मैंने तब देखा था, जब सर पूरी तरह से स्वस्थ थे, नौकरी पर थे और अब तो बात ही निराली थी। मुझे अड़ोसी -पड़ोसी बताया करते थे कि मम्मी की सुबह, दोपहर, शाम मास्साब के साथ होती है। वे उनकी पत्नी हैं... मां हैं...बहन हैं... आया हैं... महरी हैं... बरौनी हैं... महराजिन हैं... धोबन हैं... नर्स हैं... लाठी हैं... धूप हैं... छांव हैं... यानि सब कुछ हैं। यह मम्मी की अथक सेवा का परिणाम ही था कि जिनके बारे में लोग कहते थे कि अब तो मास्साब बिस्तर से कभी उठ नहीं पाएंगे, वे मास्साब एक साल में बिना किसी सहारे के चलने-फिरने लगे।

जब मैंने मेन्स पास कर लिया तो किसी को नहीं बताया। मिठाई लेकर सीधा खंडवा पहुंचा। देखा, घर के आंगन में मास्साब बिना किसी सहारे के टहल रहे हैं। उन्होंने मुझे देख लिया था, पर शायद

पहचाना नहीं क्योंकि हम दोनों में काफी परिवर्तन आ चुका था। वे बहुत दुबला गए थे तो मैं बहुत अधिक मुटा गया था। उन्होंने मुझे देखा और कहा- "कौन? कौन है भाई? अरे! मेरे विनोद भैया" और मुझे गले लगा कर जोर-जोर से रोने लगे, इतनी जोर से कि सारे पड़ोसी हमारे आंगन की ओर दौड़ पड़े। रिक्शा वाले ने, जो अब तक पैसों के लिए वहीं खड़ा था, यह कहकर माहौल को हल्का बना दिया कि बाबू जी, भरत मिलाप पूरा हो गया हो, तो मुझे किराए का पैसा दे दो, मैं चला जाऊं। खूब जी भरकर बातें हुईं। मैं एक सप्ताह रहकर नागपुर चला गया।

इंटरव्यू ठीक-ठाक रहा। मुझे सफलता मिल गई। आई.ए.एस. तो नहीं बन पाया, क्योंकि नंबर कम पड़ गए। मुझे भारतीय रेल यातायात सेवा आवंटित की गई। मैं रेलवे के परिचालन (यातायात) विभाग में ही कार्यरत था और विभागीय परीक्षा पास कर क्लास-II के सहायक परिचालन प्रबंधक के पद पर तैनात था। इस पद पर रहते हुए मैं सेवानिवृत्ति तक वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक के पद तक ही पहुंच सकता था। मुझे अपने वर्तमान पद से तकनीकी रूप से इस्तीफा देना पड़ा। उसके पश्चात् मेरी तैनाती सीधी भर्ती वाले क्लास I सहायक वाणिज्य प्रबंधक के पद पर हो गई और मैं प्रशिक्षण हेतु रेलवे स्टाफ कॉलेज, वडोदरा रवाना हो गया। मेरी प्रसन्नता की कोई सीमा ही नहीं थी क्योंकि अब मैं महाप्रबंधक स्तर के सर्वोच्च पद पर भी पहुंच सकता था। जब मेरी तैनाती नागपुर में थी तो मैं दिल्ली जाते हुए एक दिन इटारसी में रुककर कुछ समय के लिए खंडवा पहुंचा। काफी अंतराल बीत चुका था। इस बार सर को मुझे पहचानने में देर नहीं लगी। गले लगा कर रोने लगे। मैंने महसूस किया कि अब सर बात-बात में बहुत ही ज्यादा भावुक हो जाते हैं। रह-रहकर उनकी आंखों में आंसू आ जाते हैं। बात खुशी की हो या दुःख की, उनका मन करुणा से भर उठता है। अब मुझसे मित्रवत् व्यवहार नहीं करते। कोई चुटकुला नहीं सुनाते और न ही हंसी- मजाक करते हैं। मुझसे फिल्मी कलाकारों की मिमिक्री करने की मांग भी नहीं करते।

इस बार जब मैंने मास्साब से विदा ली, तो मन कुछ उदास था। पता नहीं यह आशंका मन में क्यों बार-बार घर कर रही थी कि जब मैं अगली बार आऊंगा तो शायद मुझे इससे खराब स्थिति का सामना करना पड़ेगा। शरीर से तो वे टूट ही चुके थे, लेकिन व्यक्ति पूरी तरह से टूटता तब है, जब वह मन से टूट जाता है। मन के दरकने का कुछ-कुछ एहसास लेकर मैं पंजाब मेल से दिल्ली रवाना हो गया।

समय की नदी जीवन के कूल-किनारों-कछारों से टकराती आगे बढ़ रही थी। उन दिनों मैं मुंबई में पदस्थ था। एक दिन मम्मी का फोन आया- "बेटा, पापा को पता नहीं कौन-सा रोग हो गया है? शायद बुढ़ापा है। कुछ याद नहीं रहता। अब तो कभी-कभी मुझे भी नहीं पहचानते। खाना रख दो, तो खा लेते हैं।" सुनकर मैं सातवें आसमान से गिर पड़ा।

'अरे! ऐसा कैसे हो गया?' मैं चिंता के सागर में डूब गया। मुझे लगा, कहीं डिमेंशिया (मनोभ्रंश) की शुरुआत तो नहीं?

"क्या बताएं? तुम्हें तो कई बार फोन किया। फोन ही नहीं लगता तुम्हारा।" मम्मी की आवाज में मुझे किसी हारे हुए सिपाही का दर्द महसूस हो रहा था, जबकि पहले वे हमेशा विजयी मुद्रा में रहती थीं और यह उनकी आवाज से स्पष्ट दृष्टिगोचर होता था। अपराध बोध से मेरी आवाज रुंध गई क्योंकि क्लास वन अफसर बनने के बाद मेरा फोन नंबर बदल गया था और पुराने सिम से कुछ नंबर भी निकल गए थे, उनमें शायद मास्साब का नंबर भी था।

"क्या यह अचानक हो गया?" मैं बड़ी मुश्किल से ही कह पाया था।

"नहीं... पहले किसी का फोन नंबर भूल जाते थे... तो बहुत याद करने पर भी याद नहीं आता था। आज कौन सी तारीख है? दस बार पूछते थे। कुछ दिन बीते, अखबार पढ़ने के बाद कहते थे कि क्या आज अखबार नहीं आया? फिर कुछ दिनों बाद यह स्थिति हो गई कि खाना खाने के बाद पूछते थे कि आज खाना नहीं बनाया क्या? बाद में तो गुमसुम-से रहने लगे। किसी से भी बात नहीं करते थे। कारण हमें बहुत दिनों के बाद पता चला, जब तुम्हारे जीजाजी मास्साब को बड़े डॉक्टर साहब के पास भोपाल लेकर गए। भोपाल के बड़े डॉक्टर साहब ने बताया कि वे अब किसी को भी नहीं पहचानते, इसलिए गुमसुम रहते हैं। उनकी बीमारी आखिरी स्टेज पर है। अब मैंने घर के काम के लिए महरी, महराजिन और धोबन रख ली है। पूरे समय इनके पास बैठी या लेटी रहती हूं। लेकिन अब मु..झे भी न...ही प..ह..चा..न.. ते।" सिसकियां धीरे-धीरे करुण क्रंदन में बदल गईं। मैं अंदर तक कांप गया। इतना ही कह पाया-"कल सुबह पहुंच रहा हूं।"

सर्दियों के दिन थे। सुबह की गुनगुनी धूप में मास्साब को कुर्सी पर बैठाया गया था। मम्मी पास ही दरी पर बैठकर कुछ बीन रही थीं। मैंने फाटक पर पहुंचकर धीर-से आवाज दी- "मम्मी"।

''अरे वाह! आ गए, बेटा? आंखों में अचानक भर आए आंसुओं को पल्लू से पोंछते हुए मम्मी लगभग दौड़ते हुए फाटक तक आईं, फिर तेजी-से घर के अंदर चली गईं। मुझे कुछ समझ में नहीं आया कि यह हो क्या रहा है? फिर चाबी से फाटक पर लटका बड़ा-सा ताला खोलती हुई बोलीं- "पूरे समय फाटक पर ताला लगा कर रखती हूं... एक दिन निकल गए थे... जान पर बन आई थी।"

जाटव मास्साब एकटक आंगन में खिले गुलाब के फूल की ओर अपलक देखे जा रहे थे। पता नहीं गुलाब के फूल में किसका अक्स खोज रहे थे?... संपूर्ण घटनाक्रम से एकदम अनजान बने हुए। मैंने धीरे-से झुककर आहिस्ता से उनके पैरों को छुआ। जैसे ही उन्हें छुअन का एहसास हुआ, उन्होंने तेजी से पलटकर मेरी ओर देखा... बस कुछ क्षणों के लिए... और दोनों हाथ फैला कर मुझे अपने आगोश में भर लिया। मेरे कानों में जैसे किसी गहरी अंधेरी सुरंग से निकलती हुई धीमी-सी आवाज आ रही थी-

''वि...नो...द... भै...या''

उप महाप्रबंधक (राजभाषा)
मध्य रेल मुख्यालय

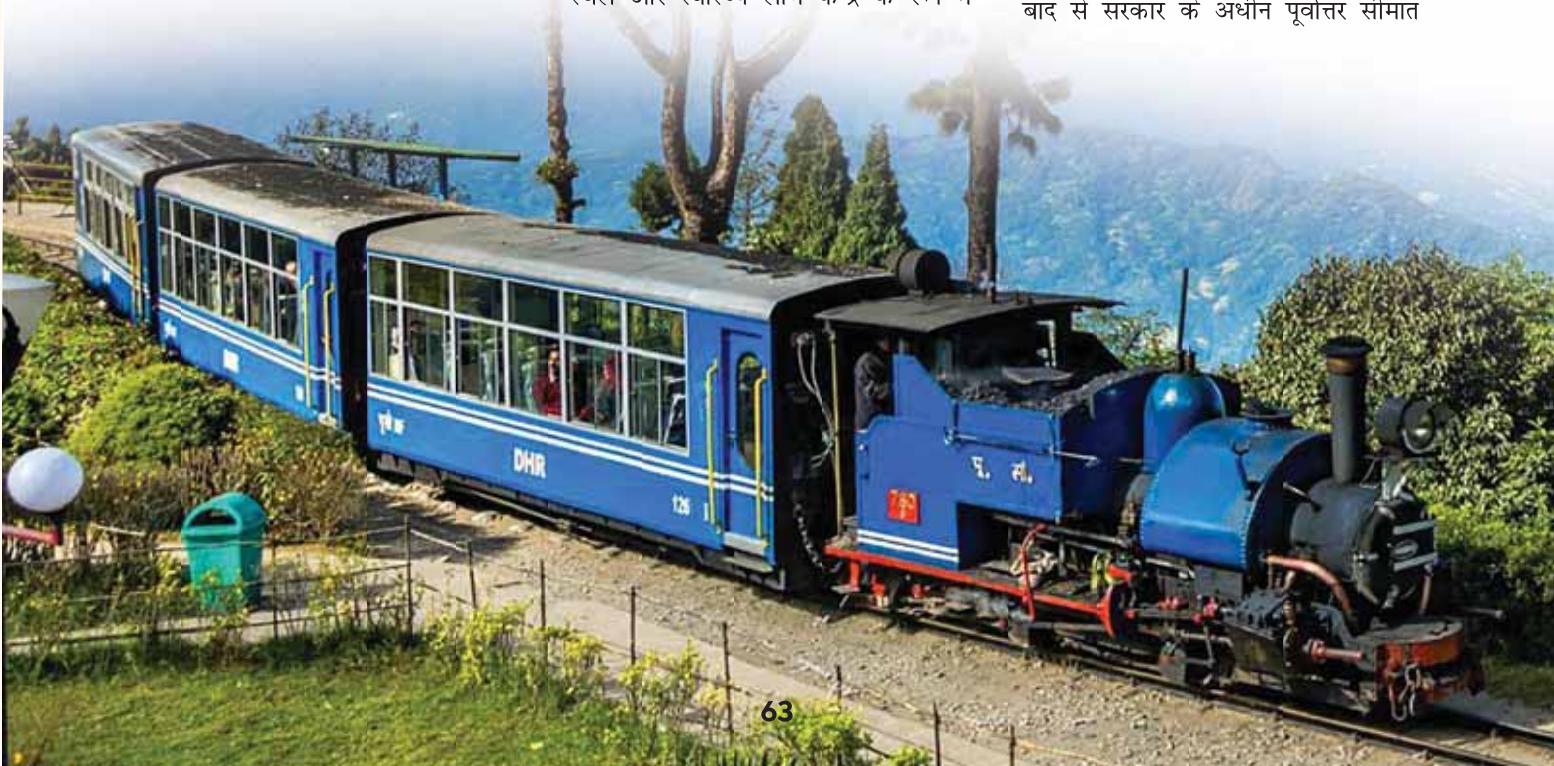
दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे

– श्री दिनकर कुमार



19वीं शताब्दी में रेलवे के विकास ने विश्व के विविध भागों में सामाजिक और आर्थिक विकास पर अत्यधिक प्रभाव डाला था। विश्व विरासत सूची में मान्यता प्राप्त भारत के दो पर्वतीय रेल प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में विकास संबंधी मूल्यों के आदान-प्रदान और एक बहु-सांस्कृतिक क्षेत्र के सामाजिक और आर्थिक विकास पर नवीन परिवहन प्रणाली के प्रभाव का उत्कृष्ट उदाहरण है, जिसका उद्देश्य दुनिया के अनेक भागों में इस तरह के विकास के लिए एक मॉडल के रूप में कार्य करना था।

19वीं सदी के प्रारंभ में दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे, हिल स्टेशनों की रानी के रूप में दार्जिलिंग के विकास और भारत के मुख्य चाय उगाने वाले क्षेत्रों के साथ घनिष्ठता के साथ जुड़ा हुआ है। दर्जिलिंग, जो अब घनी वृक्ष युक्त पर्वतीय क्षेत्र है, पहले सिक्किम साम्राज्य का भाग था। इसको सन् 1835 में ब्रिटिश ईस्ट इंडिया कंपनी द्वारा अपने सैनिकों के लिए विश्राम स्थल और स्वास्थ्य लाभ केन्द्र के रूप में अपनाया गया था। जब इस क्षेत्र को सिक्किम से पट्टे पर लिया और हिल स्टेशन का निर्माण कार्य शुरू हुआ, तब सड़क मार्ग से मैदानी इलाकों को जोड़ा गया था। सन् 1878 में पूर्वी बंगाल रेलवे ने सिलीगुड़ी से स्टीम रेलवे के लिए एक विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत किया, जो पहले से ही कलकत्ता से दार्जिलिंग तक जुड़ा हुआ था। इसे सरकारी अनुमोदन प्राप्त हुआ और तुरंत निर्माण कार्य शुरू हुआ और 1881 तक यह पूरा हो गया था। सन् 1958 के बाद से सरकार के अधीन पूर्वोत्तर सीमांत



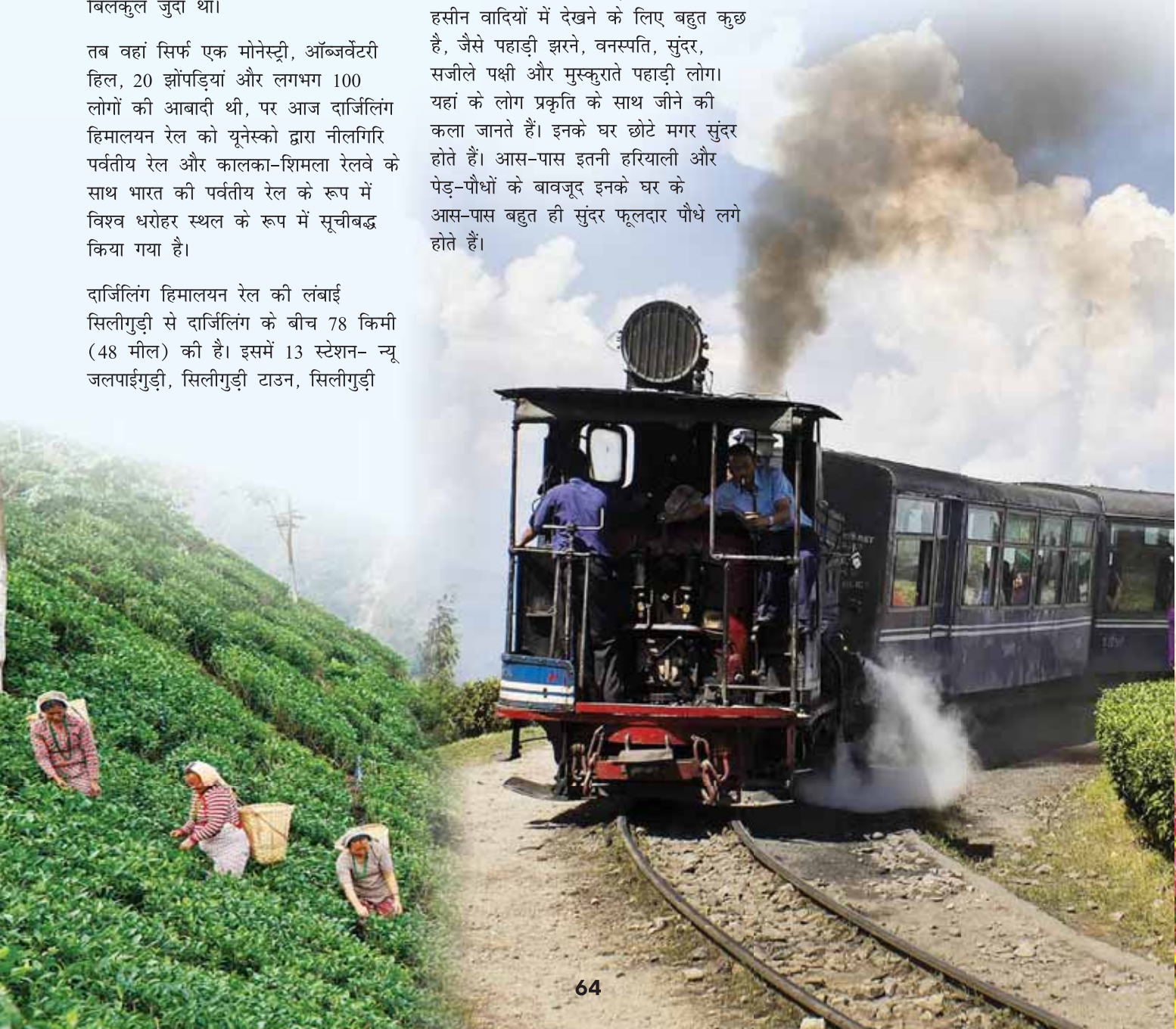
रेलवे द्वारा इसका प्रबंधन किया जा रहा है।

दार्जिलिंग हिमालयन रेल, जिसे लोग 'टॉय ट्रेन' के नाम से पहचानते हैं, पश्चिम बंगाल में न्यू जलपाईगुड़ी और दार्जिलिंग के बीच चलनेवाली एक छोटी लाइन की रेलवे प्रणाली है। इसका निर्माण 1879 और 1881 के बीच हुआ था और इसकी कुल लंबाई 78 किमी है। इसकी ऊंचाई का स्तर न्यू जलपाईगुड़ी में लगभग 328 फीट से लेकर दार्जिलिंग में 7,218 फुट तक है। आपको जानकर हैरानी होगी कि इसका निर्माण अंग्रेजों ने सन् 1828 में ईस्ट इंडिया कंपनी के मजदूरों को पहाड़ों तक पहुंचाने के लिए किया था। तब का दार्जिलिंग शहर आज के दार्जिलिंग से बिलकुल जुदा था।

तब वहां सिर्फ एक मोनेस्ट्री, ऑब्जर्वेटरी हिल, 20 झोंपड़ियां और लगभग 100 लोगों की आबादी थी, पर आज दार्जिलिंग हिमालयन रेल को यूनेस्को द्वारा नीलगिरि पर्वतीय रेल और कालका-शिमला रेलवे के साथ भारत की पर्वतीय रेल के रूप में विश्व धरोहर स्थल के रूप में सूचीबद्ध किया गया है।

दार्जिलिंग हिमालयन रेल की लंबाई सिलीगुड़ी से दार्जिलिंग के बीच 78 किमी (48 मील) की है। इसमें 13 स्टेशन- न्यू जलपाईगुड़ी, सिलीगुड़ी टाउन, सिलीगुड़ी जंक्शन, सुकना, रंगटंग, तिनधरिया, गयाबाड़ी, महानदी, कुर्सियांग, टुंग, सोनादा, घूम और दार्जिलिंग पड़ते हैं। न्यू जलपाईगुड़ी के समतल रेलवे स्टेशन से शुरू हुई यह यात्रा हर मोड़ पर कुछ अनोखा लिए हुए बैठी है। शहर के बीच से गुजरती दो डिब्बों की यह गाड़ी लहराती हुई चाय बागानों के बीच से होकर महानंदा वाइल्ड लाइफ सेंचुरी के भीतर जंगलों में प्रवेश करती है। इसकी रफ्तार अधिकतम 20 किमी प्रति घंटा है, जिसे आप चाहें तो दौड़कर पकड़ सकते हैं। हरियाली से भरे जंगलों को पार करती हुई यह पहाड़ों में बसे छोटे-छोटे गांवों से होती हुई आगे बढ़ती है। रास्ते में कई जगह रिवर्स लाइनें भी पड़ती हैं। उन हसीन वादियों में देखने के लिए बहुत कुछ है, जैसे पहाड़ी झरने, वनस्पति, सुंदर, सजीले पक्षी और मुस्कुराते पहाड़ी लोग। यहां के लोग प्रकृति के साथ जीने की कला जानते हैं। इनके घर छोटे मगर सुंदर होते हैं। आस-पास इतनी हरियाली और पेड़-पौधों के बावजूद इनके घर के आस-पास बहुत ही सुंदर फूलदार पौधे लगे होते हैं।

कई लूप और ट्रैक बदलती हुई यह ट्रेन पहाड़ी गांव और कस्बों से मिलती-मिलाती किसी पहाड़ी बुजुर्ग की तरह 6-7 घंटों में धीरे-धीरे सुस्ताती हुई दार्जिलिंग पहुंचती है। इस रास्ते पर पड़नेवाले स्टेशन अंग्रेजी जमाने की याद दिलाते हैं। इस ट्रैक पर पड़नेवाला कुर्सियांग बड़ा शहर है। यहीं दार्जिलिंग से कुछ पहले घूम स्टेशन पड़ता है। भारत में सबसे ऊंचाई लगभग 7,407 फीट पर स्थित घूम रेलवे स्टेशन यहीं स्थित है। यहां से आगे चलकर बतासिया लूप पड़ता है। यहां एक शहीद स्मारक है, जहां से पूरा दार्जिलिंग दिखता है। शाम होते-होते यह टॉय ट्रेन आपको दार्जिलिंग पहुंचा देती है और यात्रा यहीं समाप्त हो जाती है।



बसंत की सुगंधित सहर

- सुश्री कल्पना मनोरमा

समय की डाल पर लटके हुए दिन का हर एक पहर नायाब होता है, लेकिन भोर की खूबसूरती का कोई तोड़ नहीं। वो भी बसंती भोर के तो क्या कहने! बसंत के मौसम में कभी सैर करने का अवसर मिले तो देखिए बसंती सहर मन को कैसे दुलराती है? सर्दियों की ठंडी रुखाई खत्म होते ही सर्दी के मौसम का अंतिम महीना अपने अंतस में बसंत को बुनने लगता है। शीत-ग्रीष्म संधिकाल में बसंत की चम्पई भोर अँधेरे के घर-आँगन में फूलों से लदी डालियों पर छम्म-से कूदने को मचलने लगती है, लेकिन अँधेरा भी कम जिद्दी नहीं होता। वह महुए की मादकता में लिप्त अपनी धुन में कलुषिता को ही गुनगुनाता रहता है। गाँवों में बसंत की छटा निराली लगती है। एक ओर सरसों के फूल तैलीय गंध छोड़ रहे होते हैं तो एक ओर गेंदों के उपवन तितलियों को गोद लिए इतराते हैं। बसंत से पहले पतझड़ के आते ही धूलभरी पगडंडियों पर सूखे-सुनहरे पत्ते दिनभर लुढ़कते रहते हैं। ऐसे दृश्य महानगरों में देख पाना असम्भव है। महानगरों में तो बस कोलाहलपूर्ण अकेलेपन का मौसम सड़क के किनारे सदा लुढ़कता रहता है, जिसमें न सुन्दरता है और न ही आकर्षण। हाँ, लैम्प पोस्ट जरूर अपलक रोशनी बिखेरते रहते हैं। दूर पहाड़ों के पीछे पूर्व दिशा की माँग में लाल रेखा पौ फटने से पहले ही खिंच जाती है, लेकिन ऊँचे-ऊँचे भवनों की मीनारों में छुपे नगर में बहुत देर बाद दिन निकलने पर नारंगी भोर के दर्शन हो पाते हैं। लेकिन जैसे ही प्रभात की करधनी में बंधे घुंघुरू बजते हैं, अँधेरे का जिद्दी गाढ़ापन हल्का पड़ने लगता है। सूरज की आहट पर घरों में अलार्म घड़ियाँ अपनी ड्यूटी पर लग जाती हैं। वैसे, उनके लिए क्या बसंत क्या बरसात...? खैर, पखेरुओं के घोंसलों में बतरस झरने लगता है। प्रकृति अपने कर्तव्यों में निमग्न वन-फूलों की चूनर ओढ़े भोर के पहले अनछुए पहर में गंगा स्नान पर निकल पड़ती है। मौसम समय-समय पर अपना रंग-रूप बदलकर हमें संदेश देता रहता है कि कर्तव्यों में निमग्न होना कितना आवश्यक है, फिर चाहे कोई देखे या नहीं भी।

शहरों में भी बसंत की सुगंधित सुबह में ज्यादातर लोग मैदानों में पहुँच जाते हैं। कोई-कोई हाथ में बेंत लेकर चल रहा होता है तो कोई जॉगिंग करते हुए भोर की उत्फुल्लता को पी रहा होता है। पत्थरों के शहरों में यदि किसी चीज की कमी खलती है तो वह होती है, गीलेपन से भरी कोमलता की। महानगर की कद-काठी देख बसंत भी एक बार सोचने पर मजबूर हो जाता है कि आखिर वह अपना माधुर्य बिखेरना कहाँ से शुरू करे? क्योंकि महानगरों में न ही किसी के पास गीले मन होते हैं और न ही आँखें। शायद रोशनी के पारदर्शी दीपकों ने चौबीसों घंटे जलकर शहर को अनवरत उजाला सौंपना जरूर सीख लिया है, किंचित उसे रूखा-सूखा भी बना डाला है। जब बसंत इस भावदशा को गहराई से देखता है तो वह परेशान बिल्कुल नहीं होता बल्कि कंक्रीट के बीहड़ के मध्य खड़े होकर बसंत उन स्थानों का अवलोकन करने लगता है जो भागते-दौड़ते महानगरों में अभी भी रात के सन्नाटे और अँधेरे की रजाई में पूरी तरह दुबक कर सोते हैं।

बसंत अपने सारे मादक तीर सहज ही उसी ओर छोड़ देता है। बसंती करतब अपना पूरा जोर दिखाता हुआ जमीन के उन टुकड़ों को अपने भर रंग डालता है, और जब कभी ईंटों के डिब्बों से निकलकर ऊबा मनुष्य उन जगहों पर जाता है तो वहाँ का लालित्य उसकी थकान पल भर में सोखकर उसे तरोताजा बना देता है। महानगरीय ऊँचे-ऊँचे विराट् रास्तों से पटे शहर में भी धरती ने अपने आँचल में कुछ नरम स्थानों को अभी भी सहेज रखा





है, जिन्हें देखकर लगता है मानो पूजा की थाली में प्रफुल्लित लुच-लुच गेंदे के नारंगी फूल रखे हों। जब सुरम्य मन को आह्लादित करने वाले नजारे और वहाँ पर झूमती बसंती हवाएँ मन को टटोलती हैं तो अपनी इस्पाती रुखाई पर मनुष्य को अचानक झेंप-सी होने लगती है। वहीं पंछियों के घोंसलों में रात और सपने मौसम के रंग में पूरी हुलास के साथ रंग चुके होते हैं। पलाश के चटख रंगों के खिले फूलों में छिपे पंछी मौसमी गीत मिल-जुलकर गुनगुनाने लगते हैं। साथ-साथ उड़ानें भरना और साथ में सपने देखना कितना जरूरी होता है, पंछियों के कुनबों को देखकर यह अंदाजा लगाया जा सकता है। सफल उड़ानों में सपनों के रंगों के व्याकरण को शायद पंछी मनुष्यों से ज्यादा अच्छी तरह से जानते हैं क्योंकि तकनीकीकरण की तिर्यक रेखा पर खड़े मनुष्य ने रात में जागना और दिन में ऊँघना सीखकर अपनी बुद्धि का ह्रास जो कर डाला है।



खैर, वासंती भोर अलसाई आँखों से सबसे पहले ऊँचे दरख्तों में नीम, पलाश, पीपल, बरगद, आम, महुआ और पाकड़ को प्रेम से ताकती है। वह जब ऐसा करती है तब अचानक वातावरण में एक स्नेहिल चिहुँक-सी जाग उठती है और देखते-देखते पक्षी अपने पंख फड़फड़ाते हुए पेड़ों पर पड़ी रात की चादर का कोना पंजों में दबाए देखते ही देखते खिंचते हुए क्षितिज की ओर उड़े चले जाते हैं। इधर पखेरू रात को अपने परों पर लादकर उड़ते हैं और उधर हवा चुटकी भर अक्षत-रोली लेकर धरती के आँगन में छिड़क देती है। जैसे ही पंछी अपना लदावन क्षितिज अटारी पर छोड़ते हैं और सहेजने वाला रात, अँधेरा, चाँद, तारे, नींद और अच्चे-कच्चे सपनों को जैसे ही सहेजता है; देखने वाले को लगता है कि गोया कोई माँ अपने बच्चे के द्वारा लाए बेकार से बेकार सामान के एक टुकड़े को भी जिगर में सहेज लेती है उसी प्रकार कोई है जो पृथ्वी की हलचलों को नित्य चुनता और बिखेरता रहता है। और इस कारीगरी के बीच धरती सुघड़ गृहणी की भांति झटपट चौका बुहार अपने दरवाजे पर बेला, कचनार के फूलों की वंदनवार सजा देती है। सभी से राम जौहार कर अपने मन मन्दिर में सूरज को उतारने के लिए एक टाँग पर ऐसे खड़ी हो जाती है जैसे गुलजार साहब चाय का प्याला लेकर किसी नज्म को कागज पर उतारने बैठते हों। भोर की तपस्या पर रीझा सूरज संसार को संचालित करने के लिए किरण-परियों को जमीन पर उतरने का आदेश दे देता है। इस मोहिनी वेला में पेड़ों के साथ-साथ दिन भी अंगड़ाई लेता हुआ नदी, पोखर और कुएँ की जगत पर बैठ स्नान कर जब अपने गीले बदन को पवन-अंगोछे से अंगोछता है, तो मौलश्री की खुशबू उसके मन को तरंगित कर झटपट उसका



श्रृंगार कर जाती है। सजा-धजा बसंती दिन जब सरोवर के दर्पण में अपना मुख निहारता है तो चारों दिशाएँ गुलनार-सी लजा उठती हैं।

पृथ्वी के रूखे-सूखे कोने भी बसंत का उत्सव धूमधाम से मनाते देखे जा सकते हैं क्योंकि बसंत सिर्फ शारीरिक रूप से प्रकृति का रंग-रूप नहीं बदलता बल्कि विचारों में भी तरलता, सौम्यता और माधुर्य से भर देता है। इन दिनों में प्रकृति बेहद उदात्त और उर्वर होती है। सच कहें तो बसंत संसार में उन्मुक्तता का एक जाग्रत अनुष्ठान रचता है। भोर की अंगिया के सारे ठिठुरे बन्धनों को खोलकर प्रकृति की साँसों में स्वातंत्र्य भरकर उसके मन के उपवन में उमंग का संचार करता है। बसंत प्रफुल्लता का उर्वर गीत है जो ब्रह्मांड के अंतर में जब-जब बजता है तब-तब चारों ओर प्रेमिल स्वर लहरियाँ गूँजने लगती हैं। बसंत का मन उस प्रेमी की भांति होता है जो अपनी प्रिया के प्रेम में नख-शिख डूब जाना चाहता है। बसंत इतना सृजनात्मक और कलात्मक होता है कि सूरज के सारे रंग उसके माथे का तिलक बनने को ललक पड़ते हैं।

वैसे तो प्रत्येक मौसम की भोर अपने अलग-अलग रंग की संकल्पित मान्यता होती है, लेकिन सभी के नखरे झेलने वाला सूरज सदैव अपने उसी रूप में उगता और अस्त होता रहता है जो रंग बसंत का होता है। समय के वैराट्य में सूरज सनातन सत्य है। पतझड़ के सूनेपन का राग हो या बरसात का राग-मल्हार, सूरज मस्त मलंग होकर अपनी निज धुन में मस्त रहता है। उसे न पतझड़ का विराग जड़ बनाता है और न अमराई की मादकता नशीला। शीत या ग्रीष्म काल का मिलन हो या बिछोह सूरज बसंती रंग में ही डूबता और उगता दिखाई पड़ता है।

तो क्या बसंत का मौसम कामधेनु गाय है, जिसमें दैवी शक्तियाँ निहित होती थीं और जिसके दर्शन मात्र से ही लोगों के दुःख व पीड़ा दूर हो जाते थे? पौराणिक कथाओं के अनुसार जिस प्रकार देवताओं और असुरों के बीच हुए समुद्र मंथन से निकले चौदह रत्नों में से एक कामधेनु गाय निकली थी, जिसे ब्रह्मवादी ऋषियों ने ग्रहण कर लिया था। कामधेनु मन की निर्मलता का भी प्रतीक मानी जाती है क्योंकि जिस प्रकार विष निकल जाने पर समुद्र का मन निर्मल हो जाता है और ऐसी स्थिति में ईश्वर तक पहुँचना और भी आसान हो जाता है, उसी प्रकार बसंत ऋतु जीव-जगत् को कलात्मक विश्रांति देकर कुछ समय के लिए अनुरागी बना देती है। सालों से सड़े-गले काठ के ठूँठ का अँखुआना, सूने पड़े आमों का बौराना, रूखे मन वाले सुग्गे द्वारा अपनी सुग्गी को प्रेम गीत सुनाना, कुएँ की जगत पर सूखी पड़ी घास का फूलों की माला धारण कर इठलाना और क्षण-प्रतिक्षण मन को छीलने वाले क्लेशी भावों को कलात्मक कूची थमाकर बसंत ही अपने सजीव स्पर्श से सार्थक बना देता है। उत्तेजना और व्यर्थता के भाव में जकड़े रहने वाले संसार को सिवाय बसंत के कोई अंगीकृत नहीं करता। ऐसा इसलिए भी होता है क्योंकि बसंत नौ रसों और समस्त मानव वृत्तियों का प्रतिनिधित्व करता है। बसंती हवाओं का प्रेमिल गुनगुना रुख हर मन की सिकुड़ी-ठंडी उदासीनता को तिरोहित कर देता है। आसमान तनाव मुक्त हो नीले मूँगे जैसा प्रतीत होने लगता है। बसंत बड़ी तन्मयता से हमें उस दैवी चोटी तक ले जाता है जहाँ बर्फीला सत्य पिघलने को आतुर बैठा होता है। देवदारों और चीड़ों से छनती-झरती धूप पहाड़ों को इसी मौसम में गुदगुदाने लगती है। बसंती चिन्मय भोर स्याह घाटियों के रंग-रूप को सँवार कर सुनहरा बना देती है। बसंत ही सीलन भरी घाटियों को पहाड़ की खुली फैली हुई विशालता का छोर पकड़ाकर उन्हें पहाड़ के समकक्षीय होने का भाव सौंपता है। बसंती दिन की मृगछौनों-सी अपनत्व भरी छलांगों पर स्खलित नीरवता अपना दिल दे बैठती है।

अध्यापक व लेखक



साहित्य

आधुनिक मीरा एवं समाज - सुधारक : महादेवी वर्मा



- श्री संजीव तिवारी

आधुनिक हिंदी की सर्वाधिक प्रतिभावान कवयित्रियों में से एक महादेवी वर्मा जी को 'आधुनिक मीरा' के नाम से भी जाना जाता है क्योंकि उन्होंने अपने काव्य स्वर में आँसुओं तथा विरह-वेदना के रूप में अपनी अनुभूतियों की अभिव्यक्ति की है। साथ ही, उनके काव्य में नारी के सहज एवं स्वाभाविक स्वाभिमान की भी झलक देखने को मिलती है। उन्होंने हिन्दी कविता को बृजभाषा की कोमलता दी, छंदों के नये दौर को गीतों का भंडार दिया और भारतीय दर्शन को वेदना की हार्दिक स्वीकृति दी।

कवि सूर्यकांत त्रिपाठी 'निराला' जी ने उनको 'हिंदी के विशाल मंदिर की सरस्वती' की संज्ञा दी। महादेवी जी ने स्वतंत्रता के पहले का भारत भी देखा और उसके बाद का भी। वे उन कवियों में से एक हैं, जिन्होंने व्यापक समाज में काम करते हुए भारत के भीतर विद्यमान हाहाकार एवं रुदन को देखा, परखा और करुण होकर अंधकार को दूर करने वाली दृष्टि देने की कोशिश की। न केवल उनका काव्य बल्कि उनके समाज-सुधार के कार्य और महिलाओं के प्रति चेतना भावना भी इस दृष्टि से प्रभावित रहे हैं।



महादेवी जी का जन्म 26 मार्च 1907 को उत्तरप्रदेश के फर्रूखाबाद शहर में हुआ था। उनके परिवार में 7 पीढ़ियों के बाद पहली बार कन्या ने जन्म लिया था। इसी कारण इन्हें दैवी रूप मानकर इनका नाम 'महादेवी' रखा गया। महादेवी जी की शिक्षा इन्दौर में मिशन स्कूल से प्रारम्भ हुई। 1916 में 9 वर्ष की आयु में उनका बाल विवाह हुआ, पर महादेवी जी चाहती थी कि वह संन्यासी की तरह जीवनयापन करें। अत: वह जीवनभर अविवाहित की भांति रहीं। इन्होंने अपने जीवन में हमेशा सफेद वस्त्र धारण किए। वे सात वर्ष की अवस्था से ही कविता लिखने लगी थीं। बचपन में मां को भगवान की पूजा करते देखा तो उन्होंने लिखा:-

ठंडे पानी से नहलाती,
ठंडा चन्दन उन्हें लगाती,
उनका भोग हमें दे जाती,
तब भी कभी न बोले हैं,
मां के ठाकुर जी भोले हैं।

1932 में जब उन्होंने इलाहाबाद विश्वविद्यालय से संस्कृत में एम.ए. पास किया, तब तक उनके दो कविता संग्रह 'नीहार' तथा 'रश्मि' प्रकाशित हो चुके थे। कविता संग्रह 'नीहार' की एक कविता 'अधिकार' का भावार्थ है: जो दूसरों के लिए अथक प्रयास करते हैं वे नष्ट हो सकते हैं, लेकिन यहां महादेवी वर्मा कहती हैं कि वह भगवान की कृपा से अमर होने के बजाय उस पीड़ा को पसंद करेंगी। महादेवी वर्मा जी की यह कविता इस प्रकार है:-

वे मुस्काते फूल,
नहीं जिनको आता है मुर्झाना,
वे तारों के दीप,
नहीं जिनको भाता है बुझ जाना।
वे नीलम के मेघ,
नहीं जिनको है घुल जाने की चाह,
वह अनन्त रितुराज,
नहीं जिसने देखी जाने की राह।
वे सूने से नयन,
नहीं जिनमें बनते आँसू मोती,
वह प्राणों की सेज,
नहीं जिसमें बेसुध पीड़ा सोती।
ऐसा तेरा लोक,
वेदना नहीं, नहीं जिसमें अवसाद,
जलना जाना नहीं,
नहीं जिसने जाना मिटने का स्वाद!
क्या अमरों का लोक मिलेगा
तेरी करुणा का उपहार?
रहने दो हे देव!
अरे! यह मेरा मिटने का अधिकार!

महादेवी वर्मा की एक प्रसिद्ध कविता है: **मैं नीर भरी दु:ख की बदली।** यह 'सांध्यगीत' (1936) काव्य-संग्रह में संगृहीत है। महादेवी वर्मा ने इस कविता में स्त्री के जीवन की तुलना बदली (बादल)

से की है। यह कविता बदली के रूपक में स्त्री-जीवन की परेशानियों और विशिष्टताओं को व्यक्त करती है। इस कविता की कुछ पंक्तियाँ और उनका अनुवाद प्रस्तुत है:-

मैं नीर भरी दु:ख की बदली!

[अनुवाद: महादेवी कहती हैं कि मैं आँसुओं से भरी हुई दु:ख की बदली के समान हूँ। यहाँ 'मैं' का अर्थ केवल कवयित्री से नहीं है, बल्कि स्त्री-समाज और उसके जीवन से है।]

स्पंदन में चिर निस्पंद बसा,
क्रंदन में आहत विश्व हँसा,
नयनों में दीपक-से जलते,
पलकों में निर्झरिणी मचली!

[अनुवाद: बदली के स्पंदन में चिर निस्पंदन (स्थायी रूप से गतिहीनता) मौजूद होता है, बदली जब क्रंदन (गड़गड़ाहट और बारिश के द्वारा करती है तो पानी की प्रतीक्षा में दुखी संसार खुशी से हँस पड़ता है। बदली की आँखों में बिजली चमकती है मानो दीपक जल उठते हैं। उसकी पलकों में निर्झरिणी मचल उठती है और बारिश होने लगती है!]

विस्तृत नभ का कोई कोना,
मेरा न कभी अपना होना,
परिचय इतना इतिहास यही
उमड़ी कल थी मिट आज चली!

[अनुवाद: इस विस्तृत आकाश का कोई कोना बदली के नाम दर्ज नहीं हो सका। उसका परिचय और इतिहास बस इतना ही रहा कि कल वह उमड़ी थी और आज मिट गई।]

इन चार पंक्तियों का भावार्थ है कि इस विस्तृत संसार में स्त्री अनेक अधिकारों से वंचित रही। इन अधिकारों से वंचित रहने के कारण स्त्री के हिस्से अमरता नहीं आई अर्थात् वह मौजूद तो रही, मगर दर्ज न हो सकी। उसके जीवन की भूमिका अलिखित रह गई।



1923 में उन्होंने महिलाओं की प्रमुख पत्रिका 'चाँद' का कार्यभार संभाला। 1930 में 'नीहार', 1932 में 'रश्मि', 1934 में 'नीरजा', तथा 1936 में 'सांध्यगीत' नामक उनके चार कविता संग्रह प्रकाशित हुए। 1939 में इन चारों काव्य संग्रहों को उनकी कलाकृतियों के साथ वृहदाकार में 'यामा' शीर्षक से प्रकाशित किया गया। वर्ष 1982 में काव्य संकलन 'यामा' के लिए उन्हें देश के सर्वोच्च साहित्यिक सम्मान 'ज्ञानपीठ पुरस्कार' से सम्मानित किया गया।

उन्होंने गद्य, काव्य, शिक्षा और चित्रकला सभी क्षेत्रों में नए आयाम स्थापित किए। इसके अतिरिक्त उनकी 18 काव्य और गद्य कृतियां हैं, जिनमें 'मेरा परिवार', 'स्मृति की रेखाएं', 'पथ के साथी', 'शृंखला की कड़ियाँ' और 'अतीत के चलचित्र' प्रमुख हैं। उन्होंने भारत में महिला कवि सम्मेलनों की नींव रखी। इस प्रकार का पहला अखिल भारतवर्षीय कवि सम्मेलन 15 अप्रैल 1933 को सुभद्रा कुमारी चौहान जी की अध्यक्षता में प्रयाग महिला विद्यापीठ में सम्पन्न हुआ।

महिलाओं की मुक्ति और विकास के लिए उन्होंने जिस साहस व दृढ़ता से आवाज उठाई है और जिस प्रकार सामाजिक रूढ़ियों की निन्दा की है, उससे उन्हें महिला मुक्तिवादी भी कहा गया। महिलाओं व शिक्षा के विकास के कार्यों और जनसेवा के कारण उन्हें समाज-सुधारक भी कहा गया है। उनके सम्पूर्ण 'गद्य साहित्य' में पीड़ा या वेदना के कहीं दर्शन नहीं होते बल्कि अदम्य रचनात्मक रोष समाज में बदलाव की आकांक्षा और विकास के प्रति सहज लगाव परिलक्षित होता है।

उन्होंने अपने जीवन का अधिकांश समय उत्तर प्रदेश के इलाहाबाद नगर में बिताया। 1956 में भारत सरकार ने उनकी साहित्यिक सेवा के लिए 'पद्म भूषण' की उपाधि दी। 80 वर्षीय आयु में 11 सितम्बर 1987 को हमेशा के लिए बुझ गया। महादेवी जी जीवनभर महिलाओं के लिए संघर्षरत रहीं। 1988 में उन्हें मरणोपरांत भारत सरकार की 'पद्म विभूषण' उपाधि से सम्मानित किया गया।

महादेवी जी की भाषा स्वच्छ, कोमल, मधुर, सुसंस्कृत तथा तत्सम शब्दों से युक्त खड़ी बोली है। लाक्षणिकता, संगीतात्मकता, रहस्यवाद, काल्पनिकता तथा प्रकृति सौंदर्य इनके काव्य की विशेषता है। उन्होंने अपने गीतों की रचना शैली और भाषा में अनोखी लय और सरलता भरी है, साथ ही प्रतीकों और बिंबों का ऐसा सुंदर और स्वाभाविक प्रयोग किया है जो पाठक के मन में चित्र सा खींच देता है। समाज सुधार और नारी स्वतंत्रता से संबंधित उनके विचारों में दृढ़ता और विकास का अनुपम सामंजस्य मिलता है। छायावादी काव्य की समृद्धि में उनका योगदान अत्यन्त महत्त्वपूर्ण है। छायावादी युग के चार प्रमुख कवियों में सुमित्रानन्दन पंत, जय शंकर प्रसाद और सूर्याकांत त्रिपाठी 'निराला' के साथ महादेवी वर्मा की गणना की जाती है। देश की ऐसी अत्यंत विलक्षण प्रतिभा को सादर नमन एवं कोटि-कोटि वंदन।

सूचना

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

आम आदमी का खास कलाकार : बलराज साहनी

-श्री अजय कुमार शर्मा

बलराज साहनी ने अपने जीवंत अभिनय से जो भी भूमिकाएँ कीं उन्हें यादगार बना दिया। 'धरती के लाल' का गरीब किसान, 'दो बीघा जमीन' का हाथ से रिक्शा खींचने वाला मजदूर, 'हम लोग' का युवा मुखर बेरोजगार, 'गर्म कोट' का पोस्ट ऑफिस का तंगहाल क्लर्क, 'हलचल' का उदार जेलर, 'काबुलीवाला' का मासूम पठान या फिर अपनी अंतिम फिल्म 'गरम हवा' का मुस्लिम व्यापारी जो विभाजन की त्रासदी झेल रहा है आदि किरदारों को जब याद करते हैं तो हमें बलराज नहीं बल्कि वे किरदार ही सामने खड़े दिखाई देते हैं। बलराज ने अपने को इन किरदारों में इस तरह ढाला कि वह गायब हो गए और दर्शकों को उनके किरदार ही याद रहे।



'दो बीघा जमीन' की कलकत्ता में हुई शूटिंग के दौरान कई बार भीड़ ने उन्हें असली रिक्शाचालक समझकर ही व्यवहार किया। यह उनके स्वाभाविक हुलिए और बोलचाल की वजह से ही हुआ, जिसके लिए उन्होंने स्वयं ही कड़ी मेहनत की थी। बंबई के जोगेश्वरी इलाके में उत्तरप्रदेश और बिहार के भैंस पालने वाले लोगों की बस्ती में उन्होंने उनके खान-पान, पहनावे व बोलचाल का गहराई से अध्ययन किया। सिर पर गमछा बाँधने का विचार उन्हें वहीं से आया।

बलराज साहनी का फिल्मों में आना पूर्व नियोजित नहीं था। वह काफी सोच-समझकर ही फिल्मों से जुड़े थे और इसका कारण बने प्रसिद्ध निर्देशक चेतन आनंद जो गवर्मेंट कॉलेज, लाहौर में उनके साथ पढ़े थे और उनसे दो साल जूनियर थे। बलराज ने 1934 में अपनी पढ़ाई पूरी करके कुछ दिन रावलपिंडी में अपने पिता का कपड़ों का व्यापार संभाला। उनक मन इसमें लग नहीं रहा था। इस बीच 6 दिसंबर 1936 को उनकी शादी दमयंती (बलराज के मित्र जसवंत राय की छोटी बहन) से हुई। कुछ दिनों बाद ही उन्हें साथ ले लाहौर आ गए और यहाँ से 'मंडे मार्निंग' नामक एक साप्ताहिक अंग्रेजी समाचार पत्र निकाला। दो-तीन अंक निकालते ही तबियत खराब होने के कारण इसे बंद कर दोनों पति-पत्नी कलकत्ता चले गए सच्चिदानंद हीरानंद वात्स्यायन 'अज्ञेय' के पास, जो उनके सहपाठी के बड़े भाई थे। यहाँ कुछ दिन लेखन कार्य करने के बाद 'अज्ञेय' की सिफारिश पर उन्हें शांति निकेतन में हिंदी अध्यापक की नौकरी मिल गई। यहाँ हिंदी विभाग के अध्यक्ष आचार्य हजारी प्रसाद द्विवेदी जी थे।

लगभग दो साल यहाँ बिताने के बाद वे गाँधीजी के वर्धा स्थित सेवाग्राम जा पहुंचे 'नई तालीम' पत्रिका के सहायक संपादक बनकर। यहाँ एक साल ही गुजरा था कि वे गाँधीजी की अनुमति लेकर बी.बी.सी. लंदन में उद्घोषक बनकर इंग्लैंड चले गए। वे वहाँ चार साल तक रहे। यह द्वितीय विश्व युद्ध का समय था। 1944 की गर्मियों में साहनी दंपती इंग्लैंड से वापस लौटे। उनके साथ कुछ ही महीनों की उनकी बेटी शबनम थी। अपने बड़े बेटे परिक्षित को वे इंग्लैंड जाने से पहले दादा-दादी के पास रावलपिंडी छोड़ गए थे। इंग्लैंड से बलराज दंपति एक नई विचारधारा मार्क्सवाद से प्रभावित होकर लौटे थे। इंग्लैंड से वापसी में वे कुछ दिन बंबई में रुके। एक दिन बलराज की मुलाकात अचानक चेतन आनंद से हो गई जिनके साथ पढ़ते हुए लाहौर में उन्होंने कई नाटकों में साथ-साथ काम किया था। चेतन से बातचीत के दौरान उन्हें जान कर खुशी हुई कि अब भारत में भी सभ्य समाज के लोग फिल्मों को उतनी बुरी नजर से नहीं देख रहे हैं। द्वितीय विश्व युद्ध के बाद इन माध्यमों के प्रति लोगों का नजरिया बदला है। उन्हीं से उन्हें पता चला कि कृष्ण चंदर, उपेन्द्रनाथ 'अश्क', सआदत हसन मंटो, भगवती चरण वर्मा,

जोश मलीहाबादी, अमृतलाल नागर, पं. नरेंद्र शर्मा जैसे चोटी के लेखक बंबई में रहकर ही फिल्मों के लिए कहानियां और गीत लिखकर हजारों रुपए कमा रहे हैं।

इंग्लैंड जाने से पहले बलराज साहनी की भी गिनती हिंदी के युवा कहानीकारों में होने लगी थी। उनकी कहानियाँ 'विशाल-भारत' 'हंस' और अन्य पत्रिकाओं में नियमित रूप से छपती रहीं थीं। बंबई में चेतन आनंद और उर्दू लेखक कृष्ण चंदर (ये भी लाहौर में एफ. सी कॉलेज में पढ़े थे) से हुई मुलाकातों से बलराज ने इतना तो जरूर सोचा कि अगर कहीं और कुछ न हुआ तो दूसरे साथी लेखकों की तरह फिल्मों के लिए लिखकर तो रोजी-रोटी कमाई ही जा सकती है। अभिनय की बात अभी तक उनके दिमाग में नहीं आई थी।

इस बीच काफी समय के बाद उन्होंने एक कहानी लिखकर 'हंस' पत्रिका को भेजी, लेकिन यह अस्वीकृत हो गई। बलराज के स्वाभिमान को गहरी चोट लगी। तभी चेतन आनंद ने उन्हें और उनकी पत्नी दमयंती को फिल्म 'नीचा नगर' में जिसका वह निर्देशन कर रहे थे के मुख्य पात्रों का रोल करने का, प्रस्ताव रखा। अस्वीकृत कहानी से चोट खाए बलराज ने चेतन का यह प्रस्ताव तुरंत स्वीकार कर लिया। इस तरह एक अस्वीकृत कहानी ने बलराज का फिल्मों में अभिनय करने का रास्ता खोल दिया। सितम्बर 1944 में बलराज, दमयंती और दोनों बच्चों के साथ बंबई, चेतन आनंद के घर जा पहुंचे।

आर्थिक मुश्किलों के चलते 'नीचा नगर' फिल्म की शूटिंग आरंभ नहीं हो पाई तो चेतन, बलराज एवं दमयंती भी दूसरी फिल्मों में काम तलाशने लगे। तभी उनका परिचय भारतीय जन नाट्य संघ (इप्टा) में ख्वाजा अहमद अब्बास व अन्य प्रगतिशील नाट्य प्रेमियों से हुआ और ये पत्नी सहित शीघ्र ही इसका अहम हिस्सा बन गए और ताउम्र बने रहे।

बलराज और उनकी पत्नी को कुछ फिल्मों जैसे 'इंसाफ' 'दूर चलें' 'गुड़िया' 'हलचल' में छोटे-मोटे रोल मिले। इप्टा द्वारा बनाई गई एक मात्र फिल्म 'धरती के लाल' में दोनों ने मुख्य पात्रों की भूमिकाएं निभाई। इसी फिल्म की शूटिंग के दौरान दमयंती को पेट की बीमारियों ने ऐसा घेरा कि 29 अप्रैल 1947 को वे अचानक चल बसीं। इस समय उनकी आयु मात्र 28 वर्ष थी और कुछ दिन पहले ही पृथ्वीराज कपूर ने उन्हें पृथ्वी थियेटर्स की मुख्य अभिनेत्री का कॉन्ट्रैक्ट दिया था। जिंदगी पटरी पर लौट ही रही थी कि इस घटना ने बलराज को हिला कर रख दिया। इस बीच भारत विभाजन और साम्प्रदायिक दंगों ने उन्हें भावनात्मक रूप से गहरी चोट पहुंचाई। वे अपने दोनों बच्चों के साथ वापस श्रीनगर आ गए।

इस हताशा की स्थिति में प्रसिद्ध लेखक अमृतलाल नागर आगे आए और उन्होंने अपनी लिखी फिल्म 'गुंजन' में मुख्य पात्र का रोल दिलवाया। उनकी हीरोइन थी नलिनी जयवंत। अपनी खराब मनोस्थिति के चलते बलराज फिल्म में सहज अभिनय नहीं कर पाये और फिल्म फ्लॉप हो गई। मार्च 1949 में उन्होंने संतोष से दूसरा विवाह किया। शादी के कुछ समय बाद ही उन्हें कम्यूनिस्ट पार्टी के एक जुलूस में भाग लेते हुए गिरफ्तार कर लिया गया। वे छह माह जेल में रहे। आर्थिक मुश्किलों के इस दौर में उन्होंने चेतन आनंद के बैनर 'नवकेतन फिल्म' के लिए 'बाजी' फिल्म की पटकथा और संवाद लिखे। गुरुदत्त द्वारा निर्देशित यह पहली फिल्म थी देव आनंद इसके हीरो थे। इस बीच जिया सरहदी की फिल्म 'हम लोग' जिसमें बलराज ने एक बेरोजगार युवक का रोल किया था, हिट रही। उनके अभिनय को जनता ने बेहद पसंद किया। यह 1951 की बात है। इसके बाद उन्हें विमल राय की फिल्म 'दो बीघा जमीन' में गरीब किसान शंभु महतो का रोल मिला। इस पात्र को वास्तविक बनाने के लिए उन्होंने बहुत मेहनत की और इसका परिणाम चमत्कृत करने वाला रहा। 1953 में प्रदर्शित हुई इस फिल्म से उन्हें अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति मिली।



देश ही नहीं विदेशों के कई बड़े पुरस्कार इस फिल्म को मिले। इस फिल्म के साथ ही बलराज का संघर्ष खत्म हुआ। आने वाले 19 वर्षों में उन्होंने 120 से ज्यादा फिल्मों में काम किया, जबकि संघर्ष के पिछले दस सालों में उन्होंने दस फिल्मों में भी काम नहीं किया था।

'दो बीघा जमीन' के बाद आई उनकी कुछ महत्वपूर्ण फिल्में थीं - 'सीमा' (1954) 'गरमकोट' (1953) 'कठपुतली' (1957) 'परदेशी' (1957) 'भाभी' (1957) 'लालबत्ती' (1957) 'सोने की चिड़िया' (1957) 'लाजवंती' (1958) 'हीरा-मोती' (1959) 'छोटी बहन' (1959) 'अनुराधा' (1960) भाभी की चूड़ियाँ (1961) 'काबुलीवाला' (1961) 'अनपढ़' (1962) 'हकीकत' (19) (64) 'वक्त' (1965) 'पिंजरे का पंछी' (1966) 'हमराज' (1967) 'संघर्ष' (1968) 'दो रास्ते' (1969) 'पवित्र पापी' (1970) एवं 'गरम हवा' (1978)

'गरम हवा' उनकी अंतिम महत्त्वपूर्ण फिल्म थी, उनकी बेहतरीन अदाकारी का एक और यादगार नमूना। एम.एस. सथ्यू की यह फिल्म भारत-पाक विभाजन की त्रासदी पर आधारित थी। फिल्म की डबिंग खत्म करने के कुछ दिनों बाद 15 अप्रैल, 1973 को उनकी मृत्यु हो गई थी। यह फिल्म 1974 में प्रदर्शित हुई। इसे वर्ष का राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा देने के लिए दिया जाने वाला 'राष्ट्रीय नर्गिस दत्त पुरस्कार' दिया गया। कहानी और संवाद के लिए इस्मत चुगताई और कैफी आजमी भी पुरस्कृत हुए थे। इस वर्ष के 'ऑस्कर' पुरस्कार के लिए इसे भारतीय प्रविष्टि के रूप में भेजा गया था और कांस फिल्म समारोह में इसे गोल्डन पाम पुरस्कार के लिए नामजद किया गया था।

आज बलराज हमारे बीच नहीं है, लेकिन लगभग साठ वर्ष के अपने जीवन में उन्होंने अपने को अधिक व्यापक और कई अन्य क्षेत्रों में व्यक्त कर पाने के लिए कई कला माध्यमों को चुना।

उन्होंने केवल अभिनेता ही नहीं बल्कि एक अध्यापक, नाट्य लेखक-निर्देशक, रेडियो उद्घोषक, ट्रेड यूनियन कार्यकर्ता जैसे कई महत्त्वपूर्ण कार्यों को पूरी ईमानदारी के साथ किया। उनके भीतरी और बाहरी रूप में कोई अलगाव न था। देश और देश की जनता के लिए कुछ बेहतर और अच्छा करने की बेचैनी ने उन्हें लाहौर, शांति निकेतन, सेवाग्राम (वर्धा), लंदन, बंबई और न जाने कहाँ-कहाँ घुमाया, लेकिन इन सभी जगहों से एक कलाकार के रूप में उन्होंने बहुत कुछ पाया। उनकी सहज और स्वाभाविक अभिनेता की पहचान का कारण यह भी था कि वह अपने आसपास के सामाजिक परिवेश से कभी कटे नहीं। अपने जीवन के अंतिम दिनों में सफल और लोकप्रिय अभिनेता होने के बावजूद उन्हें जब भी किसी दंगा-फसाद, प्राकृतिक प्रकोप, मजदूरों, फौजियों, युवाओं की सहायता के लिए सभा-जुलूस, चंदा प्रदर्शन आदि करने की जरूरत होती तो वह देश के किसी भी कोने में जाने को हमेशा तत्पर रहते। अपनी मृत्यु के कुछ दिन पहले ही वह महाराष्ट्र के सूखाग्रस्त इलाकों का दौरा करके लौटे थे भिवंडी में हुए साम्प्रदायिक दंगों के समय पहले तो वे भीष्म साहनी, ख्वाजा अहमद अब्बास और आई.एस. जौहर के साथ गए थे और बाद में वहाँ अकेले ही दो हफ्ते मुस्लिमों की बस्ती में रहे थे।

देश की आम जनता से लगाव के चलते ही प्रसिद्ध लेखक और फिल्म निर्देशक ख्वाजा अहमद अब्बास ने उन्हें एक मात्र जन कलाकार का खिताब दिया था जो उन पर ही हर लिहाज से फिट बैठता था।

रेल पर्यटन व साहित्य को साथ संजोए

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



भारतीय रेल
(हिन्दी)

की सदस्यता अब
ऑनलाइन
भी उपलब्ध

विज़िट करें



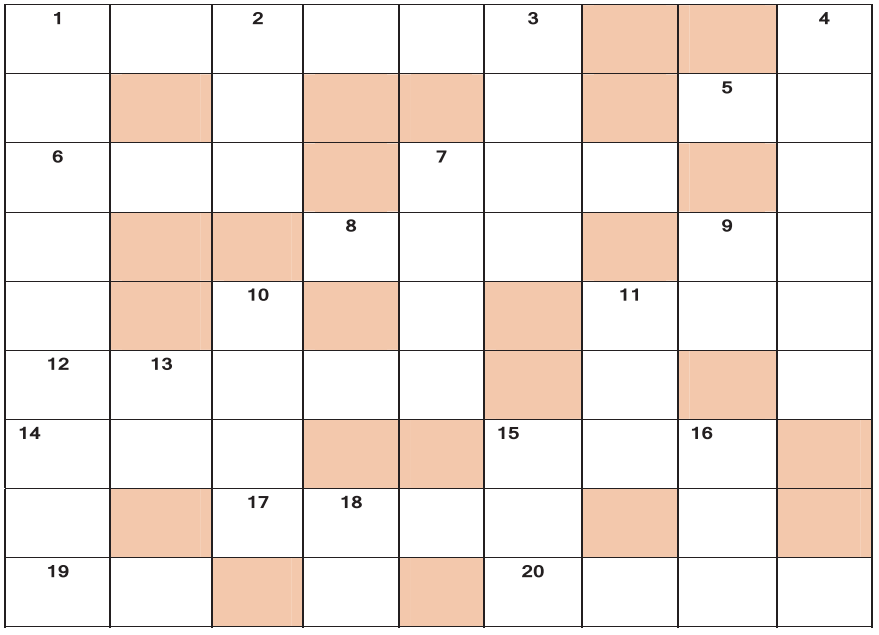
Indian Railways
(English)

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home

शर्तें एवं दरें लागू

शब्द पहेली

योगी



ऊपर से नीचे

1. भारतीय रेल में यू.टी.एस. का फूल फॉर्म ..... सिस्टम (9)
2. आशय, मंशा (3)
3. कपड़े की दुकान, वस्त्रालय (4)
4. केवड़िया रेलवे स्टेशन का नया नाम (6)
7. नाव खेने का डंडा (4)
9. संध्या, सूर्यास्त का समय (2)
10. एक फल जिसकी सब्जी और अचार बनाया जाता है (4)
11. उजला, सफेद (3)
13. एक फिल्म - .... आज और ... (2)
15. .... देवो भवः (3)
16. गिनती (अंग्रेजी) (3)
18. एक अभिनेता अक्षय ... (2)

बाएं से दाएं

1. वर्तमान रेल मंत्री (6)
5. किस्मत, नसीब (अंग्रेजी) (2)
6. घूस (3)
7. वेतन, सैलेरी (3)
8. एक गीत - ... के दो आगे .., ... के दो पीछे ... (3)
9. एक फिल्म, प्रतिष्ठा (2)
11. 'मगध' के अक्षर आगे-पीछे करें (3)
12. टिकट खरीदने का स्थान (5)
14. कलेश, झगड़ा (3)
15. एक गायिका ..... याज्ञनिक (3)
17. लाखों रुपयों का मालिक (4)
19. टॉलस्टॉय की एक कहानी दो .. जमीन (2)
20. नाट्यशाला, सिनेमा हॉल (4)

शब्द पहेली - फरवरी अंक का हल

दा[1]	र्जि	लिं[2]	ग	हि[3]	मा[4]	ल	य[5]	न
द		गा		ना[6]	न		म	
र[7]	वा[8]	य	त[9]		व[10]	र्षा	का	ल[11]
	रा[12]	त	रा	नी[13]			[14]त	ट
[15]क	ण		[16]व	ड	[17]न	[18]ग	र	
	सी		ट		[19]नि	ब		[20]पु
[21]म		[22]सू		[23]म	हा	न	ग	र
[24]द	श	र	[25]थ		ल			स्का
द		[26]त	र	ल		[27]दी	वा	र

अपना ज्ञान टटोलें

1 ट्रैक लेवेल पर एक स्थाई मार्क (FM) होता है। यह चिह्न प्वाइंट्स (जहां दो ट्रैक मिलते व आपस में जुड़ते हैं) के पास रेलगाड़ियों में टक्कर रोकने के लिए होता है। एफएम (FM) का फुल फॉर्म क्या होता है?

(क) फेसिंग मार्क | (ख) फॉउलिंग मार्क | (ग) फ्रेमिंग मार्क | (घ) फेलिंग मार्क

2 पीक्यूडब्ल्यूएल (PQWL) का फुल फॉर्म क्या है?

(क) पैसेंजर कोटा वेटिंग लिस्ट | (ख) प्राइवेट कोटा वेटिंग लिस्ट | (ग) पूल्ड कोटा वेटिंग लिस्ट | (घ) पब्लिक कोटा वेटिंग लिस्ट

3 भारत में सबसे लंबी दूरी की ट्रेन कौन सी है?

(क) कन्याकुमारी-डिब्रूगढ़ विवेक एक्स. | (ख) नई दिल्ली-मुंबई राजधानी एक्स. | (ग) नई दिल्ली-कटरा श्रीशक्ति एक्स. | (घ) तिरुवनंतपुरम-गुवाहाटी एक्स.

4 भारत का पहला परिवहन संबंधित शिक्षा, अनुसंधान एवं प्रशिक्षण पर केंद्रित विश्वविद्यालय एनआरटीआई (NRTI) कहां है?

(क) गांधीनगर, गुजरात | (ख) सूरत, गुजरात | (ग) अहमदाबाद, गुजरात | (घ) वडोदरा, गुजरात

5 रेलवे से संबंधित सभी प्रकार की पूछताछ के लिए समेकित हेल्पलाइन नंबर कौन सा है?

(क) 140 | (ख) 137 | (ग) 136 | (घ) 139

6 पर्यटन की दृष्टि से डिजाइन किया गया कोच, जिसमें चौड़ी खिड़कियां और पारदर्शी छत हैं, का नाम क्या है?

(क) विस्टाडोम कोच | (ख) 3एसी इकोनॉमी कोच | (ग) एलएचबी कोच | (घ) इनमें से कोई नहीं

7 इंडिया की पहली स्वदेशी सेमी हाई स्पीड ट्रेन जिसमें विश्वस्तरीय सुविधाएं हैं?

(क) राजधानी एक्सप्रेस | (ख) गतिमान एक्सप्रेस | (ग) वंदे भारत ट्रेन | (घ) दुरंतो एक्सप्रेस

8 भारतीय रेल द्वारा आयोजित जाने वाली भर्ती परीक्षा एनटीपीसी (NTPC) का फुल फॉर्म क्या है?

(क) नॉन टेक्निकल पॉपुलर कैटेगरी | (ख) नेशनल थर्मल पॉवर कॉर्पोरेशन | (ग) नेशनल टेक्निकल पॉपुलर कैटेगरी | (घ) नॉन टेक्निकल पब्लिक कैटेगरी

9 नए 3एसी इकोनॉमी कोच में कुल कितनी बर्थ हैं?

(क) 80 | (ख) 83 | (ग) 85 | (घ) 84

10 टोक्यो ओलंपिक में जाने वाली महिला हॉकी टीम में भारतीय रेल की कितनी खिलाड़ियों ने भारत का प्रतिनिधित्व किया था?

(क) 11 | (ख) 8 | (ग) 9 | (घ) 12

सही उत्तर

1. (ख) 2. (ग) 3. (क) 4. (घ) 5. (घ) 6. (क) 7. (ग) 8. (क) 9. (ख) 10. (घ)

प्रिय विज्ञापनदाता

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र मासिक हिन्दी पत्रिका

भारतीय रेल

में अपना विज्ञापन देकर लाखों उपभोक्ताओं 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

28 X 20.5 सेमी

छपाई क्षेत्र

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

विज्ञापन सामग्री

ई-मेल, आर्टपुल, सीडी

पत्रिका का प्रसार

समग्र देश में

संपर्क करें :

प्रशांत कुमार पट्टनायक, व्यापार प्रबंधक

310, रायसीना रोड, नई दिल्ली-1,

टेलिफोन : 9717647367, 011-233822531, 23303665, 23304456

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

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित मासिक पत्रिकाएँ



भारतीय रेल

INDIAN RAILWAYS



की सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

नीचे दिए गए क्यूआर कोड को स्कैन करें

या

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

पत्रिका की वार्षिक सदस्यता शुल्क तथा अन्य जानकारियों के लिए देखें

कवर पृष्ठ सं. नं. 2

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**