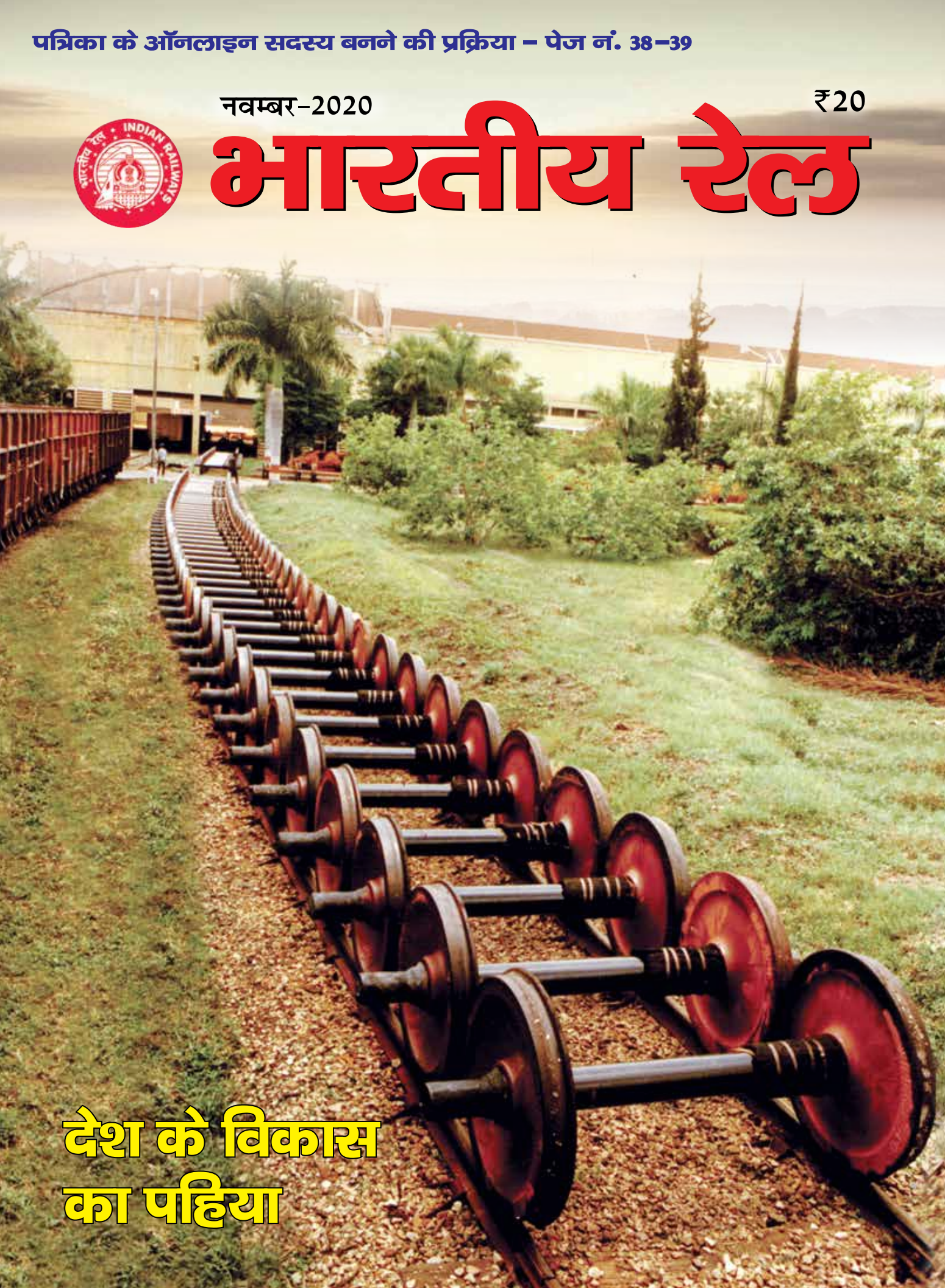
पत्रिका के ऑनलाइन सदस्य बनने की प्रक्रिया – पेज नं. 38–39

नवम्बर–2020

₹20

भारतीय रेल



देश के विकास का पहिया

Wabtec
CORPORATION

Accelerating the future of Transportation











Wabtec Corporation is a leading global provider of equipment, systems, digital solutions and value-added services for freight and transit rail transport industry. Drawing on nearly four centuries of collective experience across Wabtec, GE Transportation and Faiveley Transport, the company has unmatched digital expertise, technological innovation and world-class manufacturing and services, enabling the digital-rail-and-transit ecosystems.

Phone : +91 (0) 4344 276761 to 276765
Fax : +91 (0) 4344 276035, 276786

भारतीय रेल

रेल मंत्रालय की एकमात्र हिन्दी मासिक पत्रिका

नवम्बर 2020 | आरंभ : 1960 | वर्ष : 61 | अंक : 4 | मूल्य : ₹20

संपादक मंडल

श्री विनोद कुमार यादव
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड

श्री नरेश सालेचा
सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड

श्री सुशांत कुमार मिश्रा
सचिव, रेलवे बोर्ड

श्री राजेश दत्त बाजपेई
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

योगेश अवस्थी
संपादक

संपादकीय कार्यालय

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

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क

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

सदस्यता शुल्क

सर्वसाधारण - ₹250
रेलकर्मियों के लिए - ₹200

संपादन सहयोग

श्री रणमत सिंह

आवरण

रेल पहिया कारखाना में पहिया बनाते समय का दृश्य

फॉलो करें

Twitter : @bhartiyarailrb
Facebook : bhartiyarailpatrika
Instagram : bhartiyarailpatrika

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

© भारतीय रेल

6 कैबिनेट ने ईस्ट वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर प्रोजेक्ट के लिए संशोधित लागत को मंजूरी दी

रेल मंत्री द्वारा फूलबागान मेट्रो स्टेशन का उद्घाटन
7



8 नौगढ़ रेलवे स्टेशन का सिद्धार्थनगर रेलवे स्टेशन में परिवर्तित नाम का लोकार्पण...
9 रेलगाड़ी प्रस्थान से 30 मिनट पूर्व दूसरा आरक्षण चार्ट जारी करने की प्रणाली पुन: शुरू
11 अधिसूचित फलों और सब्जियों की किसान रेल से माल परिवहन...
12 अधिक माल ढुलाई व्यापार को बढ़ाने हेतु क्षेत्र विशेष आधारित चर्चा शुरू की...
13 ऑटोमोबाइल लोडिंग में 2023-24 तक 30% हिस्सेदारी बढ़ाने का भारतीय रेल का लक्ष्य
14 छोटे और सड़क के किनारे स्टेशनों पर 'गुड्स शेडों के विकास पर नीति' जारी...
15 'दूध दुरंतो' स्पेशल ने पहुंचाया तीन करोड़ से ज्यादा लीटर दूध...
18 महिला रेल यात्रियों के साथ चलेंगी 'मेरी सहेली'...
19 'बैग्स ऑन व्हील्स' सेवा की शुरुआत होगी...
20 कोविड-19 के खिलाफ जन आंदोलन...



सबसे बड़ी 'कोरोना योद्धा' साबित हुई भारतीय रेल
(श्री अरविंद कुमार सिंह)
22

26 नित नए प्रतिमान गढ़ता : आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना
29 स्मार्ट एवं सस्टेनेबल मैन्युफैक्चरिंग : रेपका के परिप्रेक्ष्य में *(श्री संजीव किशोर)*
31 कोट्टावलासा - किरंडुल की रोमांचक रेल यात्रा *(श्री विमलेश चन्द्र)*
35 राजभाषा हिंदी के प्रभावी कार्यान्वयन में दस 'प्र' की भूमिका *(डॉ. सुमीत जैरथ)*



पीली रोशनी का समंदर
(श्री विपिन पवार)
55

40 रेलों के अंचल से
59 महात्मा गांधी और स्वच्छता
(श्री महेंद्र मरोडकर)
61 विरह गीत का चक्कर
(श्री महावीर राजी)
62 तुम जरूर आओगे *(मीना पाठक)*
65 भारतीय रेल के साथ कुछ यादगार पल
(श्री किशोर गलांडे)
69 मूर्खता *(दीप्ति 'दीप')*
70 राजगीर के पौराणिक और ऐतिहासिक स्थल
(श्री अनिल सक्सेना)

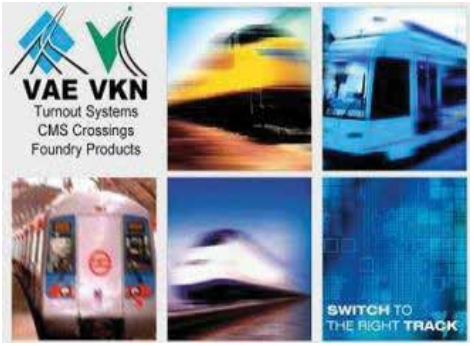


'गुलजार'...
(श्री अविनाश त्रिपाठी)
66

VAE VKN
Turnout Systems
CMS Crossings
Foundry Products

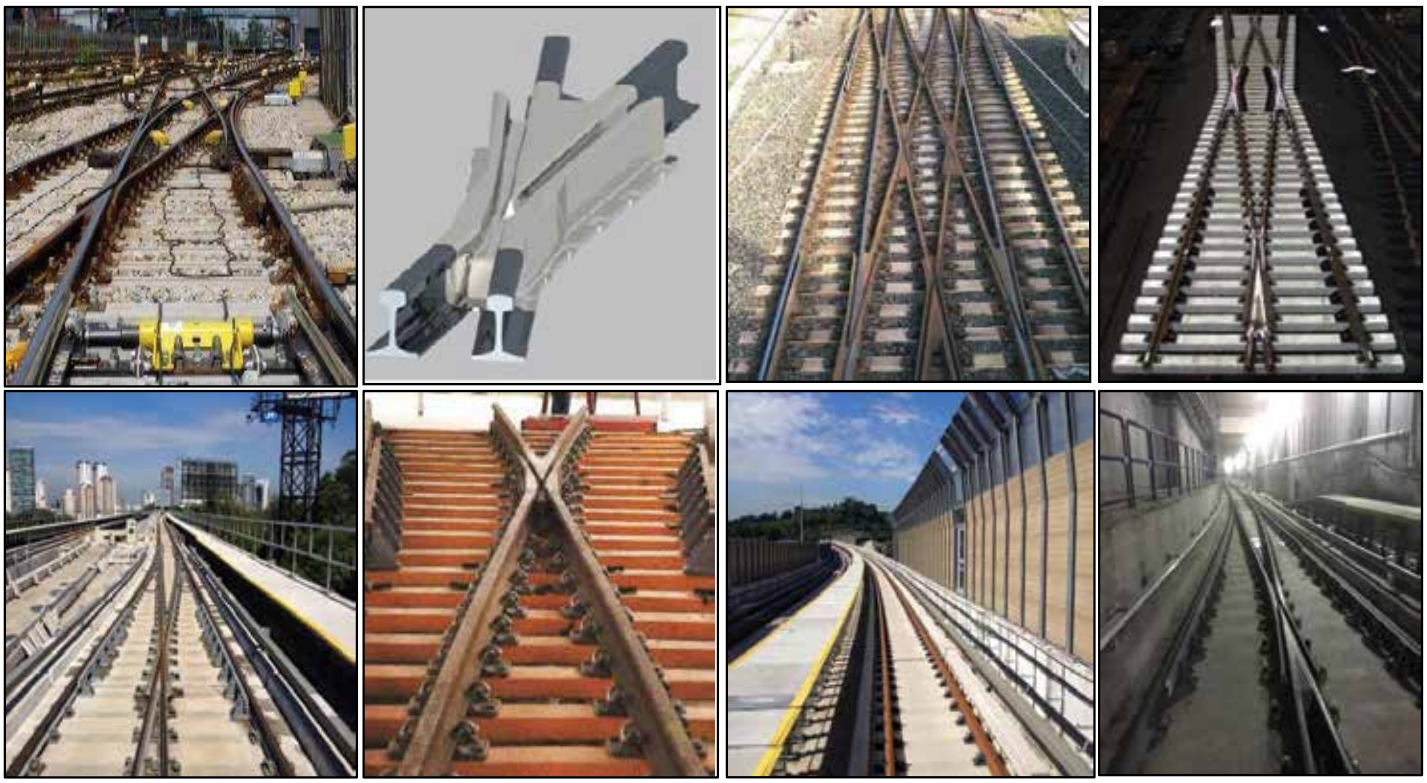
Product Range

- **CMS Crossings with welded leg extensions, EDH**
- **Switches /Thick Web Switches**
- **Diamond Crossings in CMS**
- **Scissor Crossover in CMS**
- **Turnout Solutions for MRTS**
- **Heavy Haul Turnout Solutions**
- **Castings of different steel grades ranging from 20 KG to 5 MT**



voestalpine VAE VKN India Pvt. Ltd., Sonepat (Haryana) is a joint venture, multinational company in collaboration with voestalpine VAE GmbH, Austria, globally renowned and a pioneer company in the field of Railway Track Systems and its affiliate company JEZ Sistemas Ferroviarios S.L., Spain, specialized in manufacture of CMS Crossings for conventional, heavy-haul and high-speed applications.

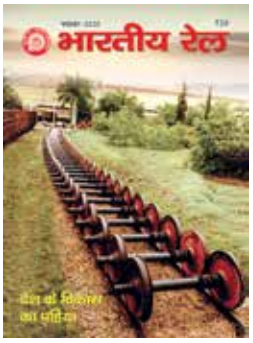
The Company is managed by competent, well qualified technical, commercial and managerial professionals merging international and local Indian expertise. VAE VKN is well equipped with most modern and state of the art infrastructure and technical back up by VAE and their associates all over the world over to produce and meeting quality requirement of the customers in all respects.



Works:
42 Milestone, GT Road, Bahalgarh
Sonepat (Haryana) – 131 001
INDIA
Tel.: +91 130 2381298 2380369
Fax: +91 130 2381698

Registered Office:
24/5, Sri Ram Road
Civil Lines, Delhi -110 054
INDIA
Tel.: +91 11 23965651
Fax: +91 11 23965653





संपादकीय

कोविड-19 के बावजूद माल व्यवसाय बढ़ाने के लिए तत्पर भारतीय रेल

कोविड जैसी विषम परिस्थितियों में भी भारतीय रेल देश की आर्थिक विकास दर बढ़ाने का सार्थक प्रयास कर रही है। माल ढुलाई में रेलवे की हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए सकारात्मक एवं प्रोफेशनल तरीके अपनाए जा रहे हैं, जिनके परिणामस्वरूप अक्टूबर 2020 माह में भारतीय रेल की लोडिंग 108.16 मिलियन टन रही, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि की लोडिंग (93.75 मिलियन टन) की तुलना में 15 प्रतिशत अधिक है।

यहाँ पर उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल मालगाड़ियों की औसत गति दुगुनी करने के साथ-साथ माल ढुलाई के ग्राहकों को निश्चित समय में ढुलाई की सेवा देकर वर्ष 2030 तक अपनी मॉडल हिस्सेदारी लगभग 45 प्रतिशत कर लेने का लक्ष्य बनाए हुए है।

भारतीय रेल ने कोविड-19 आपदा का उपयोग एक अवसर के रूप में करते हुए अपनी दक्षता, पूर्ण क्षमता और प्रदर्शन को बेहतर बनाया है। रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल नियमित रूप से स्वयं माल ढुलाई व्यवसाय को मजबूत बनाने और आगे बढ़ाने के लिए लौह एवं इस्पात, सीमेंट, बिजली, कोयला, ऑटोमोबाइल और लॉजिस्टिक सेवा प्रदाताओं के शीर्ष नेतृत्व के साथ बैठक के माध्यम से सम्पर्क कर रहे हैं।

आंचलिक स्तर पर 25 से अधिक व्यवसाय विकास इकाइयों के गठन की नीतिगत पहल, पार्सल तथा किसान, दोनों तरह की विशेष गाड़ियाँ चलाने और बेहतर सर्वांगीण निगरानी, जैसे विभिन्न प्रयासों के परिणाम माल ढुलाई के राजस्व में बढ़ोतरी के रूप में प्रत्यक्ष देखे जा सकते हैं। रेल माल ढुलाई परिचालन को और अधिक आकर्षक बनाने के लिए भारतीय रेल द्वारा कई रियायतें व छूट भी दी जा रही हैं। मालगाड़ियों की गति में वृद्धि की गई है, जिसे आगामी शून्य आधारित समय-सारिणी में शामिल किया जाएगा।

रेल मंत्री ने विश्वास दिलाया है कि रेलवे माल ढुलाई को बढ़ावा देने की किसी भी दिशा में बिना कोई ढिलाई बरते अथक प्रयास कर रही है। मिशन मोड पर काम करते हुए भारतीय रेल ने माल ढुलाई को बहुत आगे ले जाने की एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की है। कोविड से जुड़ी चुनौतियों तथा लंबे समय तक लॉकडाउन के बावजूद पिछले वर्ष के आंकड़ों से आगे निकलने के लिए रेलवे ने पूरी तरह से कमर कसी हुई है।

भारतीय रेल ऑटोमोबाइल परिवहन में भी नई ऊंचाइयों को छू रही है। वर्ष 2013-14 में रेलवे के माध्यम से ऑटोमोबाइल की कुल लोडिंग केवल 429 रैक थी, जो 2019-20 में बढ़कर 1,595 पहुंच गई। पहले दो महीनों में नगण्य लोडिंग के बावजूद चालू वर्ष के पहले 6 महीनों में भारतीय रेल ने पिछले साल के 731 के मुकाबले ऑटोमोबाइल के 836 रैक लोड किए हैं।

भारतीय रेल का लक्ष्य ऑटोबोबाइल लोडिंग में वर्ष 2021-22 तक 20 प्रतिशत और वर्ष 2023-24 तक 30 प्रतिशत की हिस्सेदारी (मॉडल शेयर) हासिल करना है।

हाल ही में अध्यक्ष एवं कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड श्री विनोद कुमार यादव ने माल ढुलाई बढ़ाने के प्रयास के भाग के रूप में निजी निवेश के माध्यम से छोटे और सड़क के किनारे के स्टेशनों पर गुड्स शेडों के विकास पर नीति जारी की है।

कृषि उत्पादों को समय पर बाजार तक पहुँचाने में किसान रेल आज महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। भारतीय रेल ने किसानों को और प्रोत्साहित करते हुए अधिसूचित फलों और सब्जियों का किसान रेल से माल परिवहन करने पर 50 प्रतिशत की सब्सिडी लागू की है।

भारतीय रेल के ये प्रयास आज की परिस्थिति में देश के आर्थिक विकास में सुधार के लिए मील का पत्थर साबित हो रहे हैं।

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

कैबिनेट ने ईस्ट वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर प्रोजेक्ट के लिए संशोधित लागत को मंजूरी दी

प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी की अध्यक्षता में केंद्रीय मंत्रिमंडल ने 'कोलकाता ईस्ट वेस्ट कॉरिडोर परियोजना' के निर्माण के लिए अनुमानित संशोधित लागत को मंजूरी दे दी है।

8,575	परियोजना की अनुमानित लागत (करोड़ रुपये में)	**दिसम्बर, 2021**	परियोजना को पूर्ण करने का लक्ष्य
16.6	रूट लंबाई (किमी)	**12**	मेट्रो रेलवे स्टेशन

कार्यान्वयन रणनीतियां और लक्ष्य

- यह परियोजना कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा कार्यान्वित की जाएगी, जो रेल मंत्रालय के अंतर्गत एक सीपीएसई है।
- परियोजना की अनुमानित पूर्ण लागत 8,575 करोड़ रुपये है। इसमें से 3,268.27 करोड़ रुपये रेल मंत्रालय ने और आवास और शहरी विकास मंत्रालय ने 1,148.31 करोड़ रुपये शेयर किए हैं। शेष 4,158.40 करोड़ रुपये का ऋण जापान इंटरनेशनल कॉरपोरेशन एजेंसी (जेआईसीए) ने दिया है।
- 5.3 किमी लंबा एलिवेटेड कॉरिडोर 14 फरवरी, 2020 से ही चालू है।
- आगे के 1.67 किमी पर काम 05 अक्टूबर, 2020 से शुरू किया गया है।

परियोजना के लाभ

- एक सुरक्षित, कुशल और पर्यावरण के अनुकूल परिवहन प्रणाली प्रदान कर लोगों को लाभान्वित करना
- परिवहन के समय में कमी
- ईंधन की कम खपत
- सड़क बुनियादी ढांचे पर पूंजीगत खर्च में कमी
- प्रदूषण और दुर्घटना में कमी
- ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी) को बढ़ाना
- गलियारे में भूमि बैंक के मूल्य में वृद्धि और अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न करना
- नौकरियों का सृजन
- 'आत्मनिर्भर भारत' और 'लोकल फॉर वोकल' की भावना को शामिल करना।



यह मेगा परियोजना कोलकाता के पश्चिम में हावड़ा के औद्योगिक शहर और पूर्व में साल्ट लेक सिटी के बीच आर्थिक, कुशल और पर्यावरण के अनुकूल एक सुरक्षित, सुलभ और आरामदायक परिवहन प्रणाली प्रदान करेगी। इससे परिवहन में कम समय लगेगा और उत्पादकता और विकास को बढ़ावा मिलेगा।

पृष्ठभूमि : इस परियोजना के निर्माण में कई तकनीकी चुनौतियां भी आएंगी, जिसमें गंगा नदी और हावड़ा स्टेशन के नीचे सुरंग का निर्माण प्रमुख है। हावड़ा स्टेशन भारत का सबसे गहरा मेट्रो स्टेशन होगा और किसी बड़ी नदी के नीचे यह पहली परिवहन सुरंग भी होगी। इस बड़ी परियोजना का उद्देश्य व्यावसायिक शहर कोलकाता को इसके पश्चिम में स्थित औद्योगिक शहर हावड़ा से जोड़ना है ताकि जनता को इन दोनों शहरों के बीच सुरक्षित, सुलभ और आरामदायक परिवहन का मध्यम उपलब्ध हो पाए। यह मेट्रो कॉरिडोर कोलकाता महानगर क्षेत्र के तीन सबसे महत्त्वपूर्ण क्षेत्रों - हावड़ा, कोलकाता के व्यावसायिक क्षेत्र और नव स्थापित साल्ट लेक को आपस में जोड़ेगा। इससे कोलकाता से सटे हावड़ा और बिधाननगर के बीच द्रुत परिवहन सुलभ होगा। यह प्रमुख क्षेत्रों हावड़ा, सियालदह और आईटी हब साल्ट लेक सेक्टर-5 को आपस में जोड़ेगी। इस परियोजना के अंतर्गत इंटरचेंज हब के निर्माण से बहुस्तरीय परिवहन को आपस में जोड़ने का प्रबंध किया जाएगा, जिसमें मेट्रो, उपनगरीय रेल, पानी वाले जहाज और बस परिवहन शामिल हैं। ■

रेल मंत्री द्वारा फूलबागान मेट्रो स्टेशन का उद्घाटन



कोलकाता मेट्रो के फूलबागान मेट्रो स्टेशन, और साल्ट लेक स्टेडियम से फूलबागान तक ईस्ट वेस्ट कॉरीडोर के एक्सटेंशन का उद्घाटन करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल

रेल, वाणिज्य और उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 04 अक्टूबर, 2020 को पूर्व-पश्चिम मेट्रो के फूलबागान मेट्रो स्टेशन का उद्घाटन किया। श्री गोयल ने वीडियो लिंक के जरिए फूलबागान के नए स्टेशन से पहली ट्रेन को रवाना किया। अपने संबोधन में कोविड-19 महामारी के बीच फूलबागान स्टेशन का कार्य पूरा करने के लिए की गई अतिरिक्त पहल के लिए सभी को बधाई देते हुए श्री गोयल ने कहा कि सॉल्ट लेक स्टेडियम से लेकर फूलबागान (1.665 किमी की दूरी) तक मेट्रो के विस्तार से रोज आने-जाने वाले लोगों को इसके सियालदह स्टेशन के नजदीक होने के कारण काफी मदद मिलेगी। कोलकाता में मेट्रो सबसे सुरक्षित, सबसे स्वच्छ और परिवहन की सबसे तेज व्यवस्था है। उन्होंने आश्वासन दिया कि यदि भूमि उपलब्ध करा दी जाए और अतिक्रमण को समाप्त कर दिया जाए तो किसी भी रेल परियोजना के कार्यान्वयन में धनराशि बाधा नहीं बनेगी।

पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन राज्य मंत्री श्री बाबुल सुप्रियो ने रेल मंत्री को इस आधुनिक और खूबसूरत फूलबागान मेट्रो स्टेशन को इतनी जल्दी तैयार करने के लिए बधाई दी। उन्होंने आशा व्यक्त की कि आने वाले दिनों में पूर्व-पश्चिम मेट्रो के इस विस्तार के कारण लोग सियालदह स्टेशन आसानी से आ-जा सकेंगे।

इस कार्यक्रम में महिला और बाल विकास राज्य मंत्री सुश्री देबाश्री चौधरी भी उपस्थित थीं। मेट्रो रेलवे के महाप्रबंधक श्री मनोज जोशी ने अपने उद्घाटन भाषण में बताया कि किस प्रकार इस स्टेशन के खुलने से मेट्रो यात्रियों को सॉल्ट लेक सेक्टर-5 में आईटी केन्द्र, अंतरराष्ट्रीय बस टर्मिनल और करुणामयी में मेला ग्राउंड, सेंट्रल पार्क में महत्त्वपूर्ण सरकारी कार्यालयों तथा प्रसिद्ध विवेकानंद युवा भारती क्रीड़ांगन (सॉल्ट लेक स्टेडियम) पहुंचने में सुविधा होगी। इस परियोजना की कुल लंबाई 16.5 किमी है और इस पर कुल अनुमानित लागत 8,574.98 करोड़ रुपये आई है। यह हुगली नदी के पश्चिमी तट पर हावड़ा को पूर्वी तट पर सॉल्ट लेक सिटी से जोड़ेगी। सॉल्ट लेक स्टेडियम से सॉल्ट लेक सेक्टर-5 तक पूर्व-पश्चिम मेट्रो के पहले चरण का उद्घाटन रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 13 फरवरी, 2020 को किया था। ■





कोलकाता मेट्रो के पूर्व-पश्चिम खण्ड पर स्थित स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं और शानदार आंतरिक साज-सज्जा की एक झलक

रेल मंत्री ने नौगढ़ स्टेशन का सिद्धार्थनगर रेलवे स्टेशन में परिवर्तित नाम का लोकार्पण किया



05 अक्टूबर, 2020 को वीडियो लिंक के माध्यम से 'नौगढ़ रेलवे स्टेशन' का 'सिद्धार्थनगर रेलवे स्टेशन' में परिवर्तित नाम का लोकार्पण करते हुए रेल, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल, साथ में हैं सांसद श्री जगदम्बिका पाल

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 05 अक्टूबर, 2020 को वीडियो लिंक के माध्यम से 'नौगढ़ रेलवे स्टेशन' का 'सिद्धार्थनगर रेलवे स्टेशन' में परिवर्तित नाम का लोकार्पण किया।

इस अवसर पर श्री गोयल ने कहा कि नौगढ़ के समीप लुम्बिनी में महात्मा बुद्ध का जन्म होने एवं इस क्षेत्र से उनके जीवन की घटनाओं से जुड़े होने के कारण जन-आकांक्षाओं को देखते हुए नौगढ़ रेलवे स्टेशन का नाम सिद्धार्थनगर रखा गया है। यहाँ बौद्ध तीर्थयात्री काफी संख्या में लुम्बनी के लिए आते हैं। इस क्षेत्र को यूनेस्को द्वारा वर्ल्ड हेरिटेज साइट घोषित किया गया है। खलीलाबाद से बहराइच वाया डुमरियागंज-उतरौला-बलरामपुर-श्रावस्ती 240 किमी लम्बी नई रेल लाइन निर्माण को स्वीकृति प्रदान की गई है। इस परियोजना के पूरा होने से सन्त कबीर नगर, सिद्धार्थनगर, श्रावस्ती, बहराइच एवं गोण्डा जनपदों के विकास में तेजी आएगी।

श्री गोयल ने कहा कि उत्तर प्रदेश में पिछले छह वर्षों में 460 किमी नई रेल लाइन निर्माण, 531 किमी दोहरीकरण तथा 489 किमी आमान परिवर्तन का कार्य पूरा किया गया। इसी प्रकार 4,682 किमी रेलपथ का विद्युतीकरण भी पूरा किया गया। इससे रेलगाड़ियों को तेज गति से चलाया जा सकेगा तथा पर्यावरण भी संरक्षित रहेगा। अनारक्षित समपारों पर होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उत्तर प्रदेश में सभी 1,404 अनारक्षित समपारों को समाप्त किया गया। श्री गोयल ने कहा कि उत्तर प्रदेश में पिछले छह वर्षों में आधारभूत संरचना के विकास हेतु रु. 10 हजार 6 सौ करोड़ का आवंटन किया, गया जो उससे पूर्व के वर्षों से लगभग नौगुना अधिक है।





लॉकडाउन के दौरान प्रवासी श्रमिकों एवं अन्य यात्रियों को उनके गंतव्य तक पहुंचाने के लिए श्रमिक विशेष गाड़ियों का संचलन आरम्भ किया गया। उत्तर प्रदेश में कुल 1,661 श्रमिक विशेष गाड़ियाँ आईं, जिनके माध्यम से लगभग 22 लाख 40 हजार यात्री यहाँ आए। उत्तर प्रदेश से भी 191 श्रमिक विशेष गाड़ियों के माध्यम से 2 लाख 50 हजार यात्री विभिन्न राज्यों को भेजे गए। उत्तर प्रदेश में 270 रेल कोच को कोविड केयर कोच में परिवर्तित कर विभिन्न स्टेशनों पर रखा गया है। रेल मंत्री ने कहा कि रेलवे चिकित्सालय में 6 कोविड लेवल-I एवं 5 लेवल-2 का वार्ड बनाकर कोविड मरीजों का सफलतापूर्वक इलाज चल रहा है। उन्होंने कहा कि उत्तर प्रदेश में 67 रेल परियोजनाओं में यहाँ आए प्रवासी श्रमिकों को 'प्रधानमंत्री गरीब कल्याण रोजगार अभियान' के तहत रोजगार उपलब्ध कराया जा रहा है।

रेल मंत्री ने कहा कि मॉडर्न रेल कोच फैक्ट्री, रायबरेली में अन्त्योदय, हमसफर, दीनदयालु एवं एलएचबी कोच बनाए जा रहे है और फैक्ट्री ने गत वर्ष कोचों का उत्पादन दोगुना कर दिया जो अपने आप में एक रिकार्ड है।

इस अवसर पर सांसद श्री जगदम्बिका पाल ने रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल को हार्दिक धन्यवाद देते हुए कहा कि जन आकाक्षांओं को देखते हुए नौगढ़ स्टेशन का नाम सिद्धार्थनगर किया गया। इससे वर्षों से क्षेत्रीय जनता की बहुप्रतीक्षित मांग पूरी हुई। यह क्षेत्र गौतम बुद्ध की बाल्यावस्था की घटनाओं से जुड़ा है। खलीलाबाद-बहराइच नई लाइन (240 किमी) निर्माण को स्वीकृति प्रदान की गई है। इससे क्षेत्र के चार आकांक्षी जिलों के विकास को गति मिलेगी। इस अवसर पर वेब लिंक के माध्यम से विधायक श्री श्याम धनी, पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक श्री एल.सी. त्रिवेदी, मंडल रेल प्रबंधक, लखनऊ डॉ. मोनिका अग्निहोत्री एवं वरिष्ठ रेल अधिकारी उपस्थित थे। कार्यक्रम का संचालन मुख्य जनसम्पर्क अधिकारी श्री पंकज कुमार सिंह एवं धन्यवाद ज्ञापन अपर मंडल रेल प्रबंधक/परिचालन श्री शिशिर सोमवंशी ने किया। ■

श्रद्धांजलि



लंबी बीमारी के बाद केंद्रीय मंत्री श्री रामविलास पासवान का 8 अक्टूबर, 2020 को निधन हो गया। श्री पासवान 1 जून, 1996 से 19 मार्च, 1998 तक रेल मंत्री भी रहे थे। 9 अक्टूबर, 2020 को रेल भवन में आयोजित शोकसभा में रेल, वाणिज्य और उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल, अध्यक्ष एवं कार्यकारी अधिकारी रेलवे बोर्ड श्री विनोद कुमार यादव तथा अन्य उच्च अधिकारियों ने श्री रामविलास पासवान को श्रद्धांजलि अर्पित की।

रेलगाड़ी प्रस्थान से 30 मिनट पूर्व दूसरा आरक्षण चार्ट जारी करने की प्रणाली पुनः शुरू

भारतीय रेल ने 10 अक्टूबर, 2020 से दूसरे आरक्षण चार्ट तैयार करने की लॉकडाउन से पहले की प्रणाली पुनः शुरू कर दी है।

कोविड काल से पहले लागू निर्देशों के अनुसार, ट्रेन प्रस्थान के निर्धारित समय से कम से कम 4 घंटे पहले पहला आरक्षण चार्ट तैयार किया जाता था। अब दूसरे आरक्षण चार्ट तैयार होने तक पीआरएस काउंटरों के साथ-साथ इंटरनेट के माध्यम से 'पहले आओ, पहले पाओ' के आधार पर उपलब्ध सीटें बुक की जा सकती हैं।

रेलगाड़ियों के प्रस्थान के निर्धारित/पुनर्निर्धारित समय से 5 मिनट से 30 मिनट पहले के बीच दूसरा आरक्षण चार्ट तैयार किया जाता था। किराया वापसी करने के नियमों के प्रावधानों के अनुसार, इस अवधि के दौरान बुक की गई टिकटों को रद्द करने की भी अनुमति दी गई थी। महामारी के कारण, ट्रेनों के प्रस्थान के निर्धारित/पुनर्निर्धारित समय से 2 घंटे पहले दूसरे आरक्षण चार्ट को तैयार करने के समय में तब्दीली लाने के निर्देश दिए गए थे। रेल यात्रियों की सुविधा सुनिश्चित करने के लिए जोनल रेलवे के अनुरोध के अनुसार इस मामले पर सोच-विचार किया गया और यह निर्णय लिया गया कि ट्रेन के प्रस्थान के निर्धारित/ पुनर्निर्धारित समय से कम-से-कम 30 मिनट पहले दूसरा आरक्षण चार्ट तैयार किया जाएगा। तदनुसार, दूसरा चार्ट तैयार करने से पहले ऑनलाइन और पीआरएस टिकट काउंटर, दोनों पर टिकट बुकिंग की सुविधा उपलब्ध रहेगी। सीआरआईएस ने सॉफ्टवेयर में आवश्यक संशोधन करने के लिए निर्देश जारी कर दिए हैं। ■



रेल पहिया कारखाना की उपलब्धि : 40 लाखवें पहिये का उत्पादन कर राष्ट्र को समर्पित किया





सन् 1984 में स्थापित रेल पहिया कारखाना ने अपने सुनहरे सफर में मील का पत्थर स्थापित करते हुए 21 अक्टूबर, 2020 को 40 लाखवें पहिये का उत्पादन कर राष्ट्र को समर्पित किया। आरंभ में कारखाना की वार्षिक उत्पादन क्षमता 56,700 कास्ट पहियों और 23,000 फोर्ज्ड धुरा थी, जो अब बढ़कर 1,90,000 पहिया, 70,000 धुरा और 70,000 पहिया सेट (70,000 बॉक्स एन पहियों के साथ कारखाना में निर्मित) हो गई है। रेल पहिया कारखाना ने भारत सरकार की 'मेक इन इंडिया' नीति में काफी योगदान दिया है। आज रेल पहिया कारखाना न सिर्फ भारतीय रेल के लिए पहियों की आपूर्ति करता है, बल्कि गैर रेलवे ग्राहकों को भी उपलब्ध कराता है। रेल पहिया कारखाना एकमात्र एकीकृत कारखाना है, जो एक ही छत के नीचे पहियों, धुरों और पहिया सेटों का निर्माण करता है। ■

एनएचएसआरसीएल ने मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल की एक और तकनीकी निविदा खोली

राष्ट्रीय उच्च गति रेल निगम (एनएचएसआरसीएल) ने मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) के 47% रेल मार्ग और 4 स्टेशनों को शामिल करने वाली सबसे बड़ी निविदाओं में से एक के लिए तकनीकी निविदाएं खोली हैं। मुंबई-अहमदाबाद उच्च गति रेल गलियारे की 237 किमी लंबी मेनलाइन के डिजाइन और निर्माण के लिए तकनीकी निविदाओं को हाल ही में खोला गया। यह निविदा गुजरात राज्य में वापी और वडोदरा के बीच 508 किमी लम्बे कुल रेल मार्ग का लगभग 47% है।

इसमें 4 स्टेशन – वापी, बिलिमोरा, सूरत और भरूच, 24 नदियां और 30 सड़क क्रॉसिंग्स शामिल हैं। यह पूरा रेल खंड गुजरात राज्य में है और परियोजना के लिए 83% से अधिक भूमि का अधिग्रहण किया जा चुका है। इस प्रतिस्पर्धी नीलामी प्रक्रिया में 7 प्रमुख इंफ्रास्ट्रक्चर कंपनियों सहित तीन बोली लगाने वालों ने भाग लिया है।

बोली लगाने वालों का नाम :

1) एफकॉन्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड – इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड – जेएमसी प्रोजेक्ट्स इंडिया लिमिटेड – संघटन
2) लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड
3) एनसीसी लिमिटेड – टाटा प्रोजेक्ट लिमिटेड – जे. कुमार इंफ्रा प्रोजेक्ट्स लिमिटेड – एचएसआर संघटन

इस परियोजना के निर्माण के दौरान अकेले एमएएचएसआर 90,000 से अधिक प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार उपलब्ध कराएगा। परियोजना से न केवल रोजगार के अवसर बढ़ेंगे बल्कि उत्पादन और विनिर्माण इकाइयों को भी लाभ होने की उम्मीद है। इस परियोजना के निर्माण में 75 लाख मीट्रिक टन सीमेंट, 21 लाख मीट्रिक टन स्टील और 1.4 लाख मीट्रिक टन संरचनात्मक इस्पात के उपयोग किए जाने की उम्मीद है। इन सभी का उत्पादन भारत में ही किया जाएगा। इसके अलावा, परियोजना के माध्यम से बड़ी निर्माण मशीनरी बाजार को भी बढ़ावा मिलाने की आशा है। ■

अधिसूचित फलों और सब्जियों की किसान रेल से परिवहन करने पर 50% की सब्सिडी

किसान रेल सेवाओं का उपयोग करते हुए किसानों को और मदद तथा प्रोत्साहन देने के लिए रेल मंत्रालय और खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने अधिसूचित फलों और सब्जियों (खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की ऑपरेशन ग्रीन्स – 'टॉप टू टोटल' योजना के तहत) की ढुलाई में 50 प्रतिशत सब्सिडी देने का निर्णय लिया है। यह सब्सिडी सीधे किसान रेल को प्रदान की जाएगी। इसके लिए खाद्य एवं प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय, रेल मंत्रालय को आवश्यक धन उपलब्ध कराएगा। यह सब्सिडी किसान रेल गाड़ियों में 14 अक्टूबर, 2020 से लागू हो गई है।



इस सब्सिडी के तहत पात्र वस्तुएं इस प्रकार हैं :

फल – आम, केला, अमरूद, कीवी, लीची, पपीता, मौसमी, संतरा, किनू, लाइम, नींबू, अनानास, अनार, कटहल, सेब, बादाम, आंवला, नाशपाती आदि;
सब्जियां – फ्रेंच बीन्स, करेला, बैंगन, शिमला मिर्च, गाजर, फूलगोभी, हरी मिर्च, ओकरा, ककड़ी, मटर, लहसुन, प्याज, आलू और टमाटर।

भविष्य में कृषि मंत्रालय या राज्य सरकार की सिफारिशों के आधार पर किसी अन्य फल/सब्जी को इस सूची में शामिल किया जा सकता है।किसान रेल त्वरित परिवहन द्वारा देश के एक कोने से दूसरे कोने तक कृषि उत्पादों की तेजी से पहुंच सुनिश्चित करती है, जिससे किसान और उपभोक्ता, दोनों को लाभ पहुंच रहा है। किसान रेल छोटे किसानों और छोटे व्यापारियों की जरूरतों को पूरा कर रही है। और न केवल यह परिवर्तनकारी सिद्ध हो रही है, बल्कि यह जीवन परिवर्तक भी बन गई है। यह किसानों की आय को बढ़ाने के प्रयास को पूरा कर रही है।

किसान रेल निश्चित रूप से किसानों के जीवन में बदलाव ला रही है। यह किसानों को बेहतर मूल्य के आश्वासन के साथ बहुत त्वरित और सस्ता परिवहन, सहज आपूर्ति श्रृखला उपलब्ध करा रही है और जल्दी खराब होने वाले कृषि उत्पादों को नष्ट होने से बचा रही है। जिससे किसानों की आय बढ़ाने की संभावना में बढ़ोतरी हो रही है। ■

किसान रेल की स्थिति

पहली किसान रेल – देवलाली (नासिक, महाराष्ट्र) से दानापुर (पटना, बिहार) के बीच चली। इस रेल का उद्घाटन 07 अगस्त, 2020 किया गया था। यह एक साप्ताहिक ट्रेन है। इसके बाद लोकप्रिय मांग के आधार पर इस ट्रेन को मुजफ्फरपुर (बिहार) तक बढ़ा दिया गया और इसका संचालन सप्ताह में दो बार कर दिया गया। इसके अलावा, सांगला और पुणे से इसमें लिंक कोच भी शुरू कर किए गए हैं जो किसान रेल में मनमाड से जुड़ते हैं।
दूसरी किसान रेल – अनंतपुर (आंध्र प्रदेश) से आदर्श नगर दिल्ली तक चलती है। इसका उद्घाटन 09 सितम्बर, 2020 को किया गया था। यह एक साप्ताहिक ट्रेन है।
तीसरी किसान रेल – बेंगलुरु (कर्नाटक) से हजरत निजामुद्दीन (दिल्ली) के बीच चलती है। इसका उद्घाटन 09 सितम्बर, 2020 को साप्ताहिक ट्रेन के रूप में किया गया।
चौथी किसान रेल – नागपुर और वारुद ऑरेंज सिटी (महाराष्ट्र) से आदर्श नगर दिल्ली तक चलेगी। इसका उद्घाटन 14 अक्टूबर, 2020 को किया गया है।

उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल अपनी मालगाड़ियों के माध्यम से कृषि उत्पादों की ढुलाई के लिए लगातार प्रयास कर रही है। यहाँ तक कि लॉकडाउन के दौरान भी भारतीय रेल की मालगाड़ियां आवश्यक वस्तुओं की लगातार आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए चल रही हैं ताकि देश के किसी भी हिस्से के सामने कोई कठिनाई न आए। गेहूँ, दाल, फल, सब्जियों जैसी फसलों की लोडिंग में अधिक रैकों के कारण काफी सुधार हुआ है। ■

भारतीय रेल ने अधिक माल ढुलाई व्यापार को बढ़ाने हेतु क्षेत्र विशेष आधारित चर्चा शुरू की

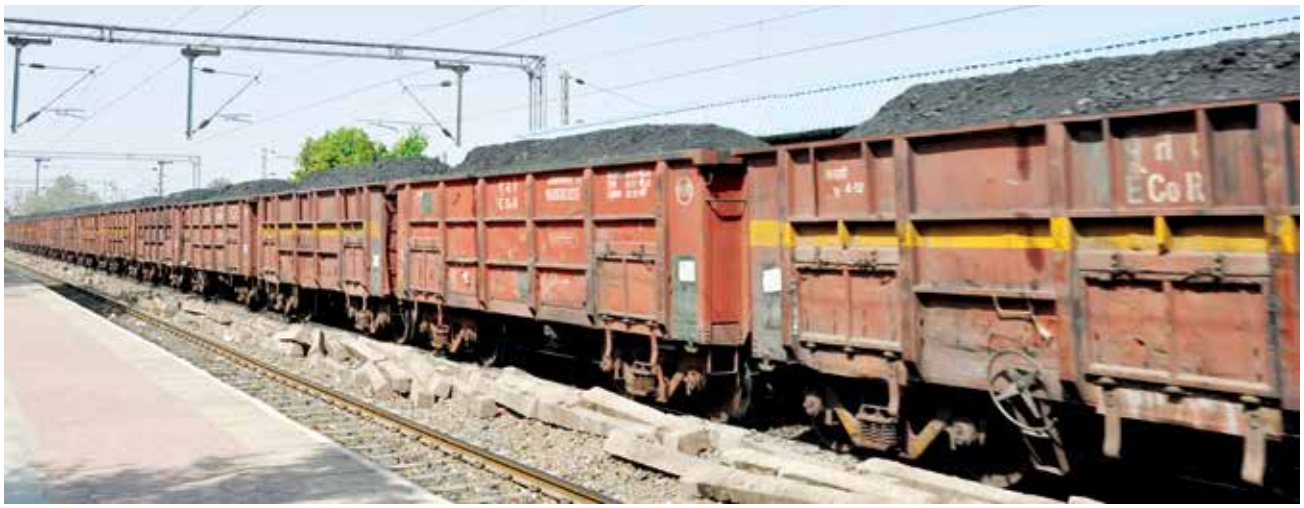
- रेल मंत्री, श्री पीयूष गोयल ने कोयला एवं विद्युत क्षेत्र के शीर्ष नेतृत्व के साथ विचार-विमर्श किया
- विद्युत सचिव, कोयला सचिव, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं सीईओ, सीआईएल, एनटीपीसी, सिंगरेनी, एमसीएलएसईसीएल, सीसीएल, एनसीएल, डब्ल्यूसीएल, ईसीएल, बीसीसीएल, एनईसी, एससीसीएल के प्रमुखों ने माल ढुलाई परिचालन की कंपनीवार समीक्षा के लिए इस बैठक में भाग लिया

रेल तथा वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री, श्री पीयूष गोयल ने रेलवे के कोयला कारोबार के समेकन को सुनिश्चित करने के लिए कोयला तथा विद्युत क्षेत्र के शीर्ष नेतृत्व के साथ 5 अक्टूबर को एक बैठक की और कोयले की ढुलाई से संबंधित रेलवे, कोयला एवं विद्युत क्षेत्र की संयुक्त परिचालन उत्पादकता में सुधार करने के तरीके एवं उपाय सुझाए। गौरतलब है कि रेल की कुल ढुलाई का लगभग 50 प्रतिशत हिस्सा कोयले का होता है। पिछले साल 1,210 मीट्रिक टन की कुल माल ढुलाई में से 587 मिलियन टन सिर्फ कोयले की ढुलाई हुई थी।

इस अवसर पर श्री गोयल ने कहा कि रेलवे माल ढुलाई को बढ़ावा देने के दिशा में अथक प्रयास कर रही है और किसी भी मोर्चे पर किसी तरह की कोई ढिलाई नहीं बरती जा रही है। मंत्री ने रेलवे, कोयला और विद्युत संस्थाओं के बीच समन्वित संचालन का आह्वान किया ताकि रेलवे, विद्युत एवं कोयला, तीनों क्षेत्रों की अधिकतम पारस्परिक वृद्धि सुनिश्चित की जा सके। यहाँ यह गौर करने लायक है कि एक उल्लेखनीय बदलाव के तौर पर अक्टूबर 2020 में भारतीय रेल इसी अवधि के दौरान माल ढुलाई से 10,405.12 करोड़ रुपये कमाए जबकि पिछले वर्ष की इसी अवधि में 9,536.22 करोड़ रुपये कमाए थे यानी रेलवे ने इस वर्ष 868.90 करोड़ की अधिक कमाई की जोकि 9 प्रतिशत है। भारतीय रेल ने अक्टूबर 2020 के महीने में कमाई और लोडिंग के मामले में माल ढुलाई के उच्च स्तर को बनाए रखा है। कोयले की लोडिंग को और बढ़ाने की काफी संभावना है। इसकी लोडिंग में वृद्धि का रेलवे के माल ढुलाई राजस्व पर एक महत्त्वपूर्ण सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा।

मिशन मोड पर काम करते हुए भारतीय रेल ने माल ढुलाई को बहुत आगे ले जाने की एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की है। वर्ष 2020 में अक्टूबर के महीने में रेलवे द्वारा माल लदान और माल ढुलाई का राजस्व पिछले साल अक्टूबर की माल ढुलाई और राजस्व से कहीं अधिक है। अक्टूबर 2020 के महीने में भारतीय रेल की लोडिंग 108.16 मिलियन टन रही जिसमें 46.97 मिलियन टन कोयला, 14.68 मिलियन टन लौह अयस्क, 5.03 मिलियन टन खाद्यान्न, 5.93 मिलियन टन उर्वरक और 6.62 मिलियन टन सीमेंट (क्लिंकर को छोड़कर) शामिल है। रेलवे अब संचयी आधार पर और साथ ही साथ कोविड से जुड़ी चुनौतियों तथा लंबे समय तक लॉकडाउन के बावजूद पिछले वर्ष के आंकड़ों से आगे निकलने के लिए पूरी तरह से कमर कसने जा रही है। अक्टूबर 2020 में माल ढुलाई की लोडिंग पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 15 प्रतिशत अधिक है।

आंचलिक स्तर पर 25 से अधिक व्यवसाय विकास इकाइयों के गठन की नीतिगत पहल, पार्सल तथा किसान, दोनों तरह की विशेष गाड़ियां चलाने और बेहतर सर्वांगीण निगरानी जैसे विभिन्न प्रयासों से विकास सुनिश्चित हो रहा है। रेल माल ढुलाई परिचालन को बेहद आकर्षक बनाने के लिए भारतीय रेल द्वारा कई रियायतें / छूट भी दी जा रही है। इसकी कुल माल ढुलाई में कोयले का हिस्सा लगभग 50 प्रतिशत है। ■



ऑटोमोबाइल लोडिंग में 2023-24 तक 30% हिस्सेदारी बढ़ाने का भारतीय रेल का लक्ष्य

रेलवे के माध्यम से ऑटोमोबाइल लोडिंग को बढ़ावा देने के लिए रेल, वाणिज्य एवं उद्योग, उपभोक्ता मामले और खाद्य व सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने ऑटोमोबाइल उद्योग के प्रतिनिधियों से विचार-विमर्श किया। बैठक के दौरान मौजूद एसआईएएम (सोसाइटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैन्युफैक्चरर्स), टाटा मोटर्स, हुंडई मोटर्स, फोर्ड मोटर्स, महिंद्रा एंड महिंद्रा, होंडा इंडिया और मारुति सुजुकी लिमिटेड, द ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर्स (एएफटीओ), ऑटोमोटिव टायर मैन्युफैक्चरर्स एसोसिएशन (एटीएमए) के प्रतिनिधियों ने पहल की सराहना की और ऑटोमोबाइल परिवहन के लिए रेल के साथ काम करने की प्रतिबद्धता जताई।



भारतीय रेल ऑटोमोबाइल परिवहन में नई ऊंचाइयों को छू रही है। वर्ष 2013-14 में रेलवे के माध्यम से ऑटोमोबाइल की कुल लोडिंग केवल 429 रैक थी, जो 2019-20 में बढ़कर 1,595 पहुंच गई। पहले दो महीनों में नगण्य लोडिंग के बावजूद चालू वर्ष के पहले 6 महीनों में, भारतीय रेल ने पिछले साल के 731 के मुकाबले ऑटोमोबाइल के 836 रैक लोड किए।

रेलवे का लक्ष्य ऑटोमोबाइल लोडिंग में वर्ष 2021-22 तक 20 प्रतिशत और 2023-24 तक 30 प्रतिशत की हिस्सेदारी (मॉडल शेयर) हासिल करना है। मीटिंग में ऑटोमोबाइल लोडिंग को बढ़ावा देने के लिए रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों के बारे में बताया गया, जिसके कारण इस क्वांटम जंप की शुरुआत हुई।

उद्योग के सभी प्रतिनिधियों ने मदद और समर्थन के लिए रेलवे की प्रशंसा की और इस बात की पुष्टि की कि रेलवे के जरिए लोडिंग ज्यादा से ज्यादा के प्रयास किए जाएंगे। प्रतिभागियों को बताया गया कि ऑटोमोबाइल ट्रैफिक के लिए छरोडी (परे), बख्शी का तालाब (पूर्वोत्तर रेलवे), मेसरा (पूमरे) में और टर्मिनल खोले जा रहे हैं। इसके अलावा, बांग्लादेश रेलवे के साथ समन्वय में बीसीएसीबीएम रैक में बांग्लादेश को निर्यात की योजना बनाई जा रही है। उद्योग के परामर्श से आरडीएसओ द्वारा ऑटो-कैरियर वैगनों (डबल स्टैक ड्वार्फ कंटेनरों के एनवेलप का उपयोग कर) का नया लंबा डिजाइन विकसित किया जा रहा है। ■

- ऑटोमोबाइल लोडिंग को बढ़ावा देने के लिए रेल मंत्री ने ऑटोमोबाइल उद्योग के प्रतिनिधियों के साथ बैठक की
- ऑटोमोबाइल ट्रैफिक को अब टर्मिनल शुल्क के भुगतान से पूरी तरह छूट है
- 2020 के दौरान ऑटोमोबाइल ट्रैफिक के लिए 7 नए टर्मिनल खोले गए
- भारतीय रेल ने पिछले साल के 731 रैक के मुकाबले इस साल के 6 महीनों में ही ऑटोमोबाइल के 836 रैक लोड किए

ऑटोमोबाइल लोडिंग की सुविधा हेतु उठाए गए कदम

- बीसीएसीबीएम रेक के लिए ढुलाई शुल्क मई 2013 से संशोधित नहीं किया गया है।
- एनएमजी के लिए माल भाड़ा मई 2018 से संशोधित नहीं किया गया है।
- एनएमजी रैक की संख्या में 30 से (1 अप्रैल को) 42 तक बढ़ोतरी।
- एनएमजी रैक में दो गंतव्य के लिए लोडिंग को अनुमति।
- ऑटोमोबाइल के निर्यात को अनुमति:
  - एनएमजी रैक्स को लेकर बांग्लादेश तक यातायात शुरू
  - नौतनवा टर्मि., पूर्वोत्तर रेलवे से नेपाल तक यातायात शुरू
- ऑटोमोबाइल लोडिंग के लिए 7 नए टर्मिनल खोले गए

चितपुर (पूरे), पेनुकोंडा (दपूरे), नसराला (उरे), नौतनवा (पूर्वोत्तर रेलवे) तथा शालचापरा, फुरकेटिंग और न्यू तिनसुकिया (सभी पूसीरे)

- अब करीब 52 रेलवे टर्मिनल उपलब्ध
- सभी निजी साइडिंग्स, पीएफटी, आईसीडी ऑटोमोबाइल यातायात को संभाल सकते हैं

रेल मंत्रालय ने निजी निवेश के माध्यम से छोटे और सड़क के किनारे स्टेशनों पर 'गुड्स शेडों के विकास पर नीति' जारी की

रेल मंत्रालय ने बड़ी संख्या में रेलवे स्टेशनों पर नए गुड्स शेडों की सुविधाओं की स्थापना और मौजूदा गुड्स शेडों (संसाधनों की कमी के कारण जिन शेडों का विकास करने में रेलवे असमर्थ है) को निजी भागीदारी के माध्यम से विकसित करके टर्मिनल क्षमता बढ़ाने के लिए छोटे और सड़क के किनारे स्थित स्टेशनों पर गुड्स शेडों के विकास पर एक नीति जारी की है।

पॉलिसी की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं

- निजी व्यवसाइयों को सामान लदान के स्थान, सामान चढ़ाने/ उतारने की सुविधाओं, मजदूरों के लिए सुविधाएं (छाया के साथ आराम की जगह, पीने का पानी, स्नान की सुविधा आदि) सम्पर्क सड़क, ढंकी हुई शेड और अन्य संबंधित बुनियादी ढांचे को विकसित करने की अनुमति दी गई है। निजी व्यवसाइयों द्वारा अपने स्वयं के निवेश के माध्यम से सुविधाओं का निर्माण/ विकास किया जाना है।
- प्रस्तावित सुविधा के लिए सभी विकास कार्य रेलवे के स्वीकृत डिजाइनों के अनुसार होंगे और स्वीकृत रेलवे मानकों और विशिष्टताओं के अनुसार इनका निर्माण किया जाएगा।
- निर्माण के लिए रेलवे कोई विभागीय या कोई अन्य शुल्क नहीं लेगा।
- निजी व्यवसायी द्वारा बनाई गई सुविधाओं का उपयोग आम उपयोगकर्ता की सुविधा के रूप में किया जाएगा और अन्य ग्राहकों के आवागमन पर व्यवसायी के यातायात को अन्य ग्राहकों पर कोई वरीयता या प्राथमिकता नहीं दी जाएगी।
- समझौते के दौरान बनाई गई संपत्ति और सुविधाओं के रख- रखाव की जिम्मेदारी निजी व्यवसायी के साथ निहित होगी।
- **इस योजना के तहत प्रोत्साहन :** टर्मिनल प्रभार (टीसी) और टर्मिनल एक्सेस चार्ज (टीएसी) में हिस्सेदारी, जैसा भी मामला हो, काम पूरा होने की तारीख से पांच साल के लिए गुड्स-शेड में सभी आने और जाने वाले यातायात के लिए।
- कम से कम शेयर (टीसी / टीएसी) की मांग करने वाले व्यवसायी को प्रतिस्पर्धी बोली के माध्यम से चुना जाएगा यह कार्य डिवीजन स्तर पर किया जाएगा।
- **व्यवसायी के लिए अतिरिक्त राजस्व** - छोटी कैंटीन / चाय की दुकान, विज्ञापन आदि की स्थापना के लिए उपलब्ध स्थान का उपयोग। ■



आंध्र प्रदेश के रेणिगुंटा से नई दिल्ली तक 'दूध दुरंतो' स्पेशल ने पहुंचाया तीन करोड़ से ज्यादा लीटर दूध



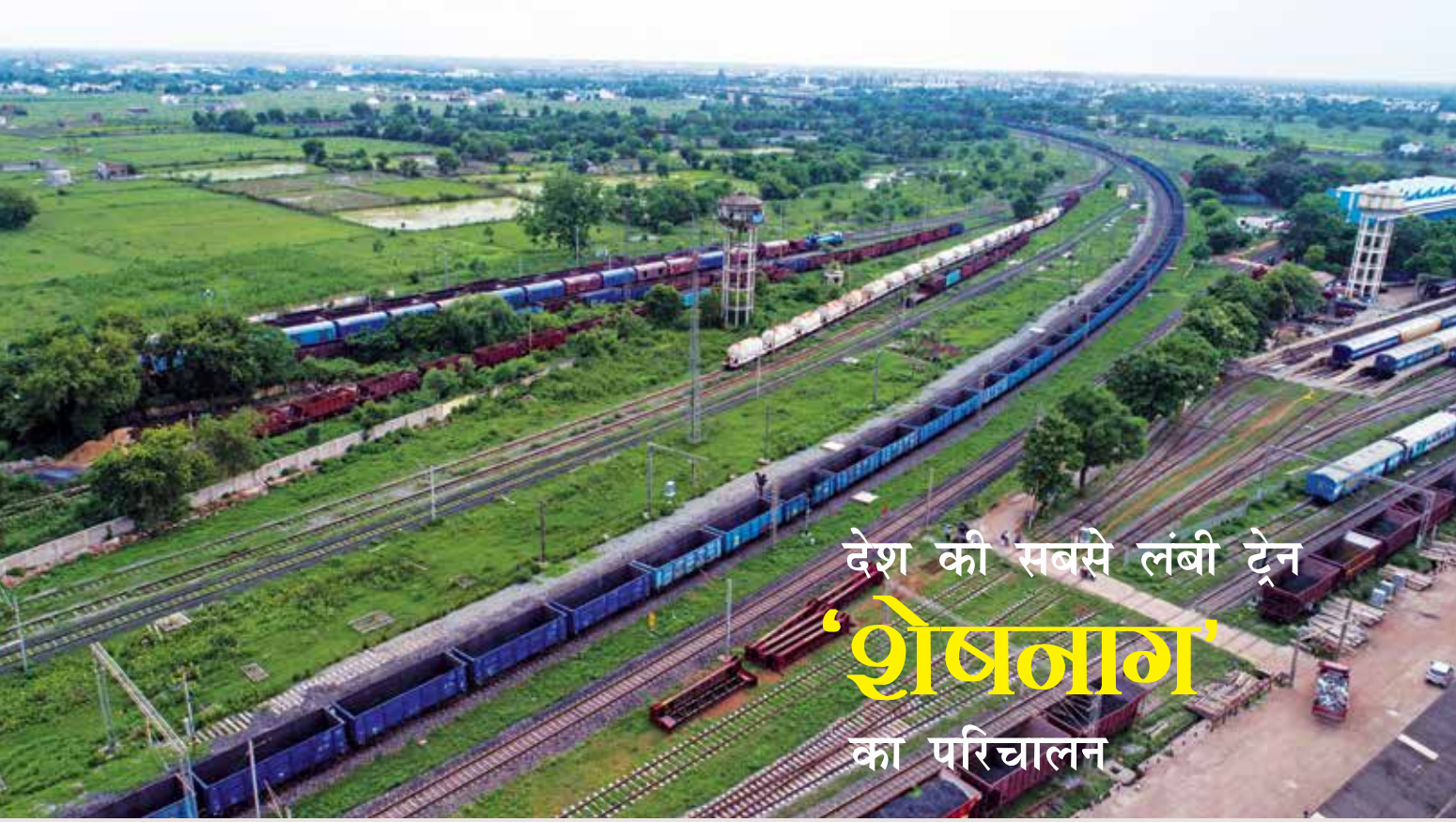
दुग्ध परिवहन के लिए तैयार 'दूध दुरंतो' विशेष रेलगाड़ी

देश भर में दूध की आपूर्ति का संतुलन बनाए रखने में रेणिगुंटा से नई दिल्ली तक दूध का परिवहन महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाता है। इसके महत्त्व को देखते हुए दक्षिण मध्य रेलवे ने विशेष दूध गाड़ी के रूप में 'दूध दुरंतो' को चलाने की अनूठी पहल की है। महत्त्वपूर्ण बात यह है कि इस गाड़ी को सर्वश्रेष्ठ मेल एक्सप्रेस गाड़ियों के बराबर चलाया जाता है और रेणिगुंटा और हजरत निजामुद्दीन (2,300 किमी) के बीच की दूरी को 34 घंटे के उचित समय में कवर किया जा रहा है। दिनांक 26 मार्च, 2020 से वैकल्पिक दिनों पर चलने के लिए शुरू की गई 'दूध दुरंतो' विशेष गाड़ी को प्राप्त अधिक प्रोत्साहन के कारण 15 जुलाई, 2020 से दैनिक आधार पर चलाने के लिए बढ़ाया गया है। 28 सितंबर, 2020 तक कुल दुग्ध परिवहन 3 करोड़ लीटर मार्क को पार कर गया है।

'दूध दुरंतो' स्पेशल सामान्य रूप से 06 दूध टैंकरों के साथ चलती है, प्रत्येक दूध टैंकर की क्षमता 40,000 लीटर है, यानी एक गाड़ी में कुल 2.40 लाख लीटर दूध होता है। अब तक, 'दूध दुरंतो' विशेष गाड़ियों की लगभग 126 यात्राओं में कुल 751 दूध टैंकरों का वहन यानी 3 करोड़ लीटर दूध का परिवहन किया जा चुका है। इस विशेष गाड़ी के माध्यम से ले जाए जाने वाले दूध को राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड (एनडीडीबी) की एक यूनिट द्वारा चित्तूर जिला और आसपास के 13,000 गांवों में व्याप्त 3,000 से अधिक पूलिंग पाइंटों से मंगाया जाता है।

इसके अलावा बरास्ता काचीगुड़ा, रेणिगुंटा को राष्ट्रीय राजधानी से जोड़ने वाली इस विशेष गाड़ी के नियमित आवागमन के कारण इस गाड़ी से पार्सल ग्राहकों द्वारा वस्तुओं के परिवहन में वृद्धि भी देखी गई है। दूध के परिवहन के अलावा रेणिगुंटा से इन गाड़ियों में लगभग 56 पार्सल वैनों को जोड़ा गया। आवश्यक वस्तु और चाइना क्ले, हार्ड पार्सल, आम, कस्तूरी खरबूजे आदि फलों को दिल्ली, भोपाल, नागपुर और झांसी जैसे मार्ग स्टेशनों में ले जाया गया और ग्राहकों को ट्रानशिपमेंट की सुविधा देकर जोधपुर, जयपुर, राउरकेला, अंबाला जैसे गैर-मार्ग स्टेशनों तक भी पहुंचाया गया।

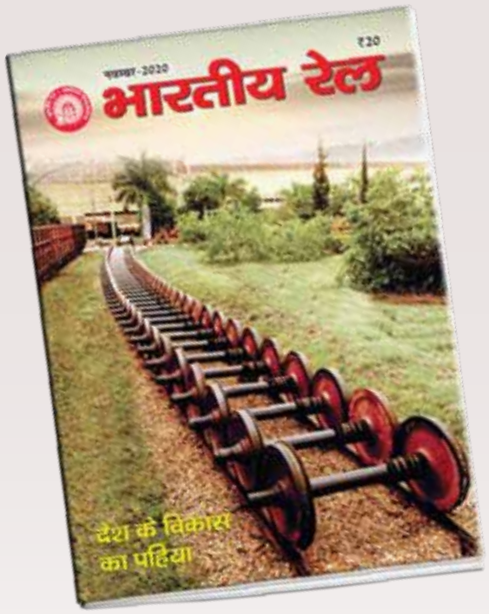
इसके अलावा काचीगुड़ा स्टेशन पर इस गाड़ी में नियमित लदान किया जाता है। कुल 191 पार्सल वैनों को लोड किया गया है और लगभग 4,039 टन माल का वहन किया गया। इस स्टेशन से भरी गई मुख्य वस्तुओं में थोक दवाएं, सिरपकैप, मशीनरी पार्ट, पेपर उत्पाद, रची अंडे, मछली, नींबू, इलेक्ट्रिकल कैपेसिटर और अन्य सामान्य वस्तु शामिल हैं। इन वस्तुओं को निजामुद्दीन, भोपाल, झांसी और टाटा नगर, राउरकेला, गोरखपुर, जयपुर, जोधपुर आदि गैर मार्ग स्टेशनों तक भी पहुंचाया जाता है। श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक, दमरे ने राष्ट्र की जरूरतों को पूरा करने के लिए आवश्यक वस्तुओं और दूध के परिवहन के प्रति कर्मचारियों और अधिकारियों की निरंतर प्रतिबद्धता की सराहना की। ■



देश की सबसे लंबी ट्रेन 'शेषनाग' का परिचालन

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के नागपुर मंडल द्वारा दिनांक 02 जुलाई, 2020 को एक नया कीर्तिमान स्थापित करते हुए भारत की सबसे लम्बी मालगाड़ी का परिचालन किया गया।

इस मालगाड़ी में 4 एम्प्टी रैक को एक साथ जोड़कर परिचालित किया गया। यह मालगाड़ी 2.8 कि.मी. लंबी थी, जिसमें रेल इंजनों के अलावा 251 वैगन जुड़े थे। यह मालगाड़ी नागपुर मंडल से बिलासपुर मंडल के कोरबा तक परिचालित की गई। अपने गंतव्य तक पहुंचने के लिए इस ट्रेन ने 250 कि.मी. से भी अधिक दूरी तय की। इस तरह 4 मालगाड़ियों के एक साथ परिचालन से जहाँ एक ओर समय की बचत हुई, वहीं दूसरी ओर मानव संसाधन का भी बेहतर इस्तेमाल संभव हुआ। ■



भारतीय रेल

पत्रिका की सदस्यता अब

ऑनलाइन

भी उपलब्ध

विज़िट करें

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn

प्रशिक्षुओं की सहायता हेतु भारतीय रेल ने उठाए कई कदम

- अप्रेंटिस अधिनियम, 2016 के अनुसार, स्तर-1 भर्तियों, जो वर्तमान में प्रक्रियाधीन हैं, के लिए अधिसूचित 1,03,769 रिक्तियों में रेलवे 20% रिक्तियों (अर्थात् 20,734 रिक्तियां) को प्रशिक्षुओं के लिए आरक्षित करता है

अप्रेंटिस अधिनियम, 2016 के अनुसार, स्तर-1 भर्तियों, जो वर्तमान में प्रकियाधीन हैं, के लिए अधिसूचित 1,03,769 रिक्तियों में रेलवे ने 20% रिक्तियों (अर्थात् 20,734 रिक्तियां) को प्रशिक्षुओं के लिए आरक्षित किया है।

हाल ही में ऐसी समाचार रिपोर्ट आई हैं कि रेलवे प्रतिष्ठानों में प्रशिक्षित प्रशिक्षु नियमित नियुक्ति की मांग कर रहे हैं। प्रशिक्षु जीएम को मिले पूर्व अधिकारों की बहाली के निवेदन द्वारा यह मांग कर रहे हैं, जिसे मार्च 2017 में समाप्त कर दिया गया था।

यह नोट किया जा सकता है कि बिना किसी खुली प्रतियोगिता के नियमित नियुक्ति, जैसा कि कुछ लोगों द्वारा मांग की जा रही है, संवैधानिक प्रावधानों और नियमित भर्ती के लिए भारत सरकार के नियमों के विरुद्ध होगा। देश के सभी पात्र नागरिक नियमित नौकरियों के लिए प्रतिस्पर्धा करने और आवेदन करने के अधिकारी हैं। बिना किसी खुली प्रतियोगिता के सीधी भर्ती नियमों के विरुद्ध है।

इसके अतिरिक्त, 2016 में अप्रेंटिस अधिनियम में किए गए संशोधन के अनुसार, प्रत्येक नियोक्ता को उनके प्रतिष्ठान में प्रशिक्षित प्रशिक्षुओं की नियुक्ति के लिए एक नीति बनानी होगी। इसी को दृष्टिगत रखते हुए, रेलवे ने स्तर-1 भर्तियों की 20% रिक्तियां ऐसे प्रशिक्षुओं के लिए रखी हैं और सभी को न्याय संगत अवसर दिया है।

अप्रेंटिस अधिनियम की वचनबद्धता की स्थिति के वर्तमान नियमों के अनुसार, रेलवे अपने प्रतिष्ठानों में प्रशिक्षुओं को प्रशिक्षण देने के लिए रखता है। 22 दिसंबर, 2014 को संशोधित अप्रेंटिस अधिनियम, 1961 के भाग 22 (i) के अनुसार यह प्रावधान है कि प्रत्येक नियोक्ता किसी प्रशिक्षु, जो उनके प्रतिष्ठान में अप्रेंटिसशिप प्रशिक्षण की अवधि पूरी कर चुका हो, की भर्ती के लिए अपनी स्वयं की नीति बनाएगा। उपरोक्त के अनुपालन में, रेलवे बोर्ड के 21.06.2016 तिथि के पत्र संख्या E(NG)II/2016/RR-1/8 में सावधानी पूर्वक निर्देश जारी किया गया है, जो कहता है कि स्तर-1 के पद/श्रेणी की सीधी भर्ती की स्थिति में 20% रिक्तियों में रेलवे प्रतिष्ठानों में प्रशिक्षित कोर्स कम्पलीटेड एक्ट अप्रेंटिस (सीसीएए) को प्राथमिकता दी जाएगी। 2018 के दौरान, स्तर-1 में आरआरबी 1,288 प्रशिक्षुओं की भर्ती कर चुका है। इसके अतिरिक्त, वर्तमान में प्रक्रियाधीन स्तर-1 की 1,03,769 अधिसूचित रिक्तियों में 20% (अर्थात 20,734 रिक्तियां) प्रशिक्षुओं के लिए आरक्षित रखी गई हैं।

यह नोट किया जा सकता है कि आरआरबी ने तीन केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचनाएं (सीईएन) जारी की हैं। विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों की कुल लगभग 1.4 लाख रिक्तियों के लिए सीईएन 01/2019 (एनटीपीसी श्रेणियां), सीईएन 03/2019 (पृथक और मंत्रालय-संबंधी श्रेणियां) और आरआरसी-01/2019 (स्तर-1 श्रेणियां) रलवे भर्ती बोर्ड (आरआरबी) द्वारा जारी की गई हैं। इन रोजगार अधिसूचनाओं के समक्ष 2.40 हजार से अधिक उम्मीदवारों ने आवेदन किया है। रेल मंत्रालय ने कंप्यूटर आधारित परीक्षा (सीबीटी) के सुचारुपूर्वक आयोजन के लिए आवश्यक तैयारियां की हैं, यह परीक्षा 15 दिसंबर, 2020 के बाद आयोजित होना निर्धारित है जैसा की पहले अधिसूचित किया गया था। सीबीटी के नियत समय का विवरण उचित समय आरआरबी की वेबसाइट पर इन रोजगार अधिसूचनाओं के लिए अलग-अलग अपलोड किया जाएगा। ■



भारतीय रेल की नई पहल : महिला रेल यात्रियों के साथ चलेंगी 'मेरी सहेली'

भारतीय रेल ने महिलाओं को एक सुरक्षित और आरामदायक यात्रा प्रदान करने के अपने निरंतर प्रयासों में 'मेरी सहेली' कार्यक्रम लान्च किया है। यह रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ), भारतीय रेल द्वारा शुरू किया गया एक विशेष अभियान है, जो यात्रा के दौरान महिला यात्रियों को संरक्षा प्रदान करता है। यह कार्यक्रम रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के तहत शुरू किया गया है। 'मेरी सहेली', जैसा कि नाम से पता चलता है कि महिला यात्री के एक निरंतर साथी / मित्र के रूप में काम करेगी, जो न केवल ओरिजिनेटिंग स्टेशन पर बल्कि ट्रेन में और गंतव्य स्टेशन पर भी अपनी सुरक्षा सुनिश्चित करेगी।

इस ऑपरेशन के तहत, महिला अधिकारी और कर्मचारियों की एक टीम विशेष रूप से बनाई गई है, जो सभी यात्री डिब्बों में जाएगी, जिसमें महिला कोच भी शामिल हैं और ट्रेन में यात्रा करने वाली महिला यात्रियों की पहचान करेगी। महिला यात्रियों के साथ बातचीत के दौरान टीम आरपीएफ सुरक्षा हेल्पलाइन नंबर 182, जीआरपी हेल्पलाइन नंबर 1,512 के उपयोग के बारे में परामर्श देगी और उन्हें अपडेट करेगी। संरक्षा और सुरक्षा हेतु अन्य सावधानियां बरती जानी चाहिए, जैसे कि अजनबियों से खाने को स्वीकार नहीं करना, केवल अधिकृत आईआरसीटीसी स्टाल से भोजन खरीदना आदि।

182
आरपीएफ सुरक्षा हेल्पलाइन नंबर

1512
जीआरपी हेल्पलाइन नंबर



महिला यात्रियों से संवाद करती हुईं मेरी सहेली की टीम

'मेरी सहेली' टीम नाम, पीएनआर/टिकट नंबर, कोच और बर्थ नंबर आदि जैसे यात्री विवरणों को भी नोट करके एन-रूट मंडलों/जोनों को स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक साझा किया जाएगा। हाल्ट स्टेशनों पर तैनात 'मेरी सहेली' टीम अपनी सुरक्षा और भलाई के बारे में पूछताछ हेतु महिला यात्रियों से भी मुलाकात करेगी। यात्रा अनुभव प्रतिक्रिया को महत्त्व दिया जाएगा। सभी क्षेत्रिय रेलवे द्वारा 'मेरी सहेली' कार्यक्रम को अमली बनाया जा रहा है। ■



भारतीय रेल पर पहली बार 'बैग्स ऑन व्हील्स' सेवा की शुरुआत होगी

दिल्ली मंडल ने हाल ही में गैर-किराया-राजस्व अर्जन योजना (एनआईएनएफआरआईएस) के अंतर्गत ऐप आधारित 'बैग्स ऑन व्हील्स' सेवा के लिए ठेका प्रदान करके मील का पत्थर स्थापित किया है। भारतीय रेल पर रेलयात्रियों के लिए यह अपनी तरह की पहली सेवा होगी। बीओडब्ल्यू ऐप (एंड्रॉयड और आई फोन उपयोगकर्ताओं के लिए उपलब्ध होगा) के द्वारा रेलयात्री अपने सामान को अपने घर से रेलवे स्टेशन तक लाने अथवा रेलवे स्टेशन से घर तक पहुँचाने के लिए आवेदन करेंगे। यात्री का सामान सुरक्षित तरीके से लेकर रेलयात्री के बुकिंग विवरण के अनुसार उसके कोच/घर तक पहुँचाने का कार्य ठेकेदार द्वारा किया जाएगा। नाममात्र के शुल्क पर रेलयात्रियों को सामान की डोर-टू-डोर सेवा फर्म द्वारा उपलब्ध कराई जाएगी और यात्री के घर से उसका सामान रेलगाड़ी में उसके कोच तक अथवा उसके कोच से उसके घर तक सुगमता से पहुँचाया जाएगा। यह सेवा रेलयात्रियों, विशेषकर वरिष्ठ नागरिकों, दिव्यांग जनों और अकेले यात्रा कर रही महिला यात्रियों के लिए बहुत ही लाभदायक सिद्ध होगी। इस सेवा की खास खूबी यह है कि सामान की सुपुर्दगी रेलगाड़ी के प्रस्थान से पहले सुनिश्चित की जाएगी। इसके फलस्वरूप यात्री कोच तक सामान लाने/ले जाने की परेशानी से मुक्त हो एक अलग ही प्रकार की यात्रा का अनुभव करेंगें। शुरुआत में यह सेवा नई दिल्ली, दिल्ली जं., हजरत निजामुद्दीन, दिल्ली छावनी, दिल्ली सराय रौहिल्ला, गाजियाबाद और गुडगांव रेलवे स्टेशनों से चढ़ने वाले रेलयात्रियों के लिए उपलब्ध होगी। इस सेवा से न केवल यात्री लाभान्वित होंगे बल्कि रेलवे को भी सालाना 50 लाख रुपये के गैर कराया राजस्व की प्राप्ति के साथ ही साथ में एक वर्ष की अवधि के लिए 10% की हिस्सेदारी भी प्राप्त होगी। भारतीय रेल के यात्रियों ने अब तक 'पैलेस ऑन व्हील्स' सेवा का आनंद उठाया है, अब वे 'बैग्स ऑन व्हील्स' सेवा का भी आनन्द ले सकेंगे। ■



मध्य रेल : छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस पर बैगेज स्कैनिंग एवं रैपिंग की सुविधा प्रारंभ

मध्य रेल ने कोविड 19 के मद्देनजर यात्रियों एवं रेल कर्मचारियों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए कई अभिनव उपाय किए हैं, जैसे पुणे मंडल पर कॅप्टन 'अर्जुन', नागपुर मंडल पर स्वचलित टिकट जांच और एक्सेस प्रबंधन (आत्मा), मुंबई मंडल पर सपंर्क रहित बॉडी स्क्रीनिंग (एफबीआई) और रक्षक चिकित्सा सहायक (मेडिकल रोवर 'जीवक' और 'रक्षक'), सोलापुर मंडल पर चिकित्सा सहायक (रो) बॉट संस्करण-1 और 2 की सुविधा प्रदान की गई है। इसी कड़ी में दिनांक 22 अक्टूबर, 2020 को मध्य रेल के मुंबई मंडल पर NINFRIS नीति के तहत एक अभिनव पहल की गई है, जिसमें छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस पर यात्रा के दौरान कोरोना वायरस से यात्रियों को सुरक्षित रखने हेतु यात्री बैगेज की सेनेटाइजिंग एवं रैपिंग की सुविधा उपलब्ध कराई गई है। यह सुविधा यात्रियों की सुरक्षा के लिए बेहद जरूरी एवं बहुत ही किफायती है। बैगेज के साइज के आधार पर सेनेटाइजिंग का शुल्क निर्धारित किया गया है तथा रैपिंग हेतु 60 रुपये, 70 रुपये एवं 80 रुपये देने होंगे। यह सुविधा फिलहाल छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस पर उपलब्ध कराई गई है और यात्रियों के प्रतिसाद को ध्यान में रखते हुए शीघ्र ही दादर, ठाणे, कल्याण, लोकमान्य तिलक टर्मिनस और पनवेल स्टेशन पर मुहैया कराई जाएगी। इस योजना से रेलवे को एक स्टेशन से प्रतिवर्ष लगभग 38.40 लाख रुपये की आय होगी। ■



भारतीय रेल कोविड-19 के खिलाफ जन आंदोलन में व्यापक पैमाने पर शामिल हुई



प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी द्वारा उद्घाटन किए गए कोविड-19 के खिलाफ जन आंदोलन में भारतीय रेल व्यापक पैमाने पर शामिल हो गई है। इस सार्वजनिक आंदोलन के उद्घाटन के बाद, रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री, श्री पीयूष गोयल ने वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से रेल अधिकारियों और कर्मचारियों को कोविड शपथ दिलाई। इस कार्यक्रम में विभिन्न क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधक, विभिन्न मंडलों के मंडल रेल प्रबंधक, सार्वजनिक उपक्रमों के सीएमडी और रेलवे के वरिष्ठ अधिकारी भी जुड़े हुए थे। रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष श्री विनोद कुमार यादव ने सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को आगे आकर इस देशव्यापी सार्वजनिक आंदोलन में सक्रिय रूप से भाग लेने का निर्देश दिया। उन्होंने जोनल और मंडल अधिकारियों को निर्देश दिया कि वे अपने प्रतिष्ठानों / स्टेशनों के पास आम लोगों के साथ जुड़कर कोविड प्रोटोकॉल के बारे में जागरूकता को बढ़ावा दें। उन्होंने इस बात भी जोर दिया कि इस महामारी को हराने के लिए सभी रेलवे कर्मचारियों को 'किए जाने' और 'नहीं किए जाने' वाले कार्यों के बारे में सूचित और शिक्षित किया जाना चाहिए। रेलवे स्टेशनों, रेलवे परिसरों, रेलगाड़ियों तथा अन्य रेलवे प्रतिष्ठानों पर इस बारे में बैनर/पोस्टर लगाने का निर्देश भी जीएम/डीआरएम/पीएसयू के सीएमडी को दिया गया। उन्होंने कहा कि कोविड से संबंधित सूचना का प्रसार सोशल मीडिया चैनलों के माध्यम से किया जाना चाहिए। इस सार्वजनिक अभियान (जन आंदोलन) के पहले दिन विभिन्न रेलों और सार्वजनिक उपक्रमों के 5,41,087 रेल कर्मचारियों ने शपथ ली। देश भर में भारतीय रेल के 2,452 रेलवे स्टेशनों, 273 ट्रेनों और रेलवे के 847 कार्यालय भवनों पर बैनर / पोस्टर लगाए गए हैं। कोविड-19 के खिलाफ जागरूकता बढ़ाने के लिए एक ऑडियो जिंगल 2,060 रेलवे स्टेशनों, 95 ट्रेनों और 138 रेलवे प्रतिष्ठानों में सार्वजनिक घोषणा प्रणाली के माध्यम से चलाया गया। ■

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री, श्री पीयूष गोयल ने वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से रेल अधिकारियों तथा कर्मचारियों को कोविड शपथ दिलाई





दक्षिण मध्य रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों ने 08 अक्टूबर, 2020 को कोविड-19 महामारी से निपटने के लिए 'जन आन्दोलन अभियान' के भाग के रूप में सावधानी बरतने का संकल्प लिया। श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक ने अधिकारियों और कर्मचारियों को शपथ दिलाई। यह शपथ विभिन्न कार्यालयों के प्रमुख विभागाध्यक्षों और सिकंदराबाद, हैदराबाद, विजयवाड़ा, गुंटूर, गुंतकल तथा नांदेड़ मंडलों के मंडल कार्यालयों में मंडल रेल प्रबंधकों द्वारा भी दिलाई गई। इस क्षेत्र में सभी रेलवे स्टेशनों, कारखानों, रेलवे प्रतिष्ठानों और प्रशिक्षण संस्थानों में भी शपथ दिलाई गई।

'जन आन्दोलन अभियान' का उद्देश्य सावधानी बरतने के लिए जागरूकता फैलाना और लोगों को कोविड-19 के विरुद्ध लड़ने के लिए प्रेरित करना है जिन तीन प्रमुख संदेशों पर प्रकाश डाला जा रहा है वे हैं, मास्क पहनें, शारीरिक दूरी अपनाएं और हाथ की स्वच्छता बनाए रखें। इस अभियान का उद्देश्य पूरी रेलवे बिरादरी सहित देश भर में भारत के प्रत्येक नागरिक तक पहुंचना है।

रेल कोच फैक्टरी के महाप्रबन्धक श्री रवीन्द्र गुप्ता और प्रमुख विभागाध्यक्षों ने रेल और वाणिज्य मंत्री श्री पीयूष गोयल से वीडियो कांफ्रेंसिंग के दौरान कोविड को हराने के लिए शपथ ग्रहण की। इसके बाद श्री रवीन्द्र गुप्ता ने सभी अधिकारियों और प्रशासनिक भवन में काम करने वाले कर्मचारियों को कोविड-19 के खिलाफ लड़ाई जीतने हेतु शपथ ग्रहण करवाई। वर्कशॉप तथा अन्य स्थानों पर कर्मचारियों को उनके कार्यस्थलों पर शपथ ग्रहण करवाई गई। ■





रेल पहिया कारखाना कोविड-19 के प्रसार के खिलाफ जन आंदोलन का एक हिस्सा बना गया है।

इसी क्रम में श्री राजीव कुमार व्यास, महाप्रबंधक और अन्य वरिष्ठ अधिकारियों ने वीडियो कांफ्रेंस के माध्यम से रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री, श्री पीयूष गोयल के साथ शपथ ली। ■

सबसे बड़ी 'कोरोना योद्धा' साबित हुई भारतीय रेल

श्री अरविंद कुमार सिंह



कोरोना संकट ने वैसे तो बीते कई महीनों से पूरी दुनिया को प्रभावित किया है। महाबली कहे जाने वाले राष्ट्रों से लेकर हर स्तर के देशों पर इसका असर पड़ा है। संसद से लेकर सड़क तक और करीब हर संस्था इससे प्रभावित हुई। आम से खास हर आदमी पर इसका असर पड़ा, लेकिन इस संकट में कई रास्ते भी निकले हैं और सफलता की तमाम कहानियां भी सामने आईं। हमारे जीवन से जुड़ी कई संस्थाएं, जो रोजमर्रा में हमारी जिंदगी में अहमियत रखती हैं, वे कितनी अहम हैं, यह कोरोना संकट ने हमें दिखाया। बहुत सी ऐसी संस्थाओं के लोग जिनके बगल से हम सहजता से गुजरते हुए उनके महत्त्व से अनजान थे, उनके बारे में संकट ने सोचने को विवश किया कि अगर ये कोरोना योद्धा नहीं होते तो हमारा जीवन कितना कठिन होता। लॉकडाउन में तो पूरा देश ठप-सा हो गया था, लेकिन अभी भी तमाम क्षेत्रों में स्थितियां सामान्य नहीं हैं। फिर भी हमारे घरों में खाने-पीने के सामान से लेकर तमाम जरूरी वस्तुएं सुलभ हो रही हैं। इसके पीछे जिस संस्था का सबसे बड़ा योगदान है, वह भारतीय रेल है। कोरोना संकट ने इसके महत्त्व और प्रतिष्ठा को आम आदमी की निगाहों में और अधिक मजबूत किया है। कोरोना योद्धा कई रहे हैं, लेकिन भारतीय रेल के कोरोना योद्धाओं की स्थिति अलग है, जिसने भारत में आम जनजीवन को सहज और सरल बनाए रखने में ऐतिहासिक योगदान दिया। भारत के इतिहास में उसके इस योगदान को हमेशा याद रखा जाएगा।

भारत में कोरोना संकट की आहट के ठीक पहले संसद का बजट सत्र चल रहा था। किसी को अंदाजा नहीं था कि ऐसी भयावह तस्वीर आने वाली है। 2020-21 में रेलवे की माल ढुलाई से आमदनी 1.47 लाख करोड़ और यात्री आय करीब 61 हजार करोड़ रुपए आंकी गई। बहुत सी नयी योजनाएं प्रस्तावित थीं, लेकिन कोरोना संकट के बाद ऐसा लगने लगा जैसे सारी योजनाएं ठहर जाएंगी। फिर भी रेलवे ने तमाम मोर्चों पर ऐतिहासिक काम किया। जब देश ठप था तो भी मालगाड़ियों ने रात-दिन चलते हुए देश के विभिन्न भागों में बिना किसी बाधा के आवश्यक वस्तुएं भेजने का काम जारी रखा। अनाज, नमक, चीनी,







कोयला, सीमेंट, दूध, सब्जियों और फलों आदि की विशाल जरूरतों को सबसे अधिक रेलवे की मदद से पूरा किया गया।

तमाम सरकारी और गैर सरकारी कर्मचारी जब घरों से काम कर रहे थे तो भारतीय रेल के कर्मचारी मोर्चे पर डटे थे। कठिन चुनौती भरे दौर में माल शेडों और स्टेशनों पर चौबीसों घंटे सेवाएं जारी रख उन्होंने साबित किया कि वे ही असली कोरोना योद्धा हैं। कोरोना संकट की आहट के बाद से ही बाकी संगठनों की तुलना में रेलवे पहले से ही तैयार थी। मार्च के पहले सप्ताह में ही रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने पर्याप्त रोकथाम के उपाय सुनिश्चित करने का निर्देश दे दिया था। 5 और 6 मार्च, 2020 को सभी महाप्रबंधकों के साथ बैठक के बाद क्षेत्रीय और मंडलों के स्तर की बैठकें भी रेलवे बोर्ड की निगरानी में हुई। यही नहीं, रेलवे ने पीएम केयर फंड में 151 करोड़ रुपये का योगदान दिया। भारतीय रेल और रेलवे के पीएसयू के कर्मचारियों ने एक दिन का वेतन पीएम केयर फंड में दिया।

देश के सभी हिस्सों में जीवन के लिए आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति प्रभावित न होने पाए, इसके लिए रेलवे के कर्मचारी रात- दिन लगे रहे। 27 मार्च 2020 को जब पूरा देश ठहरा हुआ था तो रेलवे के 34,648 डिब्बे आवश्यक वस्तुओं के साथ गंतव्य की ओर बढ़ रहे थे। लॉकडाउन के आरंभिक पांच दिनों में रेलवे ने सवा लाख डिब्बों की मदद से तेजी से अनाज, चीनी, फल सब्जियां, नमक और पेट्रोलियम उत्पाद गंतव्य तक भेजे। कहीं किसी आवश्यक वस्तु का संकट नहीं होने पाया। कोरोना संकट के नाते सवारी गाड़ियां बंद कर दी गईं जिनको आगे सीमित संख्या में चरणबद्ध तरीके से खोला गया, लेकिन मालगाड़ियों की आवाजाही जारी रही।

लॉकडाउन के दौरान आवश्यक वस्तुओं के लिए रेलवे ने विशेष पार्सल ट्रेनें चलाईं, जिनके माध्यम से दवाएं, चिकित्सा उपकरण, मास्क आदि का विभिन्न भागों में तेजी से पहुंचाना संभव हुआ। आपूर्ति श्रृंखलाओं की दक्षता में स्पेशल पार्सल ट्रेनें काफी मददगार बनीं। इससे डेयरी उत्पादों, किराने का सामान, खाद्य तेल और दूसरी आवश्यक वस्तुओं को समय से पहुंचाने से कहीं न संकट आया न कीमतों पर असर पड़ा। इस दौरान भारतीय रेल के लोको पॉयलट और गार्ड रात-दिन सेवाएं देते रहे। रेल कर्मचारियों को विभिन्न माल शेडों, स्टेशनों और चौबीसों घंटे काम कर रहे नियंत्रण कार्यालयों में तैनात किया गया था।

कोरोना संकट में रेलवे देश के लिए क्या भूमिका निभा सकती है, इसके लिए सारी संभावनाएं तलाशी गईं। रेलवे ने अपने सात बड़े कारखानों को निर्देश दिया कि वे यह संभावना तलाशें कि अस्पताल के इस्तेमाल में आने वाली बेहद जरूरी चीजों में वे क्या बना सकते हैं। बेड, ट्रॉली, स्ट्रेचर, वेंटिलेटर, सैनिटाइजर आदि बनाने में उनकी अहम भूमिका नजर आई। बाद में उत्पादन इकाइयों तथा जोनल रेलवे कार्यशालाओं के साथ परामर्श कर रेल मंत्रालय ने ऐसी आवश्यक सामग्री के उत्पादन का फैसला लिया, जिनका उपयोग इस महामारी से प्रभावित लोगों के इलाज के लिए किया जा सके। चितरंजन लोको वर्क्स, इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, रेल कोच फैक्ट्री, डीजल लोको वर्क्स, रेल व्हील फैक्ट्री जैसी विशाल उत्पादन इकाइयों ने इस मामले में काफी मदद की।



कोरोना संकट के दौरान ही भारतीय रेल ने सभी आवश्यक सुविधाओं से लैस आइसोलेशन कोच की तैयारी की, जिसकी व्यापक सराहना हुई। क्वॉरंटाइन सुविधाओं में वृद्धि करने के लिए रेलवे के इस कदम की सभी जगह सराहना हुई। बकौल रेल मंत्री, दरअसल यह मूल विचार प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी का था, जिसे रेलवे ने सशस्त्र बल चिकित्सा सेवाओं, जोनों के चिकित्सा विभागों और स्वास्थ्य मंत्रालय, भारत सरकार के साथ परामर्श के

पोस्ट कोविड कोच







बाद साकार किया। रेलवे अस्पतालों को और सुसज्जित करने के साथ रेलवे ने आकस्मिक जरूरतों को पूरा करने के लिए हर स्तर की तैयारी की। समर्पित कोविड वार्डों के साथ अस्पतालों में काफी बिस्तर तैयार किया गया, जिससे काफी मदद मिली। रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला ने पोस्ट कोविड कोच का एक नया डिजाइन तैयार किया, जिसमें हैंड्सफ्री सुविधाएं, कॉपर कोटिंग युक्त रेलिंग से लेकर प्लाज्मा एयर प्यूरीफायर तक सुलभ है। टाइटेनियम डाई-ऑक्साइड से इसकी कोटिंग भी की गई है। इससे वायरस, बैक्टीरिया, फफूंदी एवं फंगस नष्ट हो जाता है। कॉपर के संपर्क में आने वाला वायरस कुछ ही घंटों में निष्क्रिय हो जाता है।

रेलवे ने केंद्रीय गृह मंत्रालय के फैसले के बाद विभिन्न राज्यों में फंसे प्रवासी श्रमिकों, छात्रों, पर्यटकों और अन्य श्रेणी के लोगों के लिए 1 मई से श्रमिक स्पेशल ट्रेनें चलाने का फैसला किया। इसमें रेलवे सेवा प्रदाता था और गाड़ी चलाने की स्वीकृति से लेकर समन्वय और सवारियों की सूची राज्यों की ओर से तय की जा रही थी। ट्रेनों के लिए भारी भीड़ उमड़ी। जहाँ ये गाड़ियां जा रही थीं वहाँ राज्यों को भूमिका में इस नाते भी रखना जरूरी था क्योंकि उनको बड़ी मात्रा में क्वारंटाइन सेंटर, शेल्टर होम और कम्युनिटी किचन जैसी तैयारियां करनी थीं। राज्यों की मांग के हिसाब से 1 मई से 31 अगस्त, 2020 के दौरान 4621 श्रमिक स्पेशल गाड़ियां चलाई गईं, जिनसे 63.19 लाख यात्रियों को उनके गृह राज्य पहुंचाया गया। इससे राज्य सरकारों या उनके प्रतिनिधियों से 433 करोड़ रुपए का किराया वसूला गया। हालांकि इन गाड़ियों के परिचालन में रेलवे को फायदे की जगह हानि हुई। श्रमिक एक्सप्रेस आरंभ होने के बाद से रेलवे पर दूसरी श्रेणी के मुसाफिरों का दबाव बना और 12 मई से नई दिल्ली से विभिन्न जगहों के लिए राजधानी टाइप 15 जोड़ी गाड़ियों को चलाने का फैसला हुआ। बाद में इसे और विस्तारित किया गया और त्यौहारों के लिए भी सेवाओं का विस्तार किया गया, लेकिन कोविड-19 से बचाव और संक्रमण रोकने के लिहाज से ठोस रणनीति बनाना, सेवाओं का संचालन बहुत कठिन और चुनौती भरा रहा।

जब यात्री गाड़ियां ठप रहीं तो भी आईआरसीटीसी के बेस किचनों का काम जारी रहा। उनकी मदद से कई इलाकों में सुपात्रों को भोजन मिलना संभव हुआ। बेस किचनों के आसपास के स्थानों पर रहनेवाले जरूरतमंद लोगों के लिए पका हुआ भोजन थोक में उपलब्ध कराने का काम रेलवे इसी से कर पाया। विजयवाड़ा, अहमदाबाद, मुंबई सेंट्रल, खुर्दा रोड, बालासोर, नई दिल्ली, प्रयागराज, झांसी, कानपुर, पुणे, सोलापुर, भुसावल, इटारसी, बेंगलूरु, हुबली, तिरुवनंतपुरम, हावड़ा और तमाम इलाकों में लाखों लोगो को भोजन उपलब्ध कराया गया। रेलवे सुरक्षा बल और दूसरे रेलवे प्राधिकरणों के साथ गैर-सरकारी संगठनों ने भी इस काम में मदद की। कई इलाकों में रेल कर्मचारियों ने अपने स्तर पर मदद की और भोजन के साथ कई आवश्यक वस्तुएं गरीबों को मुहैया कराईं।



कोरोना संक्रमण से बचाव के लिए आरंभ में रेलवे स्टेशनों तथा रेलगाड़ियों में जन-साधारण की जागरूकता के लिए स्थानीय भाषाओं में सूचना शिक्षा और संचार सामग्री की मदद ली गई। स्टेशनों पर सार्वजनिक घोषणाएं की गईं। रेलवे ने कोविड-19 त्वरित प्रतिक्रिया टीम का गठन भी किया। अनावश्यक यात्रा को हतोत्साहित करने और वरिष्ठ नागरिकों की असुरक्षित श्रेणी को अनावश्यक यात्रा करने से रोकने के लिए, रोगिय, छात्रों और दिव्यांगजन श्रेणी के लिए अनारक्षित और आरक्षित खंड को छोड़ कर सभी टिकटों की रियायती बुकिंग को निलंबित किया गया। कई इलाकों में शैक्षिक संस्थानों को अचानक बंद करने के कारण फंसे छात्रों के लिए अपने घरों में वापसी की सुविधा दी गई। रेलवे स्टेशनों पर अनावश्यक भीड़ से बचने के लिए भी रेलवे ने कड़े कदम उठाए। रेलवे कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए आंध्र प्रदेश के गुंटकल में रेलवे के मैदान को सब्जी बाजार में बदला गया।

इन सारी तैयारियों के साथ रेलवे ने कोरोना संकट को एक अवसर के रूप में लिया, खासतौर से उन सबसे अधिक चुनौती भरे इलाकों में 200 से अधिक परियोजनाओं को रिकार्ड समय में साकार किया गया, जहाँ सामान्य दिनों में भारी यातायात के दबाव में रेलवे को बहुत बाधाओं का सामना करना पड़ता। सुरक्षा-संरक्षा से जुड़े ये काम लंबे समय से लंबित थे। लॉकडाउन के दौरान पुलों से लेकर यार्ड रिमॉडलिंग तक का काम रेलवे ने साकार किया। रेलवे ने इस दौरान 82 पुलों की मरम्मत और पुनर्वास का काम किया जबकि 48 लेबल क्रॉसिंग गेटों पर सब-वे और अंडर ब्रिज निर्माण किया। रेलवे की ओर से 16 फुट ओवर ब्रिज का निर्माण, 14 जर्जर फुट ओवर ब्रिज को हटाने, 7 रोड ओवर ब्रिज का निर्माण, 5 यार्डों की रिमॉडलिंग और एक विद्युतीकरण परियोजना समेत 26 अन्य परियोजनाओं को साकार करना शामिल रहा। इन परियोजनाओं से रेलवे को मुख्य मार्गों पर सुरक्षा और संरक्षा के साथ गति को बढ़ाने में भी मदद मिलेगी। ये अहम परियोजनाएं रेलवे संचालन की राह में बड़ी बाधा पैदा कर रही थीं। आंध्र प्रदेश में विजयवाड़ा डिविजन में 2 नए पुलों के निर्माण का काम 3 मई को रेलवे ने पूरा किया तो आजमगढ़ स्टेशन के सिग्नल अपग्रेडेशन का काम 23 मई को पूरा हुआ। मुंबई डिविजन के तिलकनगर स्टेशन में आरसीसी बॉक्स का काम 28 घंटे और 52 घंटे के दो मेगा ब्लॉक के साथ 3 मई को पूरा हो गया।



भारतीय रेल प्रधानमंत्री की महत्त्वाकांक्षी 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' में भी बहुत मददगार साबित हुई। प्रवासी श्रमिकों की मदद के लिए शुरू इस महत्त्वाकांक्षी योजना में रेलवे ने श्रमिकों को बिहार, झारखंड, मध्य प्रदेश, ओडिशा, राजस्थान और उत्तर प्रदेश में 116 जिलों में काफी मदद की। इसकी निगरानी खुद रेल मंत्री पीयूष गोयल ने की। इस अभियान के तहत केंद्र के एक दर्जन मंत्रालय और विभागों को शामिल किया गया था, लेकिन रेलवे के शानदार कामकाज की व्यापक सराहना हुई।

नए भारत की नई रेल की तैयारी

हाल के सालों में भारतीय रेल में कई तरह के बदलाव हुए हैं, जिनका साफ असर अब दिख रहा है। सभी रेलवे स्टेशन आज सौ फीसदी एलइडी लाइट से जगमगा रहे हैं, जिससे यात्रियों को सुविधा से साथ काफी ऊर्जा बचत हो रही है। रेलवे में मौजूदा परंपरागत शौचालयों को जैव शौचालयों में बदलने और सभी नए सवारी डिब्बों में जैव शौचालय फिट करने के फैसले का साफ सफाई पर भी काफी असर पड़ा है। भविष्य में रेलवे को एलएचबी कोचों से लैस करने की रणनीति पर काम चालू है।

भारतीय रेल ने हाल के सालों में सुरक्षा-संरक्षा पर भारी निवेश किया है। 2017-18 के दौरान एक लाख करोड़ रुपए का 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' बनाने के बाद चुनिंदा क्षेत्रो में प्राथमिकता के साथ काम होने का असर यह है कि भारतीय रेल का संरक्षा रिकार्ड यूरोपीय मापदंडों के बराबर आ गया है। संचार और सूचना क्रांति का फायदा उठाते हुए रेलवे ने कई योजनाओं को जमीन पर उतारा है। मोबाइल आज आम आदमी का बड़ा हथियार बन गया है, जिसे ध्यान में रख कर कई योजनाएं आकार ले सकी हैं। हाल के तमाम अनुभवों के आलोक में राष्ट्रीय रेल योजना पर भी काम चल रहा है।

सरकार ने पूर्वोत्तर भारत में कनेक्टिविटी पर सबसे अधिक ध्यान दिया है। इसका असर यह रहा कि वहाँ की सारी मीटर लाइनों को बड़ी लाइनों में बदला जा चुका है। उग्रवाद की चुनौती के चलते कई रेल परियोजनाएं बाधित हुईं थीं, लेकिन हाल के सालों में तस्वीर काफी बदल चुकी है। उपेक्षित रहे पूर्वोत्तर भारत की सभी राज्यों की राजधानियां बड़ी लाइन से जोड़ने के तहत 20 बड़ी परियोजनाओं पर काम जारी है। इनकी लागत 43,771 करोड़ रुपए है। आम बजट 2020-21 में दूध, मांस और मछली समेत जल्दी खराब होने वाली वस्तुओं के लिए एक अबाधित राष्ट्रीय शीत आपूर्ति श्रृंखला बनाने के लिए पीपीपी के जरिए किसान रेल चलाने का फैसला किया गया था। यह परियोजना भी जमीन पर उतर रही है। इससे किसानों में एक नई उम्मीद जगी है।



भारतीय रेल 2020-21 के दौरान अपने बेड़े में 12,000 माल डिब्बे, 6,535 सवारी डिब्बे और 725 रेल इंजन को शामिल कर इसे और शक्तिशाली बनाने की राह पर है। बड़ी लाइन पर मानव रहित रेल फाटकों को समाप्त करने के बाद एक बड़ा महत्त्वाकांक्षी लक्ष्य पूर्ण विद्युतीकरण भारतीय रेल के कायाकल्प में खास मददगार होने जा रहा है। सारी बड़ी लाइनों के सौ फीसदी विद्युतीकृत होने से ईंधन की खपत कम करने से लेकर उत्पादकता बढ़ाने में बहुत मदद मिलेगी। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर भी रेलवे का नक्शा बदलने में खास मददगार बनेगा। 21वीं सदी में नए भारत की नयी रेल का आकार नए सिरे से गढ़ा जा रहा है। ■

वरिष्ठ पत्रकार और लेखक

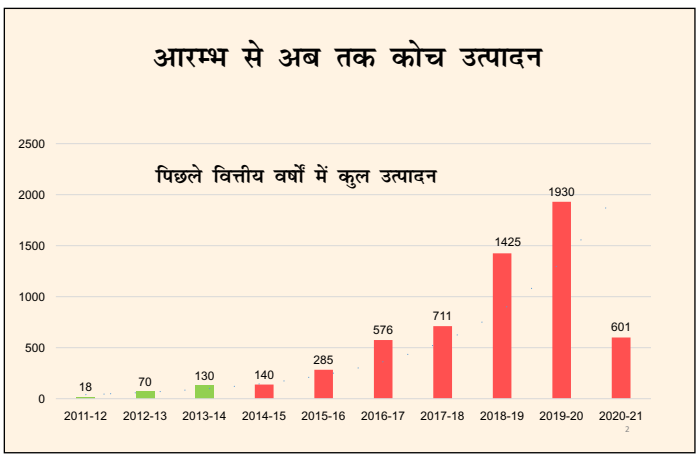
नित नए प्रतिमान गढ़ता : आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना

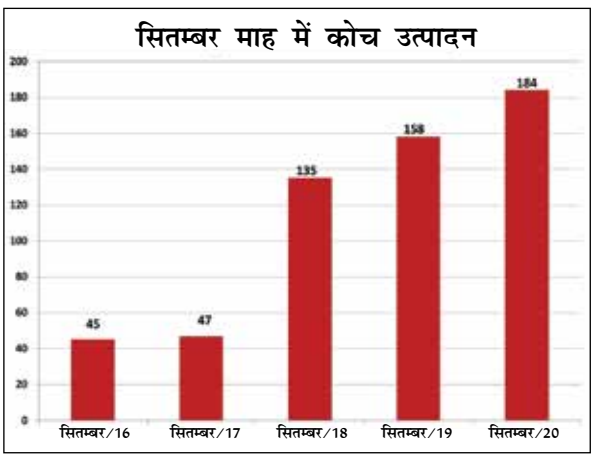


आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना, रायबरेली एक ग्रीन फील्ड प्रोजेक्ट है, जो विनिर्माण प्रक्रियाओं के लिए पर्यावरण के अनुकूल टिकाऊ प्रौद्योगिकी, गैर पारंपरिक ऊर्जा और हरियाली पर ध्यान देने के साथ ऊर्जा कुशल उपकरणों के उपयोग के अनुरूप बनाया गया है। इसका उद्देश्य 1,000 कोचों की वार्षिक उत्पादन क्षमता के साथ भारतीय रेल के लिए आधुनिक डिजाइन वाले स्टेनलेस स्टील एलएचबी कोचों का निर्माण करना है।

आधुनिक रेल डिब्बा कारखाने (एमसीएफ)ने चालू वर्ष में विनिर्माण प्रक्रिया को आधुनिक बनाने के लिए लंबा सफर तय कर भारतीय रेल की अग्रणी उत्पादन इकाई बनने की राह पर अग्रसर है। एमसीएफ प्रतिवर्ष 1,000 कोचों की स्थापित क्षमता को पार कर चुका है। एमसीएफ टाउनशिप की गतिविधियों में भी कई गुना वृद्धि हुई है। एमसीएफ को 1,000 कोच के लिए डिजाइन किया गया है, जिसके बावजूद 2018-19 में डिजाइन क्षमता से अधिक तथा 2017-18 की तुलना में दोगुने से ज्यादा 1,425 कोच के उत्पादन का रिकार्ड एमसीएफ द्वारा बनाया गया। आरेडिका की विकास यात्रा का सफर यहीं नहीं रुका तथा वर्तमान महाप्रबन्धक श्री वी. एम. श्रीवास्तव के कुशल नेतृत्व में आरेडिका ने 2019-20 में 1,930 कोच बनाने का लक्ष्य प्राप्त किया।

कोविड-19 वैश्विक महामारी से प्रभावित होने के बावजूद एमसीएफ द्वारा सितंबर माह में 184 कोच का उत्पादन किया गया, जो पिछले सभी वर्षों के सितम्बर माह में बनाए गए डिब्बों की तुलना में सर्वाधिक है। एमसीएफ को वित्तीय वर्ष 2020-21 में 1,229 कोचों का उत्पादन लक्ष्य दिया गया है, जिसके सापेक्ष में सितम्बर माह तक 601 कोचों का उत्पादन हो चुका है।







महाप्रबंधक श्री विनय मोहन श्रीवास्तव के मार्ग-निर्देशन में जून 2020 में आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना, रायबरेली में निर्मित स्मार्ट हमसफर रेक को महाप्रबंधक श्री विनय मोहन श्रीवास्तव ने हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। स्मार्ट हमसफर रेक को निम्नलिखित बेहतर सुविधाओं से सुसज्जित किया गया है –

पैसेंजर इंफॉर्मेशन कोच कम्प्यूटिंग यूनिट (PICCU) : यह स्विच बोर्ड कैबिनेट के अंदर फिट किया गया है। यह एक तरह का औद्योगिक कम्प्यूटर है जो कि स्मार्ट फीचर के सारे सामग्री को इंटीग्रेट करता है और ऑनलाइन डाटा मॉनिटरिंग का काम करता है।

पैसेंजर अनॉउंसमेंट/पैसेंजर इंफॉर्मेशन सिस्टम (PA/PIS) : दोनों कंपार्टमेंट दरवाजों के उपर लगाया गया है, जो यात्रियों को यात्रा से संबंधित महत्त्वपूर्ण जानकारियां, जैसे अगले आने वाले स्टेशन की दूरी और अनुमानित समय के बारे में जानकारी उपलब्ध कराता है।

डिजिटल डेस्टीनेशन बोर्ड : यह एक डिस्पले बोर्ड है जोकि प्रत्येक कोच के दोनों तरफ लगाया गया है। यह ट्रेन नंबर और कोच का प्रकार बताता है तथा डेस्टिनेशन भी बताता है।

वाई-फाई इंफोटेनमेंट सिस्टम : ट्रेन के अंदर यह मनोरंजन का एक साधन है, यह बहुत सारे प्रीलोडेड वीडियो, मूवीज, बच्चों के लिए गेम्स एवं यात्रियों के लिए संगीत उपलब्ध कराता है। इसको स्मार्ट फोन पर एक ऐप डाउनलोड करके देखा जा सकता है।

सिक्योरिटी एवं सर्विलांस मॉनिटरिंग सिस्टम : कोच के अंदर 6 कैमरे लगाए गए हैं। यह विभिन्न गतिविधियों को रिकार्ड करता है और पीआइसीसीयू को भेजता है जहाँ से इसकी ऑनलाइन मॉनिटरिंग की जाती है।

इमरजेंसी टॉक बैक : यह यात्रियों को सुरक्षा और चिकित्सा सेवाओं के लिए लगाया गया है जिससे यात्री सुपरवाइजर से बात कर सकते हैं। इससे यात्रियों को शीघ्र ही सुविधाएं उपलब्ध कराई जा सकती हैं, यह चेन पुलिंग की समस्या को भी कम करता है।

ऑन-बोर्ड कंडीशन मॉनिटरिंग सिस्टम एंड अदर सेफ्टी सिस्टम : यह सिस्टम पहिए में होने वाली सेलिंग और बियरिंग में होने वाली समस्या एवं ट्रैक में होने वाली समस्या को मॉनिटर करता है। इसका डाटा क्लाउड में स्टोर होता है, जिसे यूजर आईडी और पासवर्ड के माध्यम से मॉनिटर करते हैं। इससे प्राप्त डाटा का विश्लेषण करके समस्या का समाधान किया जाता है।

एयर क्वालिफायर - चोक्ड फिल्टर सिस्टम : इसके द्वारा कोच के अंदर होने वाली वायु की गुणवत्ता के बारे में जानकारी प्राप्त होती है। इसमें मुख्यत: वायु में उपस्थित पीएम, रिलेटिव ह्यूमिडिटी, तापमान, वोल्टाइल ऑरगेनिक कंपाउण्ड की मात्रा के बारे में पता चलता है।

टॉयलेट आक्यूपेन्सी सेंसर : इससे यह पता चलता है कि टॉयलेट वैकेंट है या नहीं।

एनर्जी मीटरिंग मॉड्यूल : यह कोच में खपत होने वाली उर्जा के बारे में जानकारी देता है।

वॉटर लेवल सेंसिंग मॉड्यूल : इससे टैंक में पानी की मात्रा के बारे में जानकारी मिलती है तथा इसमें एक ऐसा सिस्टम होता है, जिसके द्वारा एसएमएस के माध्यम से अगले पानी भरने वाले स्टेशन को सूचना मिल जाती है।

पैनिक बटन : प्रत्येक लेबेट्री में पैनिक बटन लगा हुआ है जिससे अगर किसी व्यक्ति को लेबेट्री के अंदर कोई समस्या हो तो इस बटन की मदद से सहायता पा सकता है।



एमसीएफ द्वारा पर्यावरण संरक्षा के लिए कदम बढ़ाते हुए पिछले वर्ष लगभग 18,000 पेड़ लगाए गए थे एवं इस वर्ष लगभग 30,000 पेड़ लगाने का लक्ष्य है। विगत छह महीनों में लगभग 20,000 पेड़ लगाए गए। एमसीएफ में स्थित 03 मेगावॉट क्षमता के सोलर संयंत्र द्वारा वित्तीय वर्ष 2019-20 में कुल 36 लाख 78 हजार 245 यूनिट बिजली का उत्पादन किया गया।

इंडियन स्कूल ऑफ बिजनेस, हैदराबाद द्वारा एक अध्ययन किया जा रहा है जिसमें यह पता लगाने का प्रयास किया जा रहा है कि एमसीएफ की स्थापना से इसके चारों तरफ स्थित स्थानों तथा उसमें निवास करने वाले लोगों के जीवन पर क्या असर पड़ा है? इस अध्ययन में यह उभर कर आया है कि एमसीएफ की स्थापना से इस इलाके की रोड कनेक्टिविटी, रोजगार उपलब्धता, शिक्षा तथा स्वास्थ्य सुविधा पर्याप्त रूप से बढ़ी है। इसके अतिरिक्त खेल-कूद की सुविधाएं, पर्यावरण एवं स्किल इम्प्रूवमेंट इत्यादि के क्षेत्र में पर्याप्त अनुकूल प्रभाव हुआ है।







भारत सरकार एवं रेल मंत्रालय द्वारा जारी की गई दिशा-निर्देशों के अनुसार एमसीएफ में 16 से 30 सितंम्बर, 2020 तक 'स्वच्छ भारत मिशन' के अंतर्गत 'स्वच्छता पखवाड़े' के तहत् स्वच्छता के प्रति जागरूक करने के लिए विभिन्न कार्यक्रमों का आयोजन किया गया। आरेडिका द्वारा कोविड-19 से संबंधित बेहतर स्वच्छता का प्रचार-प्रसार किया गया, साथ ही स्वच्छता पखवाड़े के दौरान मास्क, सेनिटाइजर, साबुन एवं अन्य सुरक्षा सामग्री का वितरण किया गया।

आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना, रायबरेली में राजभाषा पखवाड़ा-2020 (01 से 14 सितंबर) के अन्तर्गत विभिन्न कार्यक्रमों का आयोजन मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं राजभाषा अधिकारी के नेतृत्व में संपन्न किया गया। आचार्य महावीर प्रसाद द्विवेदी पुस्तकालय, प्रशासनिक भवन, आरेडिका में दिनांक 03 सितम्बर, 2020 को 'शब्द अनुवाद प्रतियोगिता' एवं 'पत्र लेखन प्रतियोगिता', दिनांक 05 सितम्बर, 2020 को 'कोरोना महामारी के दौरान स्वच्छता की प्रासंगिकता' विषय पर निबन्ध लेखन प्रतियोगिता एवं तकनीकी शब्दावली प्रतियोगिता, दिनांक 07 सितम्बर, 2020 को 'राजभाषा विषय' पर प्रश्नोत्तरी (क्विज) प्रतियोगिता व दिनांक 10 सितम्बर, 2020 को काव्य पाठ का आयोजन किया गया। कोविड-19 की वर्तमान परिस्थतियों को ध्यान में रखते हुए काव्य पाठ का ऑनलाइन लाइव प्रसारण-यूट्यूब के माध्यम से किया गया। राजभाषा पखवाड़ा 01 से 14 सितंबर, 2020 तक आयोजित किया गया। सभी प्रतियोगिता के सफल प्रतिभागी कर्मचारियों को मुख्य राजभाषा अधिकारी एम.के. अग्रवाल द्वारा पुरस्कृत किया गया।

आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना, के राजभाषा विभाग द्वारा प्रकाशित 'प्रतिबिंब' पत्र (वार्षिकांक-2020) का प्रकाशन दिनांक 14 सितम्बर, 2020 को किया गया, जिसका विमोचन महाप्रन्धक श्री वी.एम. श्रीवास्तव द्वारा किया गया। ■





स्मार्ट एवं सस्टेनेबल मैन्युफैक्चरिंग : रेल पहिया कारखाना के परिप्रेक्ष्य में

श्री संजीव किशोर

रेल पहिया कारखाना भारतीय रेल की एकमात्र उत्पादन इकाई है जिसमें ऑटोमेटेड मैन्युफैक्चरिंग लाइन का प्रावधान है। यहाँ पहियों, धुरों और पहिया सेटों का निर्माण सन् 1984 से हो रहा है। रेपका में मैन्युफैक्चरिंग को स्मार्ट एवं सस्टेनेबल बनाने के लगातार प्रयास किए जा रहे हैं। प्रथम औद्योगिक क्रांति को वाष्प इंजन से जोड़ा जाता है, द्वितीय औद्योगिक क्रांति को असेंबली लाइन प्रोडक्शन से एवं तृतीय औद्योगिक क्रांति को इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी के माध्यम से जाना जाता है। आजकल 'चौथी औद्योगिक क्रांति' की चर्चा है जिसे साइबर-फिजिकल सिस्टम्स के आधार पर जाना जाता है। हर कंपनी को भविष्य में एक डिजिटल कंपनी बनना ही है। यह अपने आप में सत्य माना जा सकता है, परंतु हैवी इंजीनियरिंग के संदर्भ में इसे अगर भली प्रकार कार्यान्वित करना हो तो हमें स्मार्ट मैन्युफैक्चरिंग को जिस नजरिए से देखना होगा, वह है :- 1. स्केल एवं स्कोप, 2. कॉस्ट प्रति यूनिट, 3. सस्टेनेबिलिटी एवं 4. ऑटोमेशन। ये चारों आयाम एक-दूसरे पर पूरी तरह निर्भर करते हैं।

स्मार्ट विनिर्माण / रेल पहिया कारखाना



रेल पहिया कारखाना ने 26 सितंबर को 409 पहियों का निर्माण किया जोकि एक दिन में सर्वाधिक पहिया सेट निर्माण करने का रिकॉर्ड है। गत वर्ष 23,210 'रोलिंग स्टॉक इक्विवेलेंट' एक्सल एवं व्हील सेट बनाए गए, जिसमें एलएचबी एक्सल, वैगन व्हील सेट्स एवं लोकोमोटिव एक्सल इत्यादि सम्मिलित हैं जोकि अपने आप में एक रिकॉर्ड है। इसी प्रकार 2019-20 में 1,76,387 पहिए बनाए गए जोकि 2018-19 की तुलना में लगभग 35% ज्यादा था। अगर अगस्त 2020 का उत्पादन देखा जाए तो धुरों का उत्पादन 6,184 था जोकि अगस्त 2019 के उत्पादन 5,357 से 12% अधिक रहा। इसी प्रकार अक्टूबर 2018 में जहाँ 265 धुरों की फोर्जिंग प्रतिदिन की जाती थी वहीं जनवरी 2020 तक यह 5.6% बढ़कर 280 तक पहुंच चुकी थी। जहाँ तक संभव हो सकता है, तीनों आर्क फरनेस लगातार चलाया जाना भी सुनिश्चित किया गया है।



रेपका का पहिया सेट यार्ड

जहाँ तक स्कोप का प्रश्न उठता है, रेपका ऐसी एकमात्र भारतीय रेल की प्रोडक्शन इकाई है जो यूरोपियन एवं अमेरिकी, दोनों ही क्वालिटी स्टैंडर्ड्स द्वारा सत्यापित है। हम नॉर्थ अमेरिका को भी पहिए एवं धुरों का निर्यात कर सकें, इसलिए अमेरिकन एसोसिएशन ऑफ रेलरोड्स के स्टैंडर्ड एम-1003 से सत्यापित होने की प्रक्रिया भी चल रही है। लगभग 329 करोड़ रुपये की लागत से एक नई एक्सल फोर्जिंग लाइन की स्थापना का कार्य अक्टूबर 2021 तक पूरा होने की संभावना है। लगभग 280 करोड़ रुपये की लागत से एक नई एक्सल मशीनिंग लाइन का भी प्रावधान किया गया है।

कॉस्ट/यूनिट कम करने के लिए हर प्रकार की इन्वेंटरी को कम करना अति आवश्यक माना गया है। नवंबर 2018 में एक्सल शॉप की इन्वेंटरी लगभग 9,000 थी जिसे दिसंबर 2019 तक घटाकर 1,162 तक ले आया गया और तत्पश्चात लगभग उसी संख्या पर रखा जा रहा है। पिछले लगभग एक वर्ष में ह्वीलसेट में 11 से 16 प्रतिशत की कमी आई है। रेपका के पहिया सेट के दाम चीन से आयातित पहियों से भी कम हो गए हैं। तीसरा आयाम है, सस्टेनेबिलिटी। हाल ही में एक थर्मल सैंड रिक्लेमेशन प्लांट लगाया गया है जिसने अब तक लगभग 1,500 टन सेंड को रीसाइकिल कर दिया है। रेपका के पास 5,000 मीट्रिक टन से ज्यादा इस्तेमाल किया हुआ सेंड उपलब्ध है, जिसे रिसाइकल किया जा रहा है और इस वर्ष सेंड नहीं खरीदा

जा रहा है। इससे लागत ही नहीं प्रदूषण भी कम होगा। सिद्धांत है- रीड्यूस, री-साइकिल एवं री-यूज। रेपका में एक ऑक्सीजन प्लांट भी है, जो पाइप से ऑक्सीजन गैस की सप्लाई करता है। सिलेंडर की अपेक्षा, इससे खपत में कमी आती है।



सैंड रीक्लेमेशन प्लांट का एक दृश्य

कारखाने के आस-पास वायु प्रदूषण कम करने के लिए एक विशालकाय सेकेंडरी फ्यूम एक्सट्रैक्शन सिस्टम की व्यवस्था की गई है। वर्ष 2019 से अभी तक लगभग 287 टन पार्टिकुलेट निकालकर वातावरण को प्रदूषण से बचाया गया।



रेपका के सेकंडरी फ्यूम एक्सट्रैक्टर सिस्टम का एक विहंगम दृश्य

रेपका ने नेवेट लैंड कंजर्वेशन, वेस्ट सैग्रीगेशन और वॉटर रीसाइकलिंग पर भी उत्तम कार्य किया है। पुराने कंस्ट्रक्शन के समय बनाए गए कुओं को पुनर्जीवित कर उनके चारों ओर ऐसी व्यवस्था की गई है कि बरसात का पानी कुओं को स्वयं चार्ज करता रहे। नए कुओं की खुदाई भी की जा रही है, जिससे कारखाने के लिए जल खरीदने की जरूरत कम हो गई है।



अब हम चौथे आयाम पर आते हैं जो है, ऑटोमेशन। ऑटोमेशन एक ओर प्रोडक्टिविटी बढ़ाता है तो दूसरी ओर इंडस्ट्रियल सेफ्टी को भी बढ़ावा देता है। इसी दिशा में रेपका में कई कदम उठाए गए हैं। रेपका घिसे हुए पहिए वापस लाकर उनको टुकड़ों में काटकर इलेक्ट्रिक फर्नेस में पिघला कर नए पहिए बनाता है। यह कार्य कष्टप्रद है क्योंकि लगभग 120 कर्मचारी यह कार्य करते हैं। गत वर्ष से इस कार्य को ऑटोमेट करने हेतु कदम उठाए गए, जिससे पहली प्रोटोटाइप मशीन ने जनवरी 2020 में काम करना प्रारंभ किया था और 10,000 पहिए काट लेने का मुकाम हासिल कर लिया है। इससे वर्किंग कंडीशन बेहतर होने के साथ-साथ सेफ्टी और प्रोडक्टिविटी के भी नए आयाम हासिल हुएं। इस मशीन के सिस्टम इंटीग्रेशन और निर्माण का कार्य रेपका ने खुद किया और सीखा कि जिन समस्याओं के लिए बाहर बाजार में रेडीमेड उपाय उपलब्ध नहीं है, उनका हल स्वयं ढूंढ़ा ज सकता हैं।



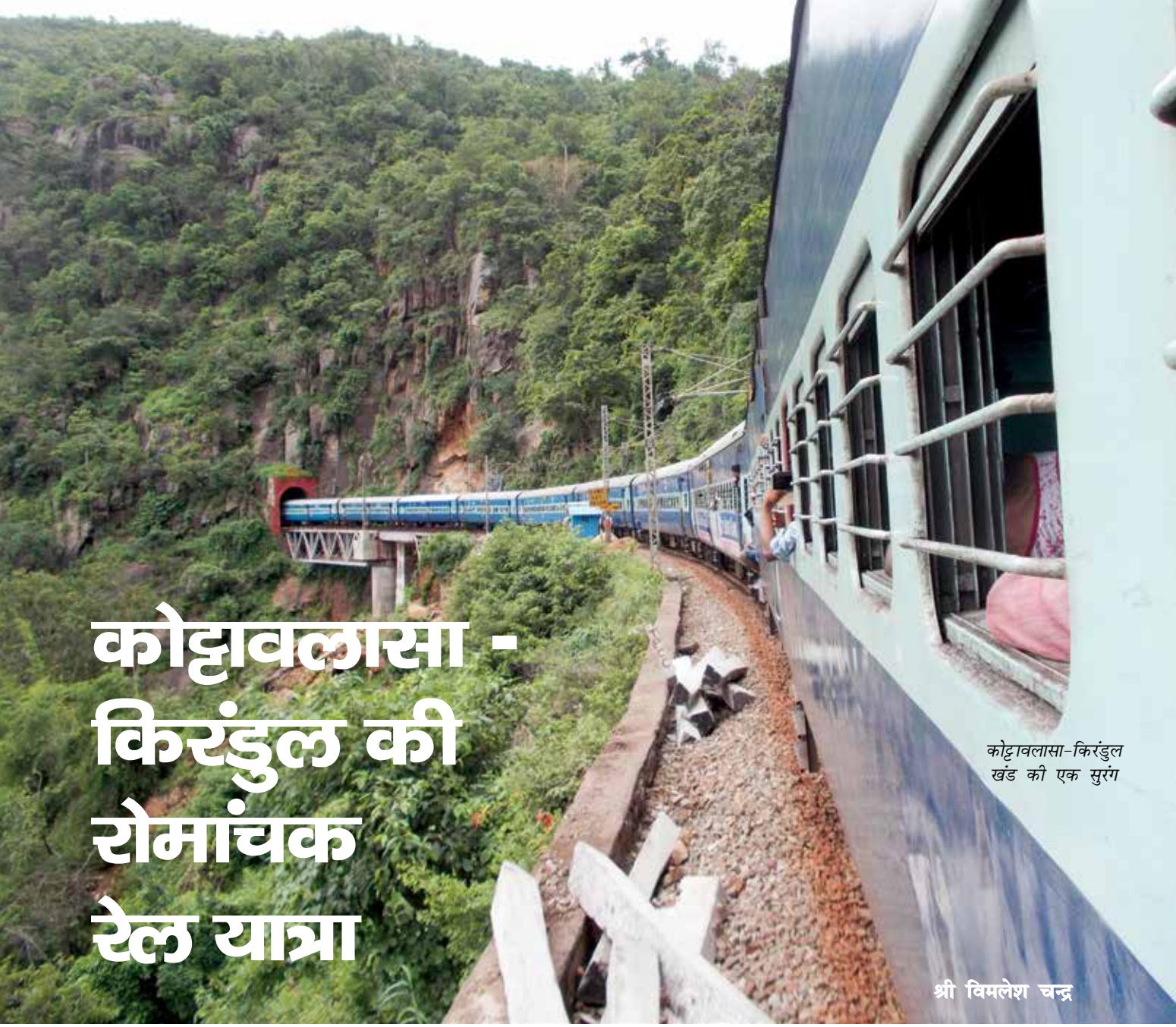
रेपका की स्वनिर्मित ऑटोमेटिक स्क्रैप पहिए काटने की मशीन

सेफ्टी को बढ़ाने की एक और पहल है, अंडरग्राउंड टनल को रीरूट कर ऊपर लाना। इसकी भी प्लानिंग और डिजाइन का कार्य पूरा हो चुका है। अगले वर्ष तक इसे भी पूरा कर लिया जाएगा। ऑटोमेशन से, उपलब्ध रिसोर्सेज के उपयोग की हमारी क्षमता में सुधार आता है, जैसे एक्सल शॉप में किया गया एक बदलाव। पहले एक सीएनसी मशीन के ब्रेकडाउन से पूरी 'बी' लाइन रुक जाती थी। पीएलसी लॉजिक प्रोग्राम को बदलने से इस मशीन को आइसोलेट करना संभव हो गया है। अब पूरी लाइन नहीं रुकती बल्कि कुछ हिस्सों में कार्य होता रहता है। ऑटोमेशन का सबसे नया आयाम है मशीनों को नेटवर्क से जोड़ना। रेपका में 13 मशीनों को नेटवर्क से जोड़ा गया है, जिससे उनकी रिमोट मॉनिटरिंग संभव हो पाई है। इसके अलावा पीएलसी बेस्ड सिस्टम एवं डैशबोर्ड्स का बेहतर इस्तेमाल पहले से ही किया जा रहा है।

निष्कर्ष के तौर पर यह कहना उचित होगा कि स्केल एवं स्कोप, सस्टेनेबिलिटी, प्रति यूनिट लागत और ऑटोमेशन पर ध्यान देने से मैन्युफैक्चरिंग के नए आयाम पाए जा सकते हैं। स्मार्ट मैन्युफैक्चरिंग का मतलब है प्रोडक्शन के स्केल एवं स्कोप को बढ़ाना, कैपेसिटी को बढ़ाना, कॉस्ट एलिमेंट्स को समझना, वेस्ट का रिडक्शन, जहाँ तक हो सके, चीजों को रीसाइकिल करना और कम इस्तेमाल करना और ऑटोमेशन के माध्यम से सेफ्टी, इंटीग्रेशन, वर्किंग कंडीशन, रिसोर्स फ्लैक्सिबिलिटी एवं नॉलेज क्रिएशन को बढ़ावा देना। ■

प्रमुख यांत्रिक इंजीनियर, रेल पहिया कारखाना

कोट्टावलासा - किरंडुल की रोमांचक रेल यात्रा



कोट्टावलासा-किरंडुल खंड की एक सुरंग

श्री विमलेश चन्द्र

कोट्टावलासा-किरंडुल की मेरी यह यादगार यात्रा 16 और 17 जुलाई, 2018 को की गई थी। किसी एक पैसेंजर ट्रेन से एक दिन में लगातार 15 घंटे में 445 किमी जाना और देर रात्रि बारिश में पहुंचना और फिर दूसरे दिन सुबह जल्दी तेज बारिश में उसी पैसेंजर ट्रेन से वापस 445 किमी की यात्रा करते हुए 15 घंटे में आना। मतलब, 890 किमी की यात्रा 30 घंटे तक किसी यात्री गाड़ी से करना, जो सभी स्टेशन पर रुके। यह यात्रा मेरे लिए अपने आप में एक रिकार्ड बन गई थी। हालत पस्त हो गई थी, फिर भी यात्रा तो करनी ही थी। आखिर जूनून क्या-क्या नहीं करा देता है? इसी यात्रा के लिए भावनगर से विशाखापट्टनम तक 2,110 किमी की दूरी तय करके गया था। मेरी यह रेल यात्रा विशाखापट्टनम से किरांडुल तक और फिर वापस किरांडुल से विशाखापट्टनम तक थी। एक बार में आंध्र प्रदेश, ओडिशा और छत्तीसगढ़ राज्यों की यह यात्रा मेरे लिए विशेष बन गई। शायद पूरी ट्रेन में मैं ही ऐसा था, जो शुरुआत से अंत तक ट्रेन में यात्रा की हो। इस रुट में एक रोचक स्टेशन था, भेजा। सचमुच में इस स्टेशन के नाम की तरह मेरी भी भेजा फ्राई जैसा हो गई थी, लेकिन मजा भी खूब आया। आखिर यह रेलवे अपने जटिल निर्माण के लिए प्रसिद्ध जो है। नक्सलियों के हमले के बारे में पढ़ सुन कर थोड़ा डर भी लग रहा था। वास्तव में इन्हें मुख्यधारा में लाने की सख्त ज़रूरत है। पहली बार आदिवासी लोगों को नकदीक से देखा-समझा। के.के. रेल लाइन के बारे में काफी कुछ रोचक जानकारी है, जिसे इस लेख में लिख रहा हूँ। इस रेल यात्रा में मैंने एक हजार के आसपास फोटो खींचे होंगे। के.के. लाइन के लिए काम कर रहे रेलवे के लोग बहुत कठिन और रिस्क के साथ ड्यूटी कर रहे हैं। सभी के लिए जितनी प्रशंसा की जाए वह कम है। मैंने एक जगह इंटरनेट पर पढ़ा था कि के.के. रेलवे लाइन न केवल भारतीय रेल का बल्कि विश्व का सबसे लम्बा घाट सेक्शन है। मुझे विश्वास नहीं हुआ। फिर इंटरनेट पर थोड़ी-बहुत खोजबीन की। तब यह जानकारी सही लगी। हालांकि इस लंबे सेक्शन में कुछ समतल या प्लेन एरिया भी हैं। इन सभी को मिलाकर यह सबसे लंबा घाट सेक्शन हो जाता है। पहली बार मुझे इस रेलवे लाइन के बारे में काफी



के.के. रेल लाइन में चलने वाली गाड़ी में लगा विस्टाडोम कोच

पहले अर्थात् वर्ष 1993 या 94 में पता चला था। उस समय भारतीय रेल के सबसे ऊँचे रेलवे स्टेशन सिमलीगुडा के बारे में जाना था। तब से मन में इच्छा रही इस खंड पर घूमने की। किन्तु ऐसा हो न सका। लगभग 25 वर्षों के बाद वर्ष 2018 में जाकर इसे देखने-समझने का अवसर मिला।



कोट्टावलासा-किरंडुल रेलवे लाइन का रोचक इतिहास

कोट्टावलासा-किरंडुल रेलवे लाइन वर्ष 2003 से पूर्व-तटीय रेलवे जोन के अंतर्गत वाल्टियर रेलवे डिवीजन में आती है। इसके पहले यह 2003 तक दक्षिण-पूर्व रेलवे के अंतर्गत आती थी। यह आंध्र प्रदेश, ओडिशा और छत्तीसगढ़ के तीन राज्यों से होकर गुजरती है। कोट्टावलासा-किरंडुल रेलवे लाइन को के.के. लाइन भी कहा जाता है। वर्ष 1960 में भारतीय रेल ने तीन परियोजनाएं शुरू की थीं। पहली कोट्टावलासा-अराकू-कोरापुट-जयपुर-जगदलपुर-दंतेवाड़ा-किरांडुल रेल लाइन परियोजना, दूसरी झारसुगुडा-संबलपुर-बरगढ़-बलंगिर-टिटलागढ़ परियोजना और तीसरी बीरमित्रपुर-राउरकेला-बिमलागढ़-किरिबुरु परियोजना। एक साथ बनाई गई इन तीनों रेल परियोजनाओं को लोकप्रिय रूप से डीबीके परियोजना या दंडकारण्य-बलंगिर-किरिबुरु परियोजना के रूप में जाना जाता था। के.के. लाइन का निर्माण 1961 से 1968 के बीच किया गया था। जिसे वर्ष 1968 में खोला गया था, जबकि के.के. लाइन को यात्री रेल गाड़ियों के लिए दस वर्ष बाद अर्थात् वर्ष 1978 में खोला गया था। कोट्टावलासा-किरांडुल लाइन को दक्षिण पूर्व रेलवे जोन के तहत लौह अयस्क के परिवहन के लिए जापान की वित्तीय सहायता से बनाकर खोला गया था। यह स्वतंत्रता के बाद निर्मित होने वाली किसी घाट सेक्शन में पहली घाट सेक्शन वाली रेलवे है। जापान के सहयोग से बनी ये तीनों परियोजनाएं बीके (B-K), एसटी (S-T) और के.के. (K-K) लाइन के नाम से जानी जाती हैं, जिसमें बिमलागढ़-किरुबुरु 34 किमी लंबी और टीटलागढ़-संबलपुर 182 किमी लंबी है। इन दोनों का निर्माण वर्ष 1967 में किया गया था।

के.के. रेलवे लाइन का विद्युतीकरण

इस रेल लाइन का विद्युतीकरण चार चरणों में पूरा किया गया था। किरांडुल-जगदलपुर सेक्शन वर्ष 1980 में पूरा हो गया था। जगदलपुर-कोरापुट खंड वर्ष 1981 में पूरा हुआ था।





के.के. रेलवे लाइन का पहला एवं अंतिम रेलवे स्टेशन

कोरापुट-अरकू-वाल्टियर खंड वर्ष 1982 में पूरा हुआ। इस प्रकार कोट्टावलासा-किरांडुल मार्ग पूरी तरह से वर्ष 1982 में विद्युतीकृत हुआ था। इस रेल लाइन को मुख्य रूप से मालगाड़ी चलाने के लिए उपयोग किया जाता है, जो वाल्टियर डिवीजन के लिए बड़ी कमाई करती है। इस लाइन के माध्यम से करीब 3,000 करोड़ रुपए का लाभ आता है। बालाडिला से लौह अयस्क को इस लाइन के माध्यम से विशाखापट्टनम तक ले जाया जाता है। फरवरी-मार्च 2018 में रेल इंजीनियरों ने कोट्टावलासा-कोरापुट-किरांडुल (के.के.) पुल पर स्थित देश के सबसे उंचे ब्रॉड गेज के क्षतिग्रस्त पुल को 60 दिनों में फिर से रेल यातायात के लिए ठीक कर दिया था।

सिमलीगुडा इस खंड का सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन

सिमलीगुडा रेलवे स्टेशन इस रेल खंड का सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन है। कश्मीर रेलवे बनने से पहले सिमलीगुडा रेलवे स्टेशन भारतीय रेल का सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन था। यह विश्व में सबसे ज्यादा ऊंचाई वाले रेल स्टेशनों में से एक है। सिमलीगुडा रेलवे स्टेशन एक खूबसूरत और छोटा स्टेशन है। इसकी ऊंचाई 997.6 मी. है। इस स्टेशन से 11 किमी दूर अरकू घाटी एक सुप्रसिद्ध पर्यटन स्थल है।

किरांडुल और कोट्टावलासा रेलवे स्टेशन

किरांडुल रेलवे स्टेशन छत्तीसगढ़ में पड़ता है। इसकी ऊंचाई 631 मीटर (2,070 फीट) है। यह वाल्टेयर रेलवे डिवीजन में आता है। किरांडुल रेलवे स्टेशन भारतीय राज्य छत्तीसगढ़ के दंतेवाड़ा जिले का एक शहर है। वर्ष 1980 में किरांडुल रेलवे स्टेशन को विद्युतीकृत किया गया था। यहाँ कुछ ही यात्री ट्रेनें आती हैं जबकि कोट्टावलासा रेलवे स्टेशन आंध्र प्रदेश के विजयनगरम जिले में पड़ता है। इसकी ऊंचाई 56 मीटर (184 फीट) है। यह विशाखापट्टनम बंदरगाह में किरांडुल और बैलाडिला के आसपास की खानों से लौह अयस्क की ढुलाई के लिए प्रमुख बिंदु है। वर्ष 1893 और 1896 के बीच, ईस्ट कोस्ट स्टेट रेलवे के द्वारा 1,288 किमी (800 मील) यातायात के लिए खोला गया था। वर्ष 1898-99 में बंगाल नागपुर रेलवे ने इसे दक्षिणी भारत की रेल लाइन से जोड़ा था। विशाखापट्टनम-कोट्टावलासा-अराकू-कोरापुट-जयपुर-जगदलपुर-दंतेवाड़ा-किरांडुल खंड को वर्ष 1980-83 में विद्युतीकृत किया गया था।

अरकू घाटी

यहाँ की सुन्दर अरकू घाटी, कश्मीर को टक्कर देने वाली घाटी है। अरकू घाटी आंध्र प्रदेश में स्थित है, जो विशाखापट्टनम जिले में आती है। इसकी ऊंचाई 910 मीटर (2,909 फीट) है। यह एक हिल स्टेशन है। यह पूर्वी घाटों के विभिन्न घाटों में से एक घाटी है। यह ओडिशा राज्य सीमा के नजदीक है, जो पूर्वी घाट में विशाखापट्टनम से 114 किमी (71 मील) की दूरी पर स्थित है। यहाँ स्थित अनंतगिरी और सनकर्मेटा संरक्षित वन अरकू घाटी का हिस्सा हैं, जो जैव विविधता में समृद्ध हैं। यहाँ बॉक्साइट के लिए खनन किया जाता है। आंध्र प्रदेश में सबसे ज्यादा ऊंची चोटियों में से एक है। यह 5,000 फीट (1,500 मीटर) की ऊंचाई तक है, जो गैलिकोंडा पहाड़ी





पहाड़ी क्षेत्र में गाड़ी की क्रॉसिंग

का हिस्सा है। इसकी ऊंचाई समुद्र तल से लगभग 1,300 मीटर ऊपर है। यह घाटी लगभग 36 किमी में फैली है। अरकू, विशाखापट्टनम से रेल और सड़क, दोनों के माध्यम से जुड़ा हुई है।

के.के. रेलवे लाइन की रोचक विशेषताएँ

भारतीय रेल में मालगाड़ियों में एयर ब्रेक प्रणाली का सर्वप्रथम सफल परीक्षण के.के. लाइन में ही किया गया था। इस प्रथम परीक्षण में एक साथ 8 डीजल इंजनों को जोड़कर मालगाड़ी चलाई गई थी। यह पहली रेलवे लाइन है, जिसमें गति नियंत्रण के लिए 03 कैच साइडिंग बनाई गई है। यात्री गाड़ी में मालगाड़ी का इंजन और मालगाड़ी में एक साथ दो या तीन इंजन लगा होना खुद इस रेल मार्ग के चढ़ाई और जटिलता को बताता है। यह रेल लाइन अरकू घाटी के मध्य से पूर्वी घाटों के पहाड़ी खंडों को पार करती है। इस मार्ग में केवल एक यात्री गाड़ी चलती है जबकि मालगाड़ियों की संख्या दिन भर में 50 से 100 के बीच होगी। सभी में लौह अयस्क की ढुलाई होती है, जो भिलाई और विशाखापट्टनम स्टील प्लांट में ले जाए जाते हैं। कोट्टावलासा-किरंदुल खंड को ग्रुप ई-स्पेशल क्लास लाइन के रूप में वर्गीकृत किया गया है, जिसमें रेलगाड़ी की गति 100 किमी/घंटा से कम होनी चाहिए। इस रेलवे लाइन की ऊंची-नीची, तीव्र ढलान व चढ़ान के कारण उच्च शक्ति के एक साथ तीन बिजली रेल इंजनों को जोड़कर लंबी मालगाड़ी को चलाया जाता है। इसमें कुल 47 रेलवे स्टेशन और 60 सुरंगें बनी हैं। इसमें कुल पुलों की संख्या 1,268 है, जिसमें बड़े पुलों की संख्या 85 है। सबसे लंबा रेल पुल कोलाब रेल पुल है, जिसकी लंबाई 485 मीटर है। कुल कर्व की संख्या 584 है, जिसमें 8 डिग्री वाले कुल 232 कर्व हैं। इसमें ढलान में 60 में 01 तथा चढ़ान में 100 में 01 का रुलिंग ग्रेडिएंट है। यह सिंगल लाइन वाला रेल मार्ग है, जो अब दोहरी रेल लाइन वाला हो रहा हैं। इसमें 60 सुरंगों में 52 सीधी हैं जबकि 8 गोलाई वाली हैं। इन सुरगों की कुल लंबाई 14,908 मी. होती है। सबसे लंबी रेल सुरंग, सुरंग संख्या 35/36 है जो 896 मी. लंबी है। कई सुरंगें 520 मीटर से ज्यादा लंबी हैं। सबसे ऊंचा रेल पुल, पुल सं 669 है। इसके घाट सेक्शन में अनंतगिरी घाट सेक्शन 61 किमी लंबा, मालीगुड़ा घाट सेक्शन 35 किमी, सिलाकजोरी घाट सेक्शन 76 किमी तथा बाचेली घाट सेक्शन 36 किमी लंबा है। यहाँ कोलाब और दंतेश्वरी नामक नदी पर बने दो बड़े पुल हैं। इस खंड में दो जॉर्ज पुल हैं, जिसमें पहला मालीगुडा में और दूसरा नेरली में है।

रोचक नाम वाले रेलवे स्टेशन

इस मार्ग में चार-पांच रोचक नाम वाले स्टेशन भी हैं। इनमें से कुछ स्टेशन 'भेजा', 'धानापुर उड़ीसा' (एक नाम के दो स्टेशन) 'कुम्हार मारेगा', 'दिल मिली', 'जयपुर उड़ीसा (एक नाम के दो स्टेशन)', 'गोरापुर', 'भंसी' नाम वाले स्टेशन भी इस सेक्शन में हैं। घाट सेक्शन में यात्रा करने वाले रेल प्रेमियों को एक बार जरूर इस पूरे सेक्शन में यात्रा करनी चाहिए। ■

सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर,
अहमदाबाद मंडल





रोचक नाम वाले रेलवे स्टेशन

राजभाषा हिंदी के प्रभावी कार्यान्वयन में दस 'प्र' की भूमिका

डॉ. सुमीत जैरथ



राजभाषा अर्थात् राज-काज की भाषा, अर्थात् सरकार द्वारा आम-जन के लिए किए जाने वाले कार्यों की भाषा। राजभाषा के प्रति लगाव और अनुराग राष्ट्र प्रेम का ही एक रूप है। संविधान सभा ने 14 सितंबर, 1949 को हिंदी को राजभाषा का दर्जा प्रदान किया था। वर्ष 1975 में राजभाषा विभाग की स्थापना की गई और यह दायित्व सौंपा गया कि सभी केंद्र सरकार के कार्यालयों/मंत्रालयों/उपक्रमों/बैंकों आदि में अधिक से अधिक कार्य हिंदी में किया जाना सुनिश्चित किया जाए। तब से लेकर आज तक देश भर में स्थित केंद्र सरकार के विभिन्न कार्यालयों एवं विभागों आदि में सरकार की राजभाषा नीति का अनुपालन तथा सरकारी काम-काज में हिंदी के प्रयोग को बढ़ावा देने में राजभाषा विभाग की अहम् भूमिका रही है। राजभाषा विभाग अपने क्षेत्रीय कार्यान्वयन कार्यालयों और नगर राजभाषा कार्यान्वयन समितियों के माध्यम से सभी स्तरों पर राजभाषा का प्रभावी कार्यान्वयन सुनिश्चित करता है।

हम सभी जानते हैं कि जब हमारे संविधान निर्माता संविधान को अंतिम स्वरूप दे रहे थे, इसका आकार बना रहे थे, उस वक्त कई सारी ऐसी चीजें थीं जिसमें मत-मतांतर थे। देश की राजभाषा क्या हो? इसके विषय में इतिहास गवाह है कि तीन दिन तक इस संदर्भ में बहस चलती रही और देश के कोने-कोने का प्रतिनिधित्व करने वाली संविधान सभा में संविधान निर्माताओं ने समग्र स्थिति का आकलन किया। इसके बाद दूरदर्शिता के साथ अवलोकन, चिंतन कर एक निर्णय पर पहुंचे तो पूरी संविधान सभा ने सर्वानुमत से 14 सितंबर 1949 के दिन हिंदी को राजभाषा के रूप में स्वीकार करने का निर्णय लिया। 26 जनवरी, 1950 को लागू भारतीय संविधान के अनुच्छेद 343 में यह प्रावधान रखा गया कि संघ की राजभाषा 'हिंदी' व लिपि 'देवनागरी' होगी। अनुच्छेद 351 के अनुसार, भारत की अन्य भाषाओं में प्रयुक्त रूप, शैली और पदों को आत्मसात् करते हुए और जहाँ आवश्यक या वांछनीय हो वहाँ उसके शब्द-भंडार के लिए मुख्यत: संस्कृत से, और गौणत: अन्य भाषाओं से शब्द ग्रहण करते हुए हिंदी की समृद्धि सुनिश्चित की जानी है।

महान लेखक महावीर प्रसाद द्विवेदी की पंक्तियां 'आप जिस प्रकार बोलते हैं, बातचीत करते हैं, उसी तरह लिखा भी कीजिए। भाषा बनावटी नहीं होनी चाहिए।' को ध्यान में रखते हुए राजभाषा हिंदी को और सरल, सहज और स्वाभाविक बनाने के लिए राजभाषा विभाग दृढ़ संकल्प है। केंद्र सरकार के कार्यालयों/मंत्रालयों/उपक्रमों/बैंकों आदि में राजभाषा हिंदी में काम करने को दिन-प्रतिदिन सुगम और सुबोध बनाने का प्रयास किया जा रहा है। इसके लिए प्रभावी रणनीति किस प्रकार की होनी चाहिए, इसका मूल सूत्र क्या होना चाहिए? इस पर विचार करने के दौरान मुझे प्रधानमंत्रीजी द्वारा दिए जाने वाले 'स्मृति-विज्ञान' (Mnemonics) की भूमिका अत्यंत महत्त्वपूर्ण और उपयोगी नजर आती है। प्रधानमंत्रीजी से प्रेरणा लेते हुए राजभाषा के सफल कार्यान्वयन के लिए विभाग की रणनीति में 10 'प्र' के फ्रेमवर्क और रूपरेखा लेकर आगे बढ़ने की आवश्यकता है, जो निम्न प्रकार से है।

प्रेरणा (Inspiration and Motivation)

'प्रेरणा' (Inspiration) का सीधा तात्पर्य पेट की अग्नि (Fire in the belly) को प्रज्ज्वलित करने जैसा होता है। हम

सभी यह जानते हैं कि प्रेरणा में बड़ी शक्ति होती है और यह प्रेरणा सबसे पहले किसी भी चुनौती को खुद पर लागू कर दी जा सकती है। प्रेरणा कहीं से भी प्राप्त हो सकती है, लेकिन यदि संस्थान का शीर्ष अधिकारी किसी कार्य को करता है तो निश्चित रूप से अधीनस्थ अधिकारी/कर्मचारी उससे प्रेरणा प्राप्त करते हैं।

प्रोत्साहन (Encouragement)

मानव स्वभाव की यह विशेषता है कि उसे समय-समय पर प्रोत्साहन की आवश्यकता पड़ती है। राजभाषा हिंदी के क्षेत्र में यह प्रोत्साहन अत्यंत महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाता है। अधीनस्थ अधिकारियों/कर्मचारियों को समय-समय पर प्रोत्साहित करते रहने से उनका मनोबल ऊंचा होता है और उनके काम करने की शक्ति में बढ़ोतरी होती है।

प्रेम (Love and Affection)

वैसे तो प्रेम जीवन का मूल आधार है, किंतु कार्य क्षेत्र में अपने शीर्ष अधिकारियों द्वारा प्रेम प्राप्त करना कार्य क्षेत्र में नई ऊर्जा का संचार करता है। राजभाषा नीति सदा से ही प्रेम की रही है। यही कारण है कि आज पूरा विश्व हिंदी के प्रति प्रेम की भावना रखते हुए आगे बढ़ रहा है।

प्राइज अर्थात् पुरस्कार (Rewards)

राजभाषा विभाग, गृह मंत्रालय द्वारा प्रत्येक वर्ष 'राजभाषा कीर्ति पुरस्कार' और 'राजभाषा गौरव पुरस्कार' दिए जाते हैं। 'राजभाषा कीर्ति पुरस्कार' केंद्र सरकार के मंत्रालयों/विभागों/बैंकों उपक्रमों आदि को राजभाषा के उत्कृष्ट कार्यान्वयन के लिए दिए जाते हैं और 'राजभाषा गौरव पुरस्कार' विभिन्न मंत्रालयों/विभागों/उपक्रमों बैंकों आदि के सेवारत तथा सेवानिवृत्त अधिकारियों/कर्मचारियों द्वारा हिंदी में लेखन कार्य को प्रोत्साहित करने के लिए प्रदान किए जाते हैं। ये पुरस्कार 14 सितंबर, 'हिंदी दिवस' के दिन माननीय राष्ट्रपति द्वारा प्रदान किए जाते हैं। पुरस्कारों का महत्त्व इस बात से समझा जा सकता है कि देश के कोने-कोने से इन पुरस्कारों के लिए प्रविष्टि आती है। जब मैंने राजभाषा विभाग का कार्यभार संभाला उस समय स्मृति आधारित अनुवाद टूल 'कंठस्थ' के अंदर डेटाबेस को मजबूत करने के लिए सचिव (रा.भा.) की ओर से प्रशस्ति पत्र देने का निर्णय किया। इस कदम का यह परिणाम हुआ कि लगभग डेढ़ महीने के अंदर ही कंठस्थ का डाटा 3 गुना से ज्यादा बढ़ गया। इसलिए हम यह कह सकते हैं कि प्राइज यानि पुरस्कार का महती योगदान होता है।



गृह मंत्रालय, भारत सरकार, के राजभाषा विभाग द्वारा 14 सितम्बर, 2016 को राष्ट्रपति भवन ऑडिटोरियम, में हिन्दी दिवस समारोह का आयोजन किया गया था। इस समारोह में रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित पत्रिका 'भारतीय रेल' को राजभाषा गृह पत्रिका पुरस्कारों में 'क' क्षेत्र के अन्तर्गत 'द्वितीय' पुरस्कार हेतु चुना गया। यह पुरस्कार राष्ट्रपति श्री प्रणब मुखर्जी के कर-कमलों से सदस्य कार्मिक, रेलवे बोर्ड, श्री प्रदीप कुमार ने ग्रहण किया। इस समारोह में गृह मंत्री श्री राजनाथ सिंह एवं गृह राज्य मंत्री श्री किरेन रिजिजू सहित अनेक गणमान्य व्यक्ति उपस्थित थे।

प्रशिक्षण (Training)

राजभाषा विभाग, गृह मंत्रालय केंद्रीय हिंदी प्रशिक्षण संस्थान तथा केंद्रीय अनुवाद ब्यूरो के माध्यम से प्रशिक्षण का कार्य करता है। पूरे वर्ष अलग-अलग आयोजनों में सैकड़ों की संख्या में प्रशिक्षणार्थी इन संस्थानों के माध्यम से प्रशिक्षण पाते हैं। कहते हैं - 'आवश्यकता, आविष्कार और नवीकरण की जननी है।' कोरोना महामारी ने हम सभी के सामने अप्रत्याशित संकट और चुनौती खड़ी कर दी। समय-समय पर प्रधानमंत्रीजी ने राष्ट्र को संबोधित कर हम सभी को इस महामारी से लड़ने के लिए संबल प्रदान किया। इससे प्रेरित होकर राजभाषा विभाग, गृह मंत्रालय ने आपदा को अवसर में परिवर्तित कर दिया। सूचना और संचार प्रौद्योगिकी का आश्रय लेते हुए-ई-प्रशिक्षण और माइक्रोसॉफ्ट टीम्स के माध्यम से हमारे दो प्रशिक्षण संस्थान - 'केन्द्रीय हिंदी प्रशिक्षण संस्थान' तथा 'केन्द्रीय अनुवाद ब्यूरो' ने पहली बार ऑनलाइन माध्यम से प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन किया। प्रधानमंत्रीजी के आत्मनिर्भर भारत-स्थानीय के लिए मुखर हों (Be Local for Vocal) अभियान के अंतर्गत राजभाषा विभाग द्वारा प्रशिक्षण कार्यक्रम को NIC & Video Desk Top पर माइग्रेट किया जा रहा है।

प्रयोग (Usage)

'यदि आप प्रयोग नहीं करते हैं तो आप उसे भूल जाते हैं (If you do not use it, you lose it)' हम जानते हैं कि यदि किसी भाषा का प्रयोग कम किया जाए या न के बराबर किया जाए तो वह धीरे-धीरे मन-मस्तिष्क के पटल से लुप्त होने लगती है इसलिए यह आवश्यक होता है कि भाषा के शब्दों का व्यापक प्रयोग समय-समय पर करते रहना चाहिए। हिंदी का प्रयोग अपने अधिक से अधिक काम में मूल रूप से करें ताकि अनुवाद की बैसाखी से बचा जा सके और हिंदी के शब्द भी प्रचलन में रहें।

प्रचार (Advocacy)

संविधान ने हमें राजभाषा के प्रचार का एक महत्त्वपूर्ण दायित्व सौंपा है, जिसके अंतर्गत हमें हिंदी में कार्य करके उसका अधिक से अधिक प्रचार सुनिश्चित करना है। वर्तमान में राजभाषा हिंदी के प्रचार में हमारे शीर्ष नेतृत्व-प्रधानमंत्रीजी तथा गृहमंत्रीजी अत्यंत महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रहे हैं। देश-विदेश के मंचों पर हिंदी के प्रयोग से राजभाषा हिंदी के प्रति लोगों का उत्साह बढ़ा है। हम जानते हैं कि स्वतंत्रता के संघर्ष के दौरान राजनीतिक-सामाजिक आदि क्षेत्रों में एक संपर्क भाषा की आवश्यकता महसूस की गई। संपर्क भाषा के रूप में हिंदी का पक्ष इसलिए प्रबल था क्योंकि इसका अंतरप्रांतीय प्रचार

प्रयास (Efforts)

राजभाषा कार्यान्वयन को प्रभावी रूप से सुनिश्चित करने की दिशा में यह अंतिम 'प्र' सबसे महत्त्वपूर्ण है। इसके अनुसार, हमें लगातार यह प्रयास करते रहना है कि राजभाषा हिंदी का संवर्धन कैसे किया जाए। यहाँ कवि सोहन लाल द्विवेदी जी की पंक्तियां एकदम सटीक बैठती हैं कि



लहरों से डर कर नौका पार नहीं होती
कोशिश करने वालों की हार नहीं होती

नन्ही चींटी जब दाना लेकर चलती है
चढ़ती दीवारों पर, सौ बार फिसलती है
मन का विश्वास रगों में साहस भरता है
चढ़कर गिरना, गिरकर चढ़ना न अखरता है
आखिर उसकी मेहनत बेकार नहीं होती
कोशिश करने वालों की हार नहीं होती

डुबकियां सिंधु में गोताखोर लगाता है
जा जाकर खाली हाथ लौटकर आता है
मिलते नहीं सहज ही मोती गहरे पानी में
बढ़ता दुगना उत्साह इसी हैरानी में
मुट्ठी उसकी खाली हर बार नहीं होती
कोशिश करने वालों की हार नहीं होती

असफलता एक चुनौती है, स्वीकार करो
क्या कमी रह गई, देखो और सुधार करो
जब तक न सफल हो, नींद चैन को त्यागो तुम
संघर्ष का मैदान छोड़ मत भागो तुम
कुछ किए बिना ही जय-जयकार नहीं होती
कोशिश करने वालों की हार नहीं होती

शताब्दियों पहले ही हो गया था। उसके इस प्रचार में किसी राजनीतिक आंदोलन से ज्यादा भारत के विभिन्न क्षेत्रों में स्थापित तीर्थ स्थानों में पहुंचने वाले श्रद्धालुओं का योगदान था। उनके द्वारा भिन्न-भिन्न भाषा-भाषियों के साथ संपर्क करने का एक प्रमुख माध्यम भाषा हिंदी थी जिससे स्वत: ही हिंदी का प्रचार होता था। आधुनिक युग में प्रचार का तरीका भी बदला है। तकनीक के इस युग में संचार माध्यमों का बड़ा योगदान है। इसलिए राजभाषा हिंदी के प्रचार में भी इन माध्यमों का अधिकतम उपयोग, समय की मांग है।

प्रसार (Transmission)

राजभाषा हिंदी के काम का प्रसार करना सभी केंद्र सरकार के कार्यालयों/बैंकों/उपक्रमों आदि की प्राथमिक जिम्मेदारी में है और यह संस्था प्रमुख का दायित्व है कि वह संविधान के द्वारा दिए गए दायित्वों, जिसमें कि प्रचार-प्रसार भी शामिल है, का अधिक से अधिक निर्वहन करे। राजभाषा हिंदी का प्रयोग बढ़ाने और कार्यालय स्तर पर हिंदी में लेखन को प्रोत्साहित एवं प्रेरित करने में हिंदी गृह-पत्रिकाओं का विशेष महत्त्व है। इसलिए राजभाषा विभाग द्वारा विभिन्न केंद्रीय संस्थानों द्वारा प्रकाशित सर्वश्रेष्ठ पत्रिकाओं को 'राजभाषा कीर्ति पुरस्कार' दिया जाता है। राजभाषा विभाग द्वारा बनाए गए ई-पत्रिका पुस्तकालय के माध्यम से हिंदी गृह-पत्रिकाओं का प्रसार होगा और हिंदी के पाठक विभिन्न सरकारी संस्थानों द्वारा प्रकाशित होने वाली ई-पत्रिकाओं से लाभान्वित हो सकेंगे। राजभाषा हिंदी के प्रसार में दूरदर्शन, आकाशवाणी की महत्त्वपूर्ण भूमिका है। इसके साथ-साथ बॉलीवुड ने हिंदी के प्रसार में अद्वितीय योगदान दिया है।

प्रबंधन (Administration and Management)

यह सर्वविदित है कि किसी भी संस्थान को उसका कुशल प्रबंधन नई ऊंचाइयों तक ले जा सकता है। इसे ध्यान में रखते हुए संस्था प्रमुखों को राजभाषा के क्रियान्वयन संबंधी प्रबंधन की जिम्मेदारी सौंपी गई है। राजभाषा नियम, 1976 के नियम 12 के अनुसार केन्द्रीय सरकार के प्रत्येक कार्यालय के प्रशासनिक प्रधान का यह उत्तरदायित्व है कि वह राजभाषा अधिनियम 1963, नियमों तथा समय-समय पर राजभाषा विभाग द्वारा जारी दिशा-निर्देशों का समुचित रूप से अनुपालन सुनिश्चित कराएं, इन प्रयोजनों के लिए उपयुक्त और प्रभावकारी जांच-बिंदु बनवाएं और उपाय करें।

संघ की राजभाषा नीति के अनुसार, हमारा संवैधानिक दायित्व है कि हम राजभाषा संबंधित अनुदेशों का अनुपालन तत्परता और पूरी निष्ठा के साथ करें। हम स्वयं मूल कार्य हिंदी में करते हुए अन्य अधिकारियों / कर्मचारियों से भी राजभाषा अधिनियमों का अनुपालन सुनिश्चित कराएं ताकि आमजन सभी सरकारी योजनाओं व कार्यक्रमों का लाभ निर्बाध रूप से उठा सकें। मुझे पूर्ण विश्वास है कि इन दस 'प्र' को ध्यान में रख कर राजभाषा हिंदी का प्रभावी कार्यान्वयन करने की दिशा में सफलता प्राप्त होगी और हम सब मिलकर माननीय प्रधानमंत्री जी के 'एक भारत, श्रेष्ठ भारत' के सपने को साकार करने में सफल होंगे। ■

सचिव, राजभाषा विभाग, गृह मंत्रालय

भारती
पत्रिका की ऑनलाइन सदस्य

STEP 1

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

इस पेज को **विज्ञापन** (Promotions) पर लाएं।

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



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

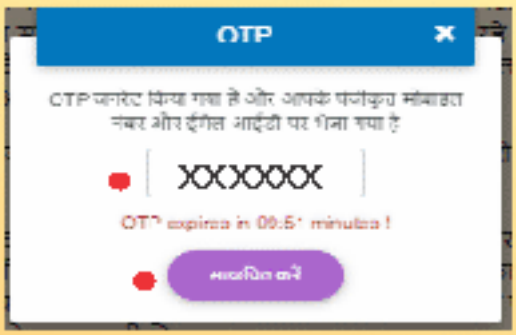
STEP 3

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



● लॉग-इन आईडी नहीं है तो गेस्ट लॉग-इन पर क्लिक करें।
● उसमें अपना ई-मेल तथा मोबाइल नंबर दर्ज करें।
● सबमिट बटन दबाएं।

STEP 5



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

STEP 6



● पेमेंट मोड (कार्ड, नेट बैंकिंग, यूपीआई, वॉलेट, इंटरनेशनल कार्ड तथा आईपे) एवं
● पेमेंट गेट-वे का ऑप्शन परफ़ेक्ट करें

● मेक पेमेंट का बटन दबाएं

ीय रेल
ता प्राप्त करने की सरल प्रक्रिया

STEP 2

- यदि आप रेलकर्मी है तो "हाँ" पर या रेलकर्मी नही है तो "नहीं" पर क्लिक करे।
- यदी "हाँ" तो बॉक्स मे आपना आरबूआईडी/ आईडी/पीपीओ नंबर तथा एक आधिकारिक आईडी की स्कैन कॉपी अपलोड करे।
- "भारतीय रेल" पत्रिका के लिए "हिंदी" को और "इंडियन रेलवेज" पत्रिका के लिए "अंग्रेजी" मे क्लिक करे।
- एक, दो या तीन वर्ष जितने साल की सदस्यता चाहते है, उस बिन्दु पर क्लिक करे।



सबमिट (जमा) का बटन दबाएं।

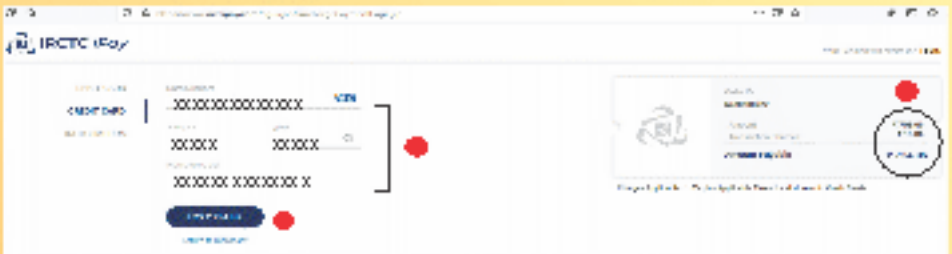
- नियम व शर्तो पर क्लिक करे तथा उसे ध्यान से पढ़ ले। यदि सहमत हो तो बॉक्स मे क्लिक अवश्य करे।

STEP 4



- अपना पूरा पता पिन कोड के साथ दर्ज करे
- सबमिट बटन दबाएँ।

STEP 7



- पेमेंट मोड की डीटेल भरे
- संतुष्ट होने पर ही "पे" बटन को दबाएं।
- बैंक ओटीपी की प्रक्रिया पूर्ण होने पर पेमेंट सक्सेस फुल का मैसेज स्क्रीन पर दिखाई देगा।
- पेमेंट एमाउंट की जानकारी देखे।

कृपया ध्यान दें

- पेमेंट के समय नियमानुसार ट्रांजेक्शन शुल्क लगते है, कृपया पेमेंट करते समय देख ले।
- 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: hbrhelp@gmail.com

रेलवे बोर्ड में मनाया गया हिंदी सप्ताह

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) में 'हिंदी दिवस' के उपलक्ष्य में दिनांक 14 से 18 सितंबर, 2020 तक 'हिंदी सप्ताह' का सफलतापूर्वक आयोजन किया गया। इस दौरान, वर्तमान कोविड-19 महामारी के परिप्रेक्ष्य में सरकार द्वारा समय-समय पर जारी दिशा-निर्देशों, मानक प्रचालन पद्धति (एसओपी) को ध्यान में रखते हुए बोर्ड कार्यालय के अधिकारियों/कर्मचारियों में राजभाषा के प्रति अभिरुचि उत्पन्न करने के उद्देश्य से विभिन्न कार्यक्रम भी आयोजित किए गए।



'हिंदी सप्ताह' का शुभारंभ दिनांक 14 सितम्बर, 2020 को कार्यपालक निदेशक (औ.सं.) श्री दीपक पीटर गैब्रियल द्वारा मां सरस्वती के समक्ष दीप प्रज्ज्वलन करने के पश्चात् निदेशक (राजभाषा) द्वारा रेल मंत्री के 'हिंदी दिवस' संदेश के वाचन के साथ हुआ। इस अवसर पर, निदेशक (राजभाषा) ने कार्यपालक निदेशक (औ.सं.) को वर्ष 2019-20 में हिंदी में उत्कृष्ट कार्य के लिए रेल मंत्रालय को 'राजभाषा कीर्ति पुरस्कार' के तृतीय पुरस्कार प्राप्त करने के संबंध में अवगत कराया। इस पर कार्यपालक निदेशक (औ.सं.) ने उक्त पुरस्कार प्राप्त करने के लिए राजभाषा निदेशालय को अपनी शुभकामनाएं दीं। इसके पश्चात्, भारत सरकार के गृह मंत्री एवं रेल मंत्री के 'हिंदी दिवस' संदेश का वितरण भी किया गया।

रेल मंत्रालय का राजभाषा निदेशालय हिंदी के प्रयोग और प्रचार-प्रसार के लिए प्रतिबद्ध है। इसी उद्देश्य की पूर्ति हेतु 15 सितम्बर, 2020 को 'नई शिक्षा नीति एवं भारतीय भाषाएं', 'कोरोना महामारी के दौरान भारतीय रेल की भूमिका' तथा 'भारतीय रेल और पर्यटन' जैसे विषयों पर ऑनलाइन 'हिंदी निबंध प्रतियोगिता' का आयोजन किया गया। इसी क्रम में, दिनांक 16.09.2020 को बोर्ड कार्यालय में अधिकारियों/कर्मचारियों के लिए एक ऑनलाइन 'हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता' का भी आयोजन किया गया। इन प्रतियोगिताओं में रेल मंत्रालय के अधिकाधिक अधिकारियों/कर्मचारियों ने उत्साहपूर्वक भाग लिया। रेलवे बोर्ड स्तर पर पहली बार ऑनलाइन आयोजित प्रतियोगिताओं की बोर्ड कार्यालय के सभी अधिकारियों/कर्मचारियों ने काफी सराहना की।



इसके पश्चात् 17 सितम्बर, 2020 को राजभाषा निदेशालय के अधिकारियों/कर्मचारियों के लिए ऑनलाइन हिंदी संगोष्ठी का आयोजन किया गया। संगोष्ठी का शुभारम्भ संयुक्त निदेशक, राजभाषा श्रीमती नीरू पटनी के स्वागत संबोधन से हुआ। संगोष्ठी में निदेशक, राजभाषा द्वारा 'हिंदी की संवैधानिक व्यवस्थाएं एवं उनका कार्यान्वयन' विषय पर ऑनलाइन व्याख्यान देते हुए राजभाषा नीतियों की जानकारी दी गई और निदेशालय की प्रतिबद्धता पर अपने विचार व्यक्त किए गए। संगोष्ठी का समापन संयुक्त निदेशक (राजभाषा) श्रीमती नीरू पटनी के धन्यवाद ज्ञापन से हुआ।

दिनांक 18 सितम्बर, 2020 को अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड की अध्यक्षता में 'रेलवे बोर्ड राजभाषा कार्यान्वयन समिति' की बैठक का ऑनलाइन आयोजन किया गया जिसमें उनके कर-कमलों से 'ई राजभाषा' वेब पत्रिका का विमोचन भी किया गया। राजभाषा हिंदी के प्रयोग-प्रसार की समीक्षा की गई और, बढ़ाने के उपायों पर विचार-विमर्श किया गया और इसी के साथ हिंदी सप्ताह का औपचारिक रूप से समापन हुआ।

इसके अलावा, 08 अक्टूबर, 2020 को कार्यपालक निदेशक, स्थापना (आर.) श्री मनोज कुमार राम के द्वारा मां सरस्वती के समक्ष दीप प्रज्ज्वलित कर पुरस्कार वितरण कार्यक्रम का शुभारम्भ किया गया। निदेशक, राजभाषा के स्वागत संबोधन के बाद हिंदी सप्ताह के दौरान आयोजित हिंदी निबंध एवं हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिताओं के पुरस्कार विजेताओं को कार्यपालक निदेशक, स्थापना (आर.) के कर-कमलों से पुरस्कार प्रदान किए गए।

उन्होंने सभी पुरस्कार विजेताओं को उनकी राजभाषा हिंदी के प्रति लगन और उत्साह के लिए उन्हें बधाई दी और भविष्य में भी राजभाषा कार्यक्रम और प्रतियोगिताओं में बढ़-चढ़ कर भाग लेने और अपने अधीनस्थ अधिकारियों/कर्मचारियों को भी हिंदी में कार्य करने के लिए प्रोत्साहित करने के निर्देश दिए। ■

डीजल रेल इंजन कारखाना का नाम हुआ बनारस रेल इंजन कारखाना

भारत सरकार द्वारा डीजल रेल इंजन कारखाना (डीरेका) का नाम बदलकर बनारस रेल इंजन कारखाना (बरेका) कर दिया गया है। इस आशय की अधिसूचना संख्या 2020/इलेक्ट/ 225/2 रेल मंत्रालय द्वारा दिनांक 27 अक्टूबर 2020 को जारी की गई। उल्लेखनीय है कि डीरेका की नींव प्रथम राष्ट्रपति डॉ. राजेन्द्र प्रसाद के हाथों 23 अप्रैल, 1956 को रखी गई थी। अगस्त 1961 में डीरेका अपने अस्तित्व में आया। जनवरी 1964 में पहला ब्रॉड गेज डब्ल्यूडीएम2 का लोकार्पण पूर्व प्रधानमंत्री लाल बहादुर शास्त्री ने किया था। नवम्बर 1968 में पहले मीटर गेज डीजल रेल इंजन वाईडीएम4 का लोकार्पण पूर्व प्रधानमंत्री मोरारजी देसाई ने किया। जनवरी 1976 में पहला डीजल रेल इंजन तंजानिया निर्यात किया गया। इसके बाद वियतनाम, माली, सेनेगल, अंगोला, म्यांमार, बांग्लादेश, श्रीलंका, मलेशिया, मोजाम्बिक, सूडान आदि देशों को यहां निर्मित इंजन भेजे गए। दिसम्बर 1977 में प्रथम डीजल जनित सेट बनाया गया। अक्टूबर, 1995 में अत्याधुनिक माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित एसी-एसी डीजल रेल इंजनों के निर्माण के लिए जनरल मोटर्स, अमेरिका के साथ समझौता किया गया।

रेल मंत्रालय द्वारा लगातार 3 वर्ष (2015-16, 2016-17 एवं 2017-18 में) डीरेका को भारतीय रेल की सर्वश्रेष्ठ उत्पादन इकाई का पुरस्कार दिया गया। दिसम्बर 2018 में दुनिया में पहली बार 2 पुराने एच.एच.पी. डीजल रेल इंजनों को विद्युत



रेल इंजनों में सफलतापूर्वक रूपांतरित किया गया था। वर्ष 1961 से अब तक हर साल एक नई उपलब्धि जोड़ने वाले इस कारखाने ने 58 साल तक देश के लिए डीजल रेल इंजन का उत्पादन किया। अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी को आत्मसात् करते हुए डी.एल.डब्ल्यू. ने वर्ष 2017 में प्रथम विद्युत रेल इंजन डब्ल्यूएपी7 का निर्माण किया। तब से मुख्य रूप से विद्युत रेल इंजन का निर्माण किया जा रहा है। वर्तमान में अब बरेका में रेलवे के लिए डब्ल्यूएपी7 और डब्ल्यूएजी9 इंजनों के निर्माण के साथ ही गैर रेलवे ग्राहकों एवं निर्यात के लिए डीजल रेल इंजनों का उत्पादन हो रहा है। ■

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



Indian Railways
(English)

विज़िट करें

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home

शर्तें एवं दरें लागू

काचीगुड़ा-गुवाहाटी के बीच उच्च क्षमता वाली नई एलएचबी पार्सल ट्रेन का आरंभ



दक्षिण मध्य रेलवे पर पहली बार काचीगुड़ा और गुवाहाटी के बीच चलने वाली टाइम टेबल वाली साप्ताहिक पार्सल गाड़ी में उन्नत सुविधाओं से युक्त उच्च क्षमता वाली नई लिंके हॉफमैनबुश (एलएचबी) पार्सल वैन शुरू की गई हैं। इस पार्सल एक्सप्रेस गाड़ी का संचालन 13 सितंबर, 2020 से नए एलएचबी कोचों के साथ किया जा रहा है। यात्री गाड़ियों में शामिल किए गए हेड ऑन जेनरेशन (हॉग) प्रौद्योगिकी वाले एलएचबी कोच अच्छे परिणाम दे रहे हैं। इसलिए पार्सल परिवहन को सुगम बनाने के लिए इसी प्रौद्योगिकी का उपयोग करते हुए एलएचबी वैनों का निर्माण करने का निर्णय लिया गया है। रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला ने एलएचबी पार्सल वैनों का डिजाइन और निर्माण किया है और ये आरडीएसओ, लखनऊ द्वारा 130 किमी प्रति घंटे की गति पर चलने के लिए प्रमाणित हैं। इन पार्सल वैनों में 24 टन सामान ढोने की क्षमता होगी।

श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे ने काचीगुड़ा से गुवाहाटी जाने वाली पार्सल गाड़ी में उन्नत



एलएचबी पार्सल वैनों की विशेषताएं

- यह रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला द्वारा अभिकल्पित और निर्मित, एलएचबी प्लेटफॉर्म पर उपलब्ध पहली उच्च क्षमता वाली पार्सल वैन है।
- पार्सल वैन दोनों छोर पर कनेक्टिविटी के साथ हॉग मानकों से युक्त है।
- लंबे जीवन के लिए एलएचबी प्लेटफॉर्म पर स्टेनलेस स्टील शेल से इसे बनाया गया है।
- बड़े सामानों का परिवहन और छोटे पार्सलों का ढेर लगाने के लिए 32 फोल्डेबल 2-टियर लगेज रैकों की व्यवस्था की गई।
- पार्सल वैन की वहन क्षमता 24 टन तथा इसकी कुल मात्रा 187 घन मीटर होती है।
- पार्सल वैन में तीन कोलैप्सबल विभाजन और चार स्लाइडिंग दरवाजे हैं।
- पूरे कोच को स्टेनलेस स्टील इंटीरियर पैनलिंग और 140 के एन एयर सस्पेंशन से फिट किया गया है।
- वैन के अंदरूनी हिस्सों को बेहतर रौशनी प्रदान करने के लिए छह आंतरिक एलईडी बत्तियों की व्यवस्था की गई है।
- तेज और प्रभावी ब्रेकिंग के लिए व्हीलस्लाइड सुरक्षा प्रणाली के साथ एक्सल माउंटेड डिस्क ब्रेकों की व्यवस्था की गई है।
- सुरक्षित और विश्वसनीय कपलिंग के लिए ट्रांजिसन स्क्रू कपलिंग और साइड बफर के साथ एंटी-क्लाइम्बिंग सीबीसी कपलर की व्यवस्था की गई है।
- स्थान ट्रैकिंग को आसान बनाने के लिए पार्सल कार बॉडी पर 02 आरएफआईडी टैग लगाए गए हैं।
- एलएचबी कलर स्कीम के अनुसार कोच के बाहर रेड और सिल्वर ग्रे फ्लीट ग्राफिक फिल्म लगाई गई है।

सुविधाओं से युक्त उच्च क्षमता वाली नई एलएचबी पार्सल वैन शुरू करने पर प्रसन्नता व्यक्त की है। उन्होंने कहा कि अधिक क्षमता वाली ये पार्सल वैन पार्सलों के परिवहन के लिए बहुत लाभदायक हैं, खासकर इसलिए कि ये लंबी दूरी को कवर करते हैं, इससे अधिक लदान और अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करने में मदद मिलती है। ■

शादनगर-गोल्लपल्ली दोहरीकृत रेल लाइन शुरू

दक्षिण की ओर हैदराबाद शहर तथा महबूबनगर, कर्नूल, बेंगलूरु, अनंतपुर, कडपा, तिरुपति आदि जैसे प्रमुख शहरों के बीच रेलसंपर्क बढ़ाने के लिए शादनगर और गोल्लपल्ली के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण कार्य को पूरा कर लिया गया है जो दक्षिण मध्य रेलवे के लिए एक ऐतिहासिक क्षण है। दिनांक 16 सितंबर, 2020 को इसका उद्घाटन किया गया। यह सिकंदराबाद-महबूबनगर दोहरीकरण और विद्युतीकरण परियोजना का हिस्सा है, जिसे रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा निष्पादित किया जा रहा है।

सिकंदराबाद-महबूबनगर दोहरीकरण और विद्युतीकरण परियोजना तेलंगाना राज्य में रेल परिचालनों को सुदृढ़ बनानेवाली महत्त्वपूर्ण परियोजनाओं में से एक है। इस परियोजना को वर्ष 2015-16 में 774 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत में 85 किमी की दूरी के लिए मंजूरी दी गई थी जबकि एमएमटीएस चरण I और II के अंतर्गत सिकंदराबाद-उमदानगर के बीच के सेक्शन का कार्य किया गया। उमदानगर-महबूबनगर के शेष सेक्शन में दोहरीकरण और विद्युतीकरण कार्यों को अलग परियोजना के रूप में किया जा रहा है और तेज गति से इसमें प्रगति हो रही है। अब, शादनगर-गोल्लपल्ली के बीच नई दोहरीकृत रेल लाइन में 29 किमी हिस्से को पूरा करना सिकंदराबाद-महबूबनगर के बीच दोहरीकरण परियोजना को संपूर्ण करने में एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि है। दमरे पर पहली बार सेक्शन के रिले रूम, स्टेशन यार्ड और इंटरलॉक्ड लेवल क्रॉसिंग फाटकों पर वीडियो निगरानी को भी शामिल किया गया ताकि महत्त्वपूर्ण रेलवे क्षेत्रों की संरक्षा और सुरक्षा को बनाए रखा जा सके।

महाप्रबंधक, दमरे ने शादनगर-गोल्लपल्ली खंड के दोहरीकरण कार्य को पूरा करने पर हैदराबाद मंडल के अधिकारियों, कर्मचारियों और आरवीएनएल को बधाई देते हुए कहा कि इस महामारी के दौरान कोविड प्रोटोकॉल को विधिवत बनाए रखते हुए परियोजना को पूरा करने में अधिकारियों और कर्मचारियों का समर्पण और दृढ़संकल्प अत्यंत प्रशंसनीय है। इस अवसर पर उन्होंने आरवीएनएल प्राधिकारियों और मंडलकर्मियों से कहा कि वे लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए कम-से-कम समय में शेष कार्य को पूरा करने में वही उत्साह और ध्यान बनाए रखें। ■



शादनगर-गोल्लपल्ली परियोजना की प्रमुख विशेषताएं

- अतिरिक्त रनिंग लाइनों को जोड़ने हेतु शादनगर, गोल्लपल्ली और बालानगर स्टेशन यार्डों का नवीकरण किया गया।
- सुव्यवस्थित विचरण क्षेत्र, बुकिंग स्थल, सुविधाजनक प्लेटफॉर्म, ऊपरी पैदल पुल और पीने के पानी की सुविधा आदि बेहतर यात्री सुख-सुविधाओं के साथ आधुनिक स्टेशन भवन में अच्छे एलिवेशन की व्यवस्था की गई।
- 130 टन प्रति घंटे की गति क्षमता के साथ 25 टन एक्सल भार को संभालने के लिए रेलपथ को डिजाइन किया गया।
- पीएससी गर्डरों के साथ 3 बड़े पुल और आरसीसी बॉक्सों के साथ 52 छोटे पुलों का निर्माण किया गया।
- निचले सड़क पुलों का निर्माण करते हुए 4 चौकीदार वाले समपार फाटकों को हटाया गया और संरक्षा बढ़ाने के लिए अन्य 6 समपार फाटकों को इलेक्ट्रॉनिक संचालन के लिए अपग्रेड किया गया।
- समपार फाटकों पर 5-स्टार रेटेड विद्युत उपकरणों, सौर पैनलों का उपयोग करते हुए 100% एलइडी लाइटिंग की व्यवस्था द्वारा ऊर्जा संरक्षण उपायों को अधिक महत्त्व दिया गया।
- स्टेशन मास्टरों के कमरों को अच्छा परिवेश देने के लिए आधुनिक सुंदर डिजाइनिंग के साथ पूरी तरह नवीकृत किया गया और उच्चतम संरक्षा मानक सुनिश्चित करने के लिए गाड़ी परिचालनों से संबंधित हर छोटे विवरण का ध्यान रखा गया।
- कंडक्टरों की स्नैपिंग खराबियों को दूर करने के लिए सभी 33 केवी और 11 केवी ओवर हेड पॉवर लाइनों को भूमिगत करने के लिए संशोधित किया गया।

अत्याधुनिक सिग्नलिंग एवं दूरसंचार सुविधा

- उच्चस्तरीय संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए शादनगर, गोल्लपल्ली और बालानगर - तीन स्टेशनों में केंद्रीकृत वास्तुकला के साथ इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग स्थापित की गई है।
- इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों को बिजली से बचाने के लिए टॉवरों पर 'ए' श्रेणी लाइटनिंग प्रोटेक्शन लगाया गया है। इससे सिस्टम की विश्वसनीयता बढ़ गई है।
- प्रभावी व विश्वसनीय संचार और सिग्नलिंग व्यवस्था करने के लिए डेडिकेटेड 24 फाइबर ओएफसी (ऑप्टिक फाइबर केबल) और 6 क्वैड केबल पूरे सेक्शन में बिछाए गए हैं।
- सिग्नल मेंटेनर के कमरे को इस तरह डिजाइन किया गया है ताकि किसी खराबी के मामले में आसानी से तकनीकी जानकारी प्राप्त कर सके और शट डाउन समय को कम किया जा सके और परिवेश में सुधार लाया जा सके।

पर्यावरण हितैषी : दक्षिण रेलवे

भविष्यवादी दूरदर्शिता के साथ आगे बढ़ते हुए भारतीय रेल ने अनेक महत्त्वपूर्ण कार्यक्रमों की शुरुआत की है। रेलवे लाइन के दोनों तरफ रेलवे की भूमि पर सौर ऊर्जा संयंत्रों को (सोलर पॉवर प्लांट्स) संस्थापित करना इनमें से एक है।

दक्षिण रेलवे द्वारा संस्थापित किए गए सौर ऊर्जा संयंत्रों की कुल क्षमता 4.74 मेगावॉट है। इसमें से 3.985 मेगावॉट पॉवर क्षमता का सौर ऊर्जा संयंत्र बिजली क्रय करार (पीपीए) पद्धति के अंतर्गत संस्थापित किया गया था तथा शेष 0.755 मेगावॉट पॉवर क्षमता वाले संयंत्र का संस्थापन विभागीय व्यवस्था के अंतर्गत किया गया था। सोलर पॉवर पैनलों को डॉ. एम.जी.आर. सेंट्रल, एमएमसी काम्प्लेक्स, काटपाडी, ताम्बरम ईएमयू कार-शेड, मांबलम, गिण्डि और चेंगलपट्टु उपनगरीय स्टेशनों, मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, तिरुच्चिरापल्लि एवं मदुरै, मुख्य कर्मशाला प्रबंधक कार्यालय तिरुच्चि पोनमलै कर्मशाला, नागरकोविल-तिरुवनंतपुरम सेक्शन के बीच समपारों पर, सिग्नल और दूरसंचार कर्मशाला, पोत्तनूर, सेलम जंक्शन, नामक्कल, तिरुप्पुर, शिवकाशी आदि जैसे विभिन्न स्थानों / रेलवे स्टेशनों पर संस्थापित किया गया है।



चेन्नई सेंट्रल रेलवे स्टेशन में स्थापित सोलर पैनल

आगामी वर्षों में सौर उर्जा के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए इस रेलवे ने अनेक महत्त्वाकांक्षी योजनाएं बनाई हैं। सौर ऊर्जा डेवलपर द्वारा डेवलपर पद्धति के अंतर्गत पेराम्बूर और पोनमलै कर्मशालाओं में 2.69 मेगावॉट पॉवर क्षमता वाले रूफटॉप सोलर संयंत्र लगाने का प्रस्ताव है। दक्षिण रेलवे पर पीपीए पद्धति के अंतर्गत रेलवे की खाली भूमि पर लगभग 67 मेगावॉट पॉवर क्षमता वाले और रेलवे लाइन के बगल की जमीन पर 40 मेगावॉट पॉवर की क्षमता वाले सौर ऊर्जा संयंत्र संस्थापित किए जाएंगे।



दक्षिण रेलवे के कैथार में स्थापित उड़ंड मिल प्लांट

इस प्रयोजन के लिए दक्षिण रेलवे द्वारा 300 एकड़ खाली भूमि और रेलवे लाइनों के बगल में 160 एकड़ भूमि चिन्हित की गई है। लगभग 67 मेगावॉट पॉवर की क्षमता वाले भूस्थित सौर ऊर्जा संयंत्रों के लिए रेल ऊर्जा प्रबंधन कंपनी लिमिटेड (आरईएमसीएल) द्वारा निविदाएं निकाली गई हैं और बोलीकर्ता दक्षिण रेलवे पर सर्वेक्षण कार्य कर रहे हैं। रेलवे लाइन के बगल की जमीन पर संस्थापित किए जाने वाले 40 मेगावॉट पॉवर क्षमता के सौर ऊर्जा संयंत्रों के लिए निविदा आरईएमसीएल के द्वारा शीघ्र ही जारी की जाएगी।

दक्षिण रेलवे में सौर ऊर्जा परियोजनाओं के अलावा पवन चक्कियों के माध्यम से अक्षय ऊर्जा के उत्पादन को बढ़ावा दिया जा रहा है। दक्षिण रेलवे के मदुरै मंडल के अंतर्गत तूतीकोरिन जिले के कायात्तर में (गंगै कोंडन/कडम्बूर रेलवे स्टेशन के समीप) पवन चक्की संयंत्र संस्थापित किए गए हैं। दक्षिण रेलवे पर पवन चक्की संयंत्रों की कुल क्षमता 10.5 मेगावॉट है।

उल्लेखनीय है कि दक्षिण रेलवे ने वर्ष 2019-20 के दौरान अक्षय ऊर्जा स्रोतों में से रु. 16.64 करोड़ की बचत की है। इसके अलावा हरित (ग्रीन) परिवहन प्रणाली पर जोर देते हुए, इस जोन द्वारा विद्युतीकरण परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जा रहे हैं। वर्तमान वित्तीय वर्ष (2020-21) में 270 मार्ग-किमी रेलवे लाइन का विद्युतीकरण पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है।

पर्यावरण अनुकूल मिशन की दिशा में आगे बढ़ते हुए दक्षिण रेलवे, राष्ट्र के 'आत्म-निर्भर' अभियान के समर्थन में अक्षय ऊर्जा परियोजनाओं को शीघ्रता से पूरा करने के लिए दृढ़-संकल्प है। ■

ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना

कटड़ा-रियासी स्टेशन यार्ड के बीच मेगा पुल पर गर्डरों को लगाने का काम शुरू

जम्मू एवं कश्मीर को एक वैकल्पिक और विश्वनीय रेल प्रणाली उपलब्ध कराने के मद्देनजर भारत सरकार ने जम्मू से बारामूला को भारतीय रेल नेटवर्क के साथ जोड़ने के लिए कश्मीर घाटी में 326 किमी लम्बी रेल लाइन बिछाने की योजना बनाई (यूएसबीआरएल प्रोजेक्ट)। कुल 326 किमी लम्बे इस रेल मार्ग में से 215 किमी रेल मार्ग का कार्य पूरा हो गया है और इस रेल मार्ग पर रेलगाड़ियां चल रही हैं। शेष बचे कटड़ा- बनिहाल रेल सेक्शन (111 किमी) के बीच रेल लाइन बिछाने का कार्य प्रगति पर है। हिमालय भू-भाग के लिए इस दुर्गम पहाड़ी क्षेत्र में बड़ी संख्या में पुलों और सुरंगों का निर्माण कार्य बेहद कठिन और अत्यधिक चुनौतीपूर्ण है।



कटड़ा-रियासी के बीच निर्माणाधीन पुल का एक विहंगम दृश्य

उत्तर एवं उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक, श्री राजीव चौधरी ने बताया कि कटड़ा-रियासी के बीच स्थित पुल संख्या-39 ऊँचे, आयताकार, पतले, खोखले खम्बों पर लगभग 490 मीटर स्पैन वाला पुल एक इंजीनियरिंग चमत्कार है। रियासी स्टेशन यार्ड इसी पुल पर स्थित होगा। इसमें लगभग 7,000 मिलियन टन ठोस इस्पात और 6,700 मिलियन टन संरचनात्मक इस्पात का उपयोग किया गया है। कटड़ा-रियासी के बीच पुल संख्या-39 के सुपर स्ट्रक्चर के निर्माण के लिए गर्डर लगाने का कार्य शुरू हो गया है। रियासी स्टेशन यार्ड (मेन लाईन+लूप लाइन और दोनों ओर के प्लेटफॉर्म) बनाने का काम शुरू हो गया है। इस पुल की लम्बाई 490 मीटर और ऊँचाई 105 मीटर है। इस पुल में 8 स्पैन हैं। 2 लाइनों और प्लेटफॉर्मों वाला रियासी रेलवे स्टेशन यार्ड इस पुल पर स्थित होगा।

अब तक 64 मीटर की लांचिंग पूरी हो चुकी है। अत्याधुनिक पुल-पुश तकनीक का उपयोग करते हुए इंक्रिमेंटल लांचिंग की जा रही है। इस पुल को जून, 2021 तक पूरा करने का लक्ष्य है। ■

आप सब का

भारतीय रेल

के साथ अटूट रिश्ता है

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

'भारतीय रेल'

में प्रकाशित करेंगे

ई-मेल : editorbhartiyarailrb@gmail.com

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

शर्तें लागू

उत्तर रेलवे ने 'सतर्क भारत, समृद्ध भारत' थीम के साथ 'सतर्कता जागरूकता सप्ताह-2020' मनाया

उत्तर रेलवे, प्रधान कार्यालय, में 27 अक्टूबर, 2020 को 'सतर्कता जागरूकता सप्ताह' का शुभारम्भ किया गया। कोविड-19 के कारण जागरूकता सप्ताह ऑनलाइन माध्यम से मनाया जा रहा है। इस वर्ष सतर्कता जागरूकता सप्ताह की थीम 'सतर्क भारत, समृद्ध भारत' है।

'जागरूकता सप्ताह' के दूसरे दिन ऑनलाइन सतर्कता सेमिनार का आयोजन किया गया, जिसमें श्री संजय कोठारी, केन्द्रीय सतर्कता आयुक्त मुख्य अतिथि थे। सेमिनार में श्री वी.के. यादव, अध्यक्ष और सीईओ, रेलवे बोर्ड तथा श्री आशुतोष गंगल, महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे सहित अनेक अधिकारीगण भी उपस्थित थे। इस अवसर पर केन्द्रीय सतर्कता आयुक्त ने बेहतर पारदर्शिता लाने के लिए भारतीय रेल द्वारा शुरू किए गए प्रयासों और विभिन्न डिजिटलीकरण पहलुओं पर अपनी खुशी व्यक्त की, जो रेलवे को तकनीकीकरण अपनाने में श्रेष्ठ बनाता है। 'सतर्कता जागरूकता सप्ताह-2020' के दौरान अम्बाला में कम्प्यूटर आधारित जांच (सीबीटी) सेंटर का उदघाटन किया गया तथा दैनिक कार्यों में पारदर्शिता एवं सत्यनिष्ठा अपनाने वाले कर्मचारियों को ऑनलाइन पुरस्कृत किया गया। तदुपरांत श्रीमती चन्द्रलेखा मुखर्जी, वरिष्ठ उप महाप्रबंधक/सतर्कता के नेतृत्व में उत्तर रेलवे के सतर्कता विभाग ने दैनिक कार्यों के दौरान 'क्या करें-क्या नहीं करें' को रेलवे की वेबसाइट पर प्रदर्शित किया और निवारण के रूप में सतर्कता विभाग द्वारा आयोजित निवारक जांच के महत्त्व को बताया गया।



सतर्कता जागरुकता सप्ताह के अंतर्गत आयोजित ऑनलाइन सतर्कता सेमिनार का एक दृश्य



भंडार शाखा की सूचना स्मारिका का विमोचन करते हुए महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे, श्री आशुतोष गंगल

'सतर्कता जागरूकता सप्ताह' के तीसरे दिन 29 अक्टूबर को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग द्वारा 'ईज ऑफ डूईंग बिजनेस' पर केंद्रित एक वेंडर मीट का आयोजन किया गया। इस अवसर पर महाप्रबंधक श्री आशुतोष गंगल ने व्यापारियों को सम्बोधित किया तथा भंडार शाखा की सूचना स्मारिका का भी विमोचन किया। इस अवसर पर भंडार शाखा के प्रमुख मुख्य सामग्री प्रबंधक श्री राम लाल, वरिष्ठ उप महाप्रबंधक श्रीमती चंद्रलेखा मुखर्जी तथा प्रधान कार्यालय/मंडलों के वरिष्ठ अधिकारी भी जुड़े हुए थे।

वेंडर मीट में महाप्रबंधक ने कहा कि यह उत्तर रेलवे के सप्लाई चेन सिस्टम में किए गए प्रयासों को मजबूत करने के माध्यम के साथ-साथ हमारे नए पुराने विक्रेताओं के साथ बातचीत का एक उपयोगी मंच है।

खरीद और आपूर्ति के लिए वेंडर बेस को बढ़ाना अति आवश्यक है। भारतीय रेल अपने विक्रेताओं और विशेषकर एमएसएमई फर्मों तक प्रतिस्पर्धा बढ़ाने और आयात प्रतिस्थापन को पहुंचाने के लिए समय समय पर कदम भी उठाती रही है।

'मेक इन इंडिया' नीति को लागू करने के लिए खरीद नियमों में किए गए बदलावों को भी वेंडर मीट में समझाया गया। तकनीकी सत्र में सप्लाई चेन के डिजिटाइजेशन, वेंडर अनुमोदन प्रक्रिया तथा एल सी पेमेंट के विषय में चर्चा की गई। कोरोना महामारी की चुनौतियों में उद्योग जगत के लाभ हेतु महाप्रबंधक ने वर्चुअल प्रदर्शनी का भी उद्घाटन किया जिसमें रेलवे द्वारा खरीदे जाने वाले मदों की तकनीकी जानकारी दी गई।

इस मीट में उद्योग और व्यापार से जुड़े 150 से अधिक प्रतिभागी शामिल थे। प्रतिभागियों की चिंता को दूर करने के लिए, एक प्रश्न उत्तर सत्र भी आयोजित किया गया था और उद्योग के प्रतिनिधियों द्वारा उठाए गए प्रश्नों का उत्तर रेलवे, आरडीएसओ, राइट्स, सीआरआईएस और एसबीआई के विशेषज्ञों द्वारा दिया गया था। ■

कालका-शिमला हेरीटेज रेल सेक्शन पर रेल सेवा की फिर से शुरुआत

उत्तर एवं उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक, श्री राजीव चौधरी ने बताया कि कालका-शिमला हेरीटेज हिल रेल सेक्शन पर रेल सेवा की फिर से शुरुआत हो गई है। उल्लेखनीय है कि कोरोना महामारी के कारण कालका-शिमला रेल सेक्शन पर रेल सेवायें लगभग 07 महीने से स्थगित थीं तथा इनका फिर से पटरी पर आना एक महत्त्वपूर्ण कदम है। रेलगाड़ी संख्या 02011 नई दिल्ली-कालका शताब्दी एक्सप्रेस की पहले से ही शुरू की जा चुकी थी। त्यौहारों के मद्देनजर इन सेवाओं के फलस्वरूप कालका-शिमला हेरीटेज रेल सेक्शन पर पर्यटक तथा यात्री एक बार फिर से रेल यात्रा का आनंद उठाने के लिए अवश्य ही आकर्षित होंगे। ■



दक्षिण रेलवे : 'हिंदी-तमिल साथ-साथ' योजना

दिनांक 14 सितम्बर, 2020 को 'हिंदी दिवस' दक्षिण रेलवे के मदुरै मंडल में मनाया गया। इस अवसर पर सुलेखन प्रतियोगिता एवं राजभाषा प्रश्नमंच प्रतियोगिताएँ आयोजित की गईं। ऑनलाइन प्रतियोगिताओं में कुल 300 से अधिक कर्मचारियों ने भाग लिया। श्री वी.आर. लेनिन, मंडल रेल प्रबंधक ने नवीकृत हिंदी पुस्तकालय एवं वाचनालय का उद्घाटन करते हुए 'हिंदी-तमिल साथ-साथ योजना' का शुभारंभ किया था। इस योजना के अंतर्गत हिंदी वाचनालय में हिंदी पत्र-पत्रिकाओं के साथ-साथ तमिल समाचार-पत्र एवं पत्रिकाएँ भी रखी जाएँगी जिससे उम्मीद है कि हिंदी पुस्तकालय की ओर अधिकांश कर्मचारी आकृष्ट होंगे। श्री लेनिन, मंडल रेल प्रबंधक ने ई-पत्रिका 'मधुरैल' पत्रिका एवं सहायक 'साहित्य-प्रबोध' पत्रिका का भी विमोचन किया। तिमाही के हिंदी व्यक्ति पुरस्कार दो कर्मचारियों को दिया गया, जिसमें मेडल, प्रशस्ति-पत्र एवं नकद पुरस्कार शामिल थे। श्री एन. वैद्यनाथन, ईडीपीएम, मदुरै मंडल व श्री जितेन्द्र मीणा, स्टेशन



मास्टर, अय्यलूर को भी पुरस्कार दिया गया। एक विशेष बैठक भी बुलायी गई थी। श्री ए. श्रीनिवासन, राजभाषा अधिकारी, मदुरै ने कार्यक्रमों का आयोजन किया। ■

पूर्वोत्तर रेलवे : माल लदान को बढ़ावा देने हेतु किए जा रहे प्रयास

उद्योग जगत् एवं व्यापारियों को सुविधा प्रदान कर उन्हें रेलवे की ओर माल लदान के लिए आकर्षित करने हेतु पूर्वोत्तर रेलवे निरन्तर प्रयत्नशील है। इसी क्रम में पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ, इज्जतनगर एवं वाराणसी मंडलों के विभिन्न स्टेशनों पर व्यापारियों की सुविधा हेतु पार्सल कार्यालयों एवं मालगोदामों के उन्नयन के विभिन्न कार्य कराए जा रहे हैं। नकहा जंगल, बस्ती, नौतनवा, सुभागपुर, थामसनगंज, बलिया, छपरा ग्रामीण, आजमगढ़, सीवान, फर्रुखाबाद, काशीपुर, रूद्रपुर सिटी एवं हल्दी रोड स्टेशनों के मालगोदाम कार्यालय का सुधार, व्यापारी कक्ष, मालगोदामों के प्लेटफॉर्म सतह का सुधार, श्रमिकों हेतु शेल्टर, लो कास्ट पी.पी. शेल्टर, पीने के पानी की व्यवस्थाओं में सुधार, मालगोदाम प्लेटफॉर्म पर प्रकाश-व्यवस्था में उन्नयन, आदि कार्य सम्मिलित हैं। नौतनवा स्टेशन के गुड्स प्लेटफॉर्म का उन्नयन, आनन्दनगर स्टेशन के गुड्स प्लेटफॉर्म में सुधार, एप्रोच रोड, लाइटिंग, गुड्स आफिस, खलीलाबाद, गोण्डा कचहरी, कटरा, नकहा जंगल, बलरामपुर, तुलसीपुर स्टेशनों पर गुड्स शेड की सुविधाओं का उन्नयन जैसे - हाईमास्ट लाइटिंग, मर्चेण्ट रूम, लेबर रूम, पानी, फर्नीचर आदि की व्यवस्था, गोण्डा के बी.जी. गुड्स शेड में कंक्रीट सीमेण्ट सड़क का निर्माण, गुड्स शेड का उन्नयन आदि कार्य किए गए।



पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा नए गुड्स शेड निर्माण के अन्तर्गत अभी तक पूर्वोत्तर रेलवे के 9 स्टेशनों - गोला गोकरननाथ, फरिहा, तमकुही रोड, पिपराईच रोड, बांसडीह, बकुलहा एवं सिधवलिया स्टेशनों पर माल लदान हेतु आधारभूत संरचनाओं का कार्य पूरा किया गया है। पूर्वोत्तर रेलवे पर माल लदान को बढ़ाने के लिए क्षेत्रीय रेल एवं मंडल स्तर पर गठित बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट (बी.डी.यू.) के प्रयासों एवं रेलवे द्वारा उद्योगों तथा व्यापारियों को दी जा रही रियायतों एवं सुविधाओं से अवगत कराकर माल यातायात रेलवे की ओर आकर्षित किया जा रहा है। माल लदान हेतु आधारभूत संरचनाओं का कार्य पूरा किया गया है। माल गाड़ियों की औसत गति लगभग दोगुनी कर दी गई है। माल लदान में वृद्धि हेतु रेलवे प्रशासन के प्रयासों के सार्थक परिणाम परिलक्षित हो रहे हैं। ■

स्वच्छता पखवाड़े का आयोजन

सम्पूर्ण भारतीय रेल पर 16 से 30 सितम्बर, 2020 तक स्वच्छता पखवाड़ा मनाया गया, जिसके अन्तर्गत इज्जतनगर, लखनऊ तथा वाराणसी मंडलों पर नामित अधिकारियों की देख-रेख में विभिन्न स्वच्छता कार्यक्रम चलाए गए। सभी स्वच्छता कार्यक्रमों में सोशल डिस्टेंसिंग एवं कोविड-19 के मानकों का पालन किया गया। स्वच्छता पखवाड़े के प्रथम दिन 16 सितम्बर, 2020 को महाप्रबधक, पूर्वोत्तर रेलवे श्री एल.सी. त्रिवेदी ने वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से अधिकारियों एवं कर्मचारियों को स्वच्छता की शपथ दिलाई।

महाप्रबन्धक ने अधिकारियों एवं कर्मचारियों को शपथ दिलाई कि मै स्वयं स्वच्छता के प्रति सजग रहूँगा और उसके लिए समय दूंगा। हर वर्ष 100 घंटे यानि कि हर सप्ताह दो घंटे श्रमदान करके स्वच्छता के इस संकल्प को चरितार्थ करूंगा। न गंदगी करूंगा, न गंदगी करने दूंगा। मै सबसे पहले स्वयं से, मेरे परिवार से, मेरे मोहल्ले से, मेरे गांव से एवं मेरे कार्यस्थल से स्वच्छता की शुरुआत करूंगा। मैं यह मानता हूँ कि दुनिया के जो भी देश स्वच्छ दिखते हैं, उसका कारण यह है कि वहाँ के नागरिक गंदगी नहीं करते और न ही होने देते हैं। इस विचार के साथ मैं गांव-गांव और गली-गली 'स्वच्छ भारत मिशन' का प्रचार करूँगा। मै जो शपथ ले रहा हूँ, वह अन्य 100 व्यक्तियों से भी करवाऊँगा। वे भी मेरी तरह स्वच्छता के लिए 100 घंटे दें, इसके लिए प्रयास करूँगा। मुझे मालूम है कि स्वच्छता की तरफ बढ़ाया गया मेरा एक कदम पूरे भारत देश को स्वच्छ बनाने में मदद करेगा। इस अवसर पर अपर महाप्रबन्धक श्री अमित कुमार अग्रवाल, मंडल रेल प्रबन्धक, प्रमुख विभागाध्यक्ष एवं वरिष्ठ रेल अधिकारियों सहित काफी संख्या में कर्मचारियों ने स्वच्छता की शपथ ली। स्वच्छता पखवाड़े के अंतिम दिन 30 सितम्बर, 2020 को सम्पूर्ण पूर्वोत्तर रेलवे पर किए गए विभिन्न स्वच्छता कार्यक्रमों की समीक्षा कर सर्वोत्तम प्रदर्शन करने वाले रेलकर्मियों को प्रोत्साहित किया गया। स्वच्छता पखवाड़ा के अन्तर्गत पूर्वोत्तर रेलवे के तीनों मंडलों-वाराणसी, लखनऊ एवं इज्जतनगर में प्रतिदिन निर्धारित कार्यक्रमानुसार स्वच्छता कार्यक्रम चलाया गया। ■



महिला कांस्टेबल प्रशिक्षुओं का दीक्षान्त परेड समारोह सम्पन्न

रेलवे सुरक्षा विशेष बल, द्वितीय वाहिनी, रजही कैम्प, गोरखपुर में 14 सितम्बर को रेलवे सुरक्षा बल की 546 महिला कांस्टेबल प्रशिक्षुओं की दीक्षांत परेड समारोह का आयोजन किया गया। समारोह के मुख्य अतिथि प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त, रेलवे सुरक्षा बल, पूर्वोत्तर रेलवे श्री अतुल कुमार श्रीवास्तव ने महिला कांस्टेबल प्रशिक्षुओं की परेड का निरीक्षण किया तथा मार्च पास्ट की सलामी ली एवं प्रशिक्षण में उत्कृष्ट प्रदर्शन करने वाली 03 महिला प्रशिक्षुओं को पुरस्कृत कर सम्मानित किया। इस अवसर पर प्रधानाचार्य, प्रशिक्षण केन्द्र श्री ए.के. सिंह ने 546 महिला प्रशिक्षु आरक्षियों को ईमानदारी, समर्पण, कर्तव्यनिष्ठा एवं देश सेवा की शपथ दिलायी।

प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त सह महानिरीक्षक, रेलवे सुरक्षा बल, श्री अतुल कुमार श्रीवास्तव ने रेलवे सुरक्षा बल तथा रेलवे सुरक्षा विशेष बल परिवार की तरफ से सभी प्रशिक्षुओं को बधाई दी तथा कहा कि इस चयन हेतु सम्पूर्ण भारत से लगभग 70 लाख लोगों ने आवेदन दिया था, जिनमें लगभग मात्र 8,000 लोग चयनित हुए, जिनमें आप भी हैं। इससे यह प्रमाणित होता है कि आप कड़ी मेहनत कर के आई हैं तथा कड़ी मेहनत करके इस प्रशिक्षण को कोविड-19 जैसे विपरीत परिस्थितियों में सीमित संसाधनों के होते हुए भी सफलतापूर्वक पूर्ण किया। उन्होंने कहा कि आज के बदलते परिवेश में रेलवे सुरक्षा बल में भी बदलाव हो रहा है। इस बल में भी आई.टी. एवं अन्य क्षेत्रों में आधुनिकीकरण हो रहा है। इन बदलावों के साथ हमें अपडेट रहना है।

इसके पूर्व, सभी का धन्यवाद ज्ञापित करते हुए कमांडिंग ऑफिसर, द्वितीय वाहिनी, रेलवे सुरक्षा विशेष बल श्री अनिरुद्ध चौधरी ने कहा कि कोविड-19 के इस विषम समय में इतिहास



की सबसे बड़ी संख्या में महिला प्रशिक्षुओं को सफल प्रशिक्षण देने में हम सफल हो सके। उन्होंने सभी प्रशिक्षुओं के रेल परिवार का सदस्य बनने पर बधाई दी।

इस अवसर पर प्रधानाचार्य श्री सिंह ने प्रशिक्षण रपट प्रस्तुत की। श्री ए.के. सिंह ने बल का पूर्ण परिचय कराते हुए प्रशिक्षुओं के उत्तरदायित्वों एवं उद्देश्य के विषय में बताया तथा प्रशिक्षुओं के उज्ज्वल भविष्य की कामना की।

इस अवसर पर मुख्य सुरक्षा आयुक्त डॉ. एस.के. सैनी, वरिष्ठ मंडल चिकित्साधिकारी श्री फहीम अहमद, वरिष्ठ अधिकारी, रेलवे सुरक्षा बल एवं रेलवे सुरक्षा विशेष बल कर्मी तथा उनके परिवार के सदस्य उपस्थित थे। इस दौरान सोशल डिस्टेंसिंग एवं कोविड-19 से बचाव हेतु निर्धारित सुरक्षा मानकों का पालन किया गया। ■

फिट इण्डिया फ्रीडम मूवमेंट



देश के नागरिकों को स्वस्थ एवं चुस्त-दुरुस्त रखने हेतु भारत सरकार द्वारा पूरे देश में 15 अगस्त से 02 अक्टूबर, 2020 तक चलाए जा रहे, 'फिट इण्डिया फ्रीडम मूवमेंट' अभियान के अन्तर्गत 12 सितम्बर, 2020 को पूर्वोत्तर रेलवे क्रीड़ा संघ के तत्त्वावधान में प्रातः अपर महाप्रबन्धक श्री अमित कुमार अग्रवाल के नेतृत्व में बंगला नम्बर-4 निकट वी.आई.पी. रेलवे गेस्ट हाउस, गोरखपुर से रिले रेस का आयोजन किया गया।

'फिट इण्डिया फ्रीडम रन' अभियान को बढ़ावा देने के लिए अपर महाप्रबन्धक के नेतृत्व में रिले रेस गोल्फ कॉलोनी, रेलवे क्लेम ट्रिब्यूनल, कौवाबाग कॉलोनी, स्टेडियम कॉलोनी स्थित वरुणा रेस्ट हाउस होती हुई सैयद मोदी रेलवे स्टेडियम में समाप्त हुई। इस दौरान सोशल डिस्टेंसिंग एवं सुरक्षा के अन्य मानकों का पालन करते हुए रिले रेस का समापन किया गया।

इस अवसर पर अपर महाप्रबन्धक श्री अमित कुमार अग्रवाल ने कहा कि कोरोना संक्रमण काल में सभी को स्वस्थ एवं चैतन्य होना आवश्यक है। अतः सभी की शारीरिक फिटनेस को बनाए रखने हेतु उन्हें जागरूक करने के उद्देश्य से इस तरह के कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं। इसमें कोई व्यक्ति कहीं पर भी रहकर अपने को गतिमान रखते हुए व्यायाम एवं पैदल चालन आदि कर सकता है। ■

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे : महाप्रबंधक संग स्टील एवं लौह अयस्क से सम्बन्धित ग्राहकों की बैठक

महाप्रबंधक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे श्री गौतम बनर्जी ने स्टील एवं लौह अयस्क से जुड़े ग्राहकों के साथ वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से बैठक की, जिसमें बिलासपुर, रायपुर एवं नागपुर मंडल के अंतर्गत आने वाले 30 ग्राहकों से वार्तालाप किया तथा उनके सुझावों एवं समस्याओं पर चर्चा कर उपस्थित अधिकारियों को निर्देश दिए। बैठक में अपर महाप्रबंधक, प्रधान मुख्य वाणिज्य प्रबंधक, प्रधान मुख्य यांत्रिक इंजीनियर, मुख्य लेखाधिकारी, मुख्य माल यातायात प्रबंधक तथा बिजनेस डेवेलपमेंट यूनिट से जुड़े अन्य अधिकारीगण एवं वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से तीनों मंडलों के मंडल रेल प्रबंधक उपस्थित थे। ■



श्री टी. श्रीनिवास राव को 'प्रेमचंद पुरस्कार'

रेल मंत्रालय अपने अधिकारियों और कर्मचारियों को प्रति वर्ष हिन्दी में मौलिक कहानी, उपन्यास, नाटक एवं अन्य गद्य साहित्य लेखन को प्रोत्साहन देने के लिए 'प्रेमचंद पुरस्कार' प्रदान करता है। इस योजना के अंतर्गत दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के प्रमुख मुख्य इंजीनियर कार्यालय में पदस्थ श्री टी. श्रीनिवास राव, कार्यालय अधीक्षक को उनकी पुस्तक 'कन्याभोज' के लिए वर्ष 2018 का द्वितीय 'प्रेमचंद पुरस्कार' दिया गया है। श्री राव को पुरस्कार स्वरूप 10,000 रुपए की राशि और एक प्रशस्ति पत्र प्रदान किया गया है। रेल मंत्रालय के द्वारा कोरोना के दृष्टिगत सभी पुरस्कार लेने वाले कर्मचारियों को पुरस्कार की राशि उनके बैंक खाते में एवं प्रशस्ति पत्र को डाक के द्वारा भेजा गया है।



श्री राव की चौदह कहानियों के इस संग्रह में प्रत्येक कहानी बेहद मर्मस्पर्शी, समाजपयोगी एवं गुदगुदाने वाली है। ज्ञातव्य हो कि श्री राव को उनकी प्रथम कहानी संग्रह 'सूरजमुखी' के लिए वर्ष 2013 में भी 'प्रेमचंद पुरस्कार' से सम्मानित किया जा चुका है। श्री विशेष तौर विशिष्ट क्षणिकाओं के माध्यम से व्यंग्य के सशक्त हस्ताक्षर के रूप में प्रसिद्ध हैं तथा विभिन्न मंचों एवं आकाशवाणी में भी उनकी रचनाओं का प्रसारण हो चुका है। ■

डेडीकेटेड पार्सल सेवा को कुशल बनाने हेतु महाप्रबंधक द्वारा उद्यमियों से संवाद

कोविड-19 संक्रमण के फलस्वरूप देशव्यापी लॉकडाउन के दौरान आवश्यक वस्तुओं की उपलब्धता हेतु कोविड स्पेशल पार्सल ट्रेन चलाई गई, जिसे व्यापक सफलता प्राप्त हुई। इसे और भी व्यापक करने हेतु रेल मंत्रालय ने विभिन्न प्रोत्साहन योजना, रियायत तथा डेडीकेटेड पार्सल ट्रेन चलाने का निर्णय लिया ताकि जहाँ एक तरफ देश भर में आवश्यक वस्तुओं की उलब्धता सुनिश्चित हो सके, वहीं दूसरी तरफ उद्यमियों एवं उत्पादकों को लाभ हो। यही नहीं, स्टार्ट-अप नवाचार को भी प्रोत्साहन मिल सके। इसके अतिरिक्त रेलवे के द्वारा प्रदत्त संसाधनों का उच्चतम उपयोग हो सके।

बैठक में रायपुर, दुर्ग, भिलाई, नागपुर, गोंदिया, राजनांदगांव, छिंदवाड़ा, बिलासपुर, रायगढ़, कोरबा, शहडोल, चिरिमिरी, चाम्पा, अम्बिकापुर आदि के उद्यमी शामिल थे। महाप्रबंधक ने रेलवे द्वारा प्रदत्त सुविधा, प्रोत्साहन योजना, रियायतों का लाभ उठाने के लिए उद्यमियों प्रोत्साहित किया। प्रधान वित्तीय सलाहकार एवं प्रधान मुख्य यात्रिक इंजीनियर ने अपने विभाग से संबंधित मुद्दों को सुगम तथा सक्षम बनाने की बात कही, प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक ने पार्सल सेवा सुविधाओं पर जानकारी दी। तीनों मंडल के मंडल रेल प्रबंधक तथा वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक भी इस चर्चा में उपस्थित थे। यह संवाद बहुत ही सार्थक रहा। ■

दक्षिण पूर्व रेलवे पर 'फिट इंडिया फ्रीडम रन'

युवा कार्यक्रम और खेल मंत्रालय द्वारा दिनांक 15 अगस्त से 02 अक्टूबर, 2020 तक महात्मा गाँधीजी की जयंती तक 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' का आयोजन नागरिकों को जीवन में तंदरुस्त रखने के लिए प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से किया गया।

दक्षिण पूर्व रेलवे में स्थित सभी कार्यालयों, डिपो तथा कॉलोनी में 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' कार्यक्रम को सफल बनाने के लिए स्वयं प्रेरित दौड़ एवं जॉगिंग का आयोजन किया जा रहा है। दक्षिण पूर्व रेलवे के सभी अधिकारी, कर्मचारी व उनके परिजनों को मंडल पर कार्यरत राष्ट्रीय-अंतरराष्ट्रीय खिलाड़ी, जैसे निकी प्रधान, सलीमा टेटे, तृषा देब, मधुमिता कुमारी, सर्बो सिंह, अनिर्बान नंदी आदि तथा हर क्षेत्र एवं स्तर के खिलाड़ी इसमें सम्मिलित हुए। इस 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' अभियान को सफल बनाने हेतु



मंडल स्तर पर जागरूकता अभियान चलाया गया तथा अधिकारियों, कर्मचारियों, उनके परिजनों को एवं अन्य व्यक्तियों को स्वस्थ रहने के लिए प्रोत्साहित किया गया। ■

रेलवे संरक्षा आयुक्त द्वारा पेण्ड्रारोड-निगौरा तीसरी लाइन का निरीक्षण



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर मंडल के अंतर्गत पेण्ड्रारोड से अनूपपुर तक 50 किमी तीसरी लाइन बिछाने का कार्य राइट्स द्वारा किया जा रहा है। पेण्ड्रारोड से निगौरा स्टेशनों के मध्य लगभग 26 किमी नई विद्युतीकृत तीसरी लाइन का इंटरलॉकिंग सहित सम्पूर्ण कार्य पूरा होने के पश्चात् एसई सर्कल के रेल संरक्षा आयुक्त श्री ए.के. राय ने 20 अगस्त, 2020 को उक्त लाइन का निरीक्षण करने निरीक्षण दल के साथ विशेष गाड़ी से पेण्ड्रारोड स्टेशन पहुंचे। पेण्ड्रारोड स्टेशन में निरीक्षण करने के पश्चात् उन्होंने पेण्ड्रारोड से निगौरा तीसरी नई लाइन (26 किमी) का मोटर ट्राली निरीक्षण एवं ऑब्जर्वेशन कार के साथ स्पीड ट्रायल किया। रेलवे संरक्षा आयुक्त से अनुमति के बाद इस लाइन पर गाड़ियों का परिचालन प्रारंभ होगा। ■

कोविड-19 से लड़ाई में 'पश्चिम रेलवे महिला कल्याण संगठन' का उल्लेखनीय सहयोग

'पश्चिम रेलवे महिला कल्याण संगठन' ने स्वतंत्रता दिवस के अवसर पर जगजीवन राम अस्पताल के उपयोग हेतु 15 इंडक्शन कुकर, 6 आरओ वॉटर प्यूरिफायर और 2 हॉट एंड कोल्ड वॉटर डिस्पेंसर दान किए। इस अवसर पर पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने अस्पताल की मेडिकल बिरादरी को 25 हजार रु. के सामूहिक पुरस्कार की घोषणा की। जगजीवन राम अस्पताल सर्वोच्च रिकवरी रेट रखने वाले मुंबई के प्रमुख अस्पतालों में शामिल है। महिला कल्याण संगठन ने रतलाम मंडल अस्पताल में आधुनिकतम सुविधाओं वाली रु.15 लाख मूल्य की एक वातानुकूलित एंबुलेंस भी दान की, जिसका मुंबई से वीडियो लिंक के माध्यम से अध्यक्षा श्रीमती तनुजा कंसल ने उद्घाटन किया। यह आपातकाल में शीघ्र चिकित्सा



सेवाएं प्रदान कराने के अलावा गम्भीर मरीजों को रतलाम से इंदौर ले जाने में भी योगदान देगी। ■

ग्रांट रोड स्टेशन पर नया पैदल ऊपरी पुल

पश्चिम रेलवे द्वारा ट्रेसपासिंग और पुलों पर अत्यधिक भीड़ जैसी समस्याओं से निपटने के लिए अपने उपनगरीय रेल खंड पर अधिकाधिक फुट ओवर ब्रिज, एस्केलेटर और लिफ्टों की सुविधा प्रदान करने के बेहतरीन प्रयास किए जा रहे हैं। इसी क्रम में ग्रांट रोड स्टेशन पर दक्षिणी दिशा में नवनिर्मित 10 मीटर चौड़े फुट ओवर ब्रिज को यात्रियों के उपयोग के लिए खोल दिया गया है।

यह 39 मीटर लम्बा है और इसकी चौड़ाई 10 मीटर है। इसका निर्माण लगभग 5.30 करोड़ रु. की लागत से किया गया है। यह काम मुंबई रेलवे विकास निगम द्वारा 22 अक्टूबर, 2020 को पूरा गया। यह स्टेशन के सभी प्लेटफॉर्मों के साथ-साथ पूर्व की ओर एमसीजीएम स्काईवॉक की सीढ़ी और एस्केलेटर को भी जोड़ता है। इस एफओबी के लिए शुरुआत में दो स्पैन की योजना बनाई गई थी, लेकिन स्थान की कमी के कारण योजना को बदल दिया गया और फिर प्रतिस्थापन के आधार पर एकल स्पैन एफओबी का निर्माण किया गया।

पश्चिम रेलवे ने कोविड-19 महामारी के कारण सीमित कार्यबल के बावजूद विकास के विभिन्न अवसंरचनात्मक कार्य सुनिश्चित किए हैं। यह सुनिश्चित किया है कि इसके विकास कार्यों में कोई बाधा न आए और सभी कार्य निर्धारित लक्ष्य तिथि के भीतर पूरे हो जाएं। पश्चिम रेलवे के उपनगरीय खंड पर इस दौरान, 9 नए फुट ओवर ब्रिज और एक नए स्काईवॉक को यात्रियों के लिए चालू किया गया है। गौरतलब है कि



आईआईटी-बॉम्बे की ऑडिट रिपोर्ट के अनुसार, असुरक्षित घोषित किए गए 16 एफओबी को डिस्मेंटल करना था, जिनमें से अभी तक 13 पश्चिम रेलवे द्वारा डिस्मेंटल किए जा चुके हैं। शेष तीन एफओबी, यानी दादर (दक्षिण), अंधेरी (छह स्पैन में से, मध्य-पूर्व के दो फैले हुए हिस्सों को हटा दिया गया है) और गोरेगांव (मध्य) को डिस्मेंटल करने का कार्य जारी है, जिसके पूरा होने की तिथि 31 दिसम्बर, 2020 रखी गई है। विभिन्न स्थानों पर अन्य एफओबी और आरओबी मरम्मत तथा नए एस्केलेटर्स की स्थापना का काम भी चालू है। यात्रियों की सुरक्षा की बात करें तो पश्चिम रेलवे ने हमेशा इसे सर्वोच्च प्राथमिकता दी है। ■

महाप्रबंधक द्वारा खिलाड़ियों के साथ संवाद

पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक और 'वेस्टर्न रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन (डब्ल्यूआरएसए)' के संरक्षक श्री आलोक कंसल ने पश्चिम रेलवे महिला कल्याण संगठन की अध्यक्षा श्रीमती तनुजा कंसल के साथ पाँच अर्जुन अवार्डी, 60 कोच/कैप्टन, 22 सुप्रसिद्ध खिलाड़ियों और वेस्टर्न रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन के खेल प्रशासकों के साथ एक वेबिनार के माध्यम से विभिन्न मुद्दों पर बातचीत की।

वेबिनार का आयोजन 'फिट इंडिया फ्रीडम रन' अभियान के एक भाग के रूप में किया गया था। प्रमुख विभागाध्यक्ष, मंडल रेल प्रबंधक और अन्य वरिष्ठ अधिकारियों ने भी वेबिनार में अपनी सहभागिता दर्ज कराई। संवाद सत्र के दौरान विभिन्न अवसंरचनात्मक पहलुओं और खिलाड़ियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के बारे में एक लघु फिल्म का प्रदर्शन किया गया। इसके बाद डब्ल्यूआरएसए की विभिन्न गतिविधियों पर एक संक्षिप्त प्रस्तुति और वेस्टर्न रेलवे की 37 खेल टीमों के प्रोफाइल में टीम के सदस्यों, कप्तानों और कोचों का विवरण दिया गया। श्री गुरबख्श सिंह ग्रेवाल (ओलंपियन कांस्य पदक विजेता-हॉकी), श्री बलबीर सिंह ग्रेवाल (एशियाई खेल स्वर्ण पदक विजेता - हॉकी), सुश्री डायना एडुलजी (पद्मश्री और अर्जुन पुरस्कार प्राप्तकर्ता - क्रिकेट), सुश्री एलिजा नेल्सन (पद्मश्री अवॉर्ड - हॉकी), सुश्री सेल्मा डीसिल्वा (पद्मश्री पुरस्कार - हॉकी) और श्री सुभाष अग्रवाल (वर्ल्ड बिलियर्ड्स चौम्पियनशिप



में रनर अप) को सत्र के दौरान विशेष रूप से सम्मानित किया गया। वेबिनार में बातचीत के दौरान, श्री आलोक कंसल ने याद किया कि वे भी अपने कॉलेज के दिनों में एक सक्रिय हॉकी खिलाड़ी थे वेब संवाद में सभी प्रतिभागियों से सकारात्मक प्रतिक्रियाएं प्राप्त हुईं।

15 अगस्त से 2 अक्टूबर, 2020 तक, पश्चिम रेलवे पर कुल 68,953 प्रतिभागियों ने इस अनोखे अभियान के दौरान कुल 78,11,053 किमी के साथ फिट इंडिया फ्रीडम रन में भाग लिया। ■

पटरी पार करने की समस्या पर नियंत्रण हेतु पश्चिम रेलवे द्वारा किए गए विविध उपाय

पश्चिम रेलवे द्वारा पटरी पार करने की समस्या पर नियंत्रण हेतु विभिन्न उपाय किए गए हैं, जिसके परिणामस्वरूप पश्चिम रेलवे के मुंबई उपनगरीय सेक्शन में पटरी पार करने के कारण व्यक्तियों के कुचले जाने और घायल होने के मामलों में उल्लेखनीय कमी आई है। ट्रेसपासिंग से बचने के लिए पश्चिम रेलवे के मुंबई उपनगरीय सेक्शन में पिछले वित्तीय वर्ष 20 नए पैदल ऊपरी पुल, 9 नए एस्केलेटर्स तथा एक नई लिफ्ट की व्यवस्था की गई है। चालू वित्तीय वर्ष 2020-21 के पहले 6 महीनों में अब तक 9 नए पैदल ऊपरी पुल यात्रियों के आवागमन के लिए खोले जा चुके हैं, जबकि 2 नए एस्केलेटरों को शीघ्र ही यात्रियों के लिए खोला जाएगा। अन्य उपायों में प्लेटफॉर्मों की ऊँचाई बढ़ाई गई, दो ट्रैकों के बीच डिवाइडर फेंसिंग की व्यवस्था की गई, प्लेटफॉर्म की समाप्ति वाले छोर पर फेंसिंग की गई है। अतिक्रमण हटाया गया, बाउंड्री वाल बनाई गई। ट्रैक के निकट बने स्ट्रक्चरों को स्थानांतरित कर दिया गया है, जिससे फुटबोर्ड पर यात्रा करने वाले यात्रियों को चोट लगने की सम्भावना से बचा जा सके। फुटबोर्ड यात्रियों को सावधान करने के लिए शेष स्ट्रक्चरों को चटकीले रंगों से पेंट कर दिया गया है। अनेक जन जागरूकता अभियान चलाए गए हैं। ट्रेसपासिंग करने वालों के खिलाफ मुकदमा चलाकर दंडित किया



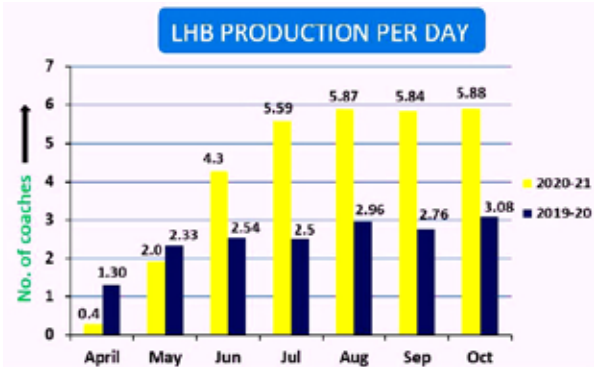
जा रहा है। बड़े स्टेशनों पर वरिष्ठ नागरिकों और दिव्यांग यात्रियों के लिए आरपीएफ हेल्प डेस्क खोले गए हैं। 'मिशन जीरो डेथ' हेतु पश्चिम रेलवे द्वारा हर सम्भव प्रयास किए जा रहे हैं। ■

रेल कोच फैक्ट्री : निरंतर विकास पथ पर

रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला लगातार रेल डिब्बों के उत्पादन में नए कीर्तिमान स्थापित कर रही है। इस वर्ष जुलाई और सितंबर महीनों में उच्चतम मासिक एलएचबी कोच उत्पादन देने के बाद, अब इस उत्पादन इकाई ने अक्टूबर 2020 में 5.88 कोचों के प्रति दिन रिकॉर्ड का एक और मील का पत्थर हासिल किया है।

कोविड संकट के बीच, जहां दुनिया औद्योगिक विकास में तेज गिरावट का सामना कर रही है, वहीं आरसीएफ ने अपने कोच उत्पादन में काफी वृद्धि की है। आरसीएफ ने कोविड के फैलाव के बीच सकारात्मक रूख अपनाते हुए अपने उत्पादन तंत्र को अनुकूलित कर पूरी प्रतिबद्धता और निष्ठा से फैक्टरी में उत्पादन कार्य 23 अप्रैल, 2020 से शुरू किया जिससे रेल डिब्बों के उत्पादन को बढ़ाने में पर्याप्त मदद मिली। महामारी के बावजूद उत्पादकता में यह वृद्धि आरसीएफ के मानव संसाधन की दृढ़ता और समर्पण को दर्शाती है। दिलचस्प बात यह है कि कोविड काल में मैनपावर और सामान की सप्लाई चेन के कम हुये संसाधनों की परवाह किए बिना आरसीएफ पिछले कुछ महीनों में अपने उत्पादन में लगातार वृद्धि करने में कामयाब रहा है।

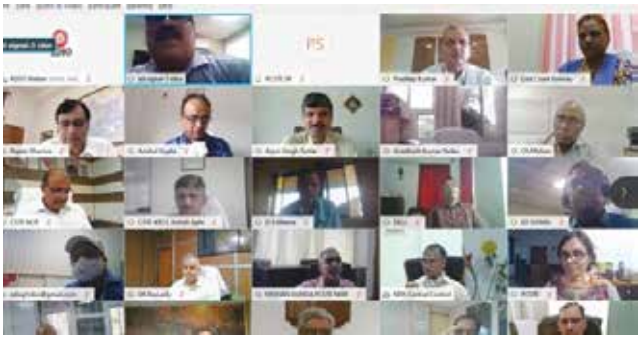
सरकार की मेक इन इंडिया पहल के तहत यह वृद्धि, आरसीएफ कपूरथला को नई ऊंचाइयों प्रदान कर रही है। इस वित्तीय वर्ष में आरसीएफ उन एलएचबी डिब्बों का निर्माण कर रहा है जिनका उत्पादन समय पारम्परिक डिब्बों के उत्पादन की



तुलना में अधिक है लेकिन आरसीएफ ने लगातार अपने उत्पादन में वृद्धि को बनाये रखा है। इस वित्तीय वर्ष के पहले सात महीनों में, आरसीएफ ने 751 कोचों का निर्माण कर एक उल्लेखनीय प्राप्ति हासिल की है। देश के औद्योगिक विकास को पुनर्जीवित करने में यह योगदान बेहद महत्त्वपूर्ण है। इस उत्पादन वृद्धि ने आरसीएफ को सामान देने वाले सहायक उद्योगों के उत्पादन को न सिर्फ बढ़ाया है बल्कि स्थानीय रोजगार के अवसर भी बढ़ाए हैं। उत्पादन में लगातार वृद्धि के अलावा आरसीएफ रेल यात्रा को सुरक्षित और आधुनिक बनाने के लिए रेल डिब्बों के नवीनीकरण पर नए-नए काम कर रहा है। ■

आरडीएसओ में सिग्नल स्टैंडर्ड कमेटी की बैठक

आरडीएसओ द्वारा भारतीय रेल सिग्नल इंजीनियरिंग मैनुअल को अंतिम रूप प्रदान करने के लिए विशेष सिग्नल स्टैंडर्ड कमेटी की बैठक को वीडियो कॉन्फ्रेन्सिंग के माध्यम से आयोजित किया गया। श्री प्रदीप कुमार, जोकि रेलवे बोर्ड की पुनर्गठित संरचना के अनुसार प्रथम सदस्य (इन्फ्रास्ट्रक्चर) हो गए हैं, ने बैठक के उद्घाटन सत्र में गाड़ियों को उच्च गति पर सुरक्षित रूप से चलाने के लिए नई तकनीकों को शामिल करने में सिग्नल एवं दूरसंचार विभाग की भूमिका पर जोर दिया। उन्होंने कहा कि गाड़ियों की गति और सुरक्षा में सुधार की दृष्टि से डायग्नोस्टिक एवं प्रिडिक्टिव मेंटेनेन्स टूल्स, सेंट्रलाइज्ड ट्रेन कंट्रोल प्रणाली, ऑटोमेटिक ट्रेन प्रोटेक्शन प्रणाली आदि का उपयोग समय की आवश्यकता है। अतिरिक्त सदस्य, सिग्नल, रेलवे बोर्ड एवं प्रधान कार्यकारी निदेशक, सिग्नल, रेलवे बोर्ड ने भी बैठक को सम्बोधित किया। समस्त जोनल रेलवे के मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार अभियन्ता, निदेशक, इरीसेट, रेलवे बोर्ड एवं अअमासं के अधिकारीगण भी बैठक में उपस्थित रहे। इस मैनुअल का अंतिम संशोधन वर्ष 2001 में हुआ था। गाड़ियों के संचालन में दक्षता



बढ़ाने, चलती रेलगाड़ियों में सुरक्षा हेतु सिग्नलिंग प्रणाली में अनेक उन्नति हुई है। अत: भारतीय रेल सिग्नल इंजीनियरिंग मैनुअल की भी समीक्षा एवं संशोधन की अत्यधिक आवश्यकता महसूस हुई, जिससे पूरे भारतीय रेल में नई तकनीक को समान रूप से शामिल किया जा सके। भारतीय रेल सिग्नल इंजीनियरिंग मैनुअल के संशोधित मसौदे में 23 अध्याय हैं। ■

आरडीएसओ में कोविड-19 शपथ का आयोजन



प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी के आह्वान पर कोविड-19 पर एक 'जन आंदोलन अभियान' शुरू किया गया है। श्री वीरेन्द्र कुमार, महानिदेशक ने कोविड-19 के दिशानिर्देशों का पालन करते हुए कोविड-19 शपथ दिलवाई। आरडीएसओ के अन्य निदेशालयों और फील्ड इकाइयों में वरिष्ठतम अधिकारियों ने अपने संबंधित अधिकारियों एवं कर्मचारियों को शपथ दिलाई। श्री वीरेंद्र कुमार ने अपनी अपील में कहा कि वे मास्क पहनें, उचित सामाजिक दूरी बनाएँ और हाथों की नियमित सफाई का पालन करें। आरडीएसओ परिसर के प्रमुख स्थानों पर जन आन्दोलन अभियान के प्रचार-प्रसार के लिए पोस्टर और बैनर प्रदर्शित किए गए। अधिकारियों और कर्मचारियों के बीच सोशल मीडिया के माध्यम से भी व्यापक प्रचार किया गया। ■

चिरेका उत्पादित 150वें रेल इंजन का लोकार्पण

चित्तरंजन रेलइंजन कारखाना (चिरेका) द्वारा कोरोना संकट से उत्पन्न बाधा के बावजूद वर्तमान वित्त वर्ष में उत्पादित 150वें रेल इंजन, डब्लूएजी-9/एचसी (32922 श्रेणी) का 13 अक्टूबर 2020 को, श्री प्रवीण कुमार मिश्रा, महाप्रबंधक द्वारा लोकार्पण किया गया। इस अवसर पर सभी विभागाध्यक्ष, अधिकारीगण एवं कर्मचारीगण भी उपस्थित थे। इस दौरान कोविड-19 से सुरक्षा को लेकर निर्धारित आवश्यक मानकों का भी पालन किया गया। इस वित्तीय वर्ष 2020-21 में 100 रेल इंजन 102 कार्य दिवसों में तथा आगे के 50 रेल इंजन सिर्फ 27 कार्य दिवसों में बनाकर कुल 129 कार्य दिवसों में 150 रेल इंजन बनाए गए, जबकि पिछले वित्तीय वर्ष में 150 रेल इंजन 128 कार्य दिवसों में बनाये गए थे। ज्ञात हो कि चिरेका ने गत वर्ष 2019-20 में 431 रेल इंजन बना कर नया विश्व कीर्तिमान स्थापित किया था जिसे 'लिम्का बुक ऑफ रिकार्ड्स' द्वारा सम्मानित किया गया था उत्पादन की इस रफ्तार से उम्मीद है चिरेका फिर एक कीर्तिमान स्थापित करने में सफल होगा। ■



पीली रोशनी का समंदर

श्री विपिन पवार



लाल, पीला, दोहरा पीला, हरा - सिग्नलों के यही रंग तो उसका साथ देते हैं रात के घने अंधियारे में। जब नामदेव अकेला चमड़े की बड़ी-सी थैली में 10 पटाखों से भरा एक डिब्बा, एक हाथ सिग्नल बत्ती, टॉर्च, माचिस रखकर, कमीज की ऊपरी जेब में सीटी तथा बीड़ी का बंडल सहेजकर, एक हाथ में बत्ती टांगने का डंडा तथा दूसरे हाथ में हाथ सिग्नल बत्ती लेकर, अंधेरे में चमकने वाली नारंगी रंग की कमीज पहने हुए, अपने 6 किलो के साजो-सामान के साथ कड़कड़ाती बिजलियों, खून को जमा देने वाली ठंड, दृश्यता को बाधित करने वाली मूसलाधार बारिश तथा चिलचिलाती धूप में रेल की पटरी पर चल रहा होता है, तब उसकी आदत में शुमार हो गया है, सिग्नल के खंबे को छूकर माथे और फिर छाती से हाथ लगाना।

'अरे! इस सिग्नल देवता की पूजा न करूं, तो रात का यह भयानक सफर कैसे कटे? यही लाल, पीली, दोहरी पीली और हरी रोशनी को देखकर ही तो मैं आगे बढ़ता हूँ। कौन कहता है कि घने जंगल में गश्तीदार (नाइट पेट्रोलमैन) अकेला रेल की पटरी पर चलता है? मेरे आगे तो यही रोशनियां होती हैं, जो गाड़ी को राह दिखाती हैं।

नामदेव की बीट पुणे से 137.66 किमी की दूरी पर स्थित जरंडेश्वर स्टेशन से प्रारंभ होती थी। वह सातारा स्टेशन के पास बने अपने रेलवे क्वार्टर से पैदल ही अपने काम पर जरंडेश्वर स्टेशन पहुंचता था। उस दिन जरंडेश्वर स्टेशन पहुंचते ही उसने स्टेशन मास्टर के कमरे में प्रवेश किया तो देखा कि जरंडेश्वर स्टेशन पर रात पाली में नईम मास्टर साहब हैं, तो वह सलाम करने के बाद वहीं रूक गया, मास्टर साहब अपने काम में मशगूल थे, उनका ध्यान उसकी ओर नहीं गया था। नईम मास्टर अभी-अभी नौकरी पर लगे हैं, शादी भी नहीं हुई है, एकदम मस्त मौला, लेकिन हैं, देवता आदमी। हालचाल पूछेंगे, चाय पिलाकर ही रवाना करेंगे। उसने मास्टर को जोरदार सलाम किया, उन्होंने मुस्कुराकर जवाब दिया, 11023 डाउन सह्याद्री एक्सप्रेस को लाइन क्लियर दे रहे थे, रूट सेट किया, बटन कॉलर लगाए, ब्लॉक उपकरण का हत्था घुमाया और फोन पर प्राइवेट नंबर दिया। नामदेव को कहा, 'नामदेव, रूको, जरा 11023 निकाल दूं।'

गाड़ी निकालने के बाद प्राइवेट नंबर देकर फारिग हुए तो मेरे घर परिवार के पूरे हालचाल लेकर प्वाइंट्समैन लहानू को चाय बनाने के लिए कह दिया। चाय पीकर मैंने कप, प्लेट, बर्तन आदि धो दिए और अपनी किताब में मास्टर साहब के दस्तखत लेकर उनको सलाम कर उनकी लंबी उम्र की दुआएं करता हुआ आगे बढ़ गया।

सिंगल लाइन सेक्शन पर आगे-पीछे दोनों तरफ देखना होता है, पता नहीं कब कौन-सी गाड़ी किस दिशा से आ रही हो। मैंने घने अंधेरे में रेल की पटरी पकड़ ली, टॉर्च की रौशनी में रेल की फिटिंग्स को देखते-देखते आगे बढ़ने लगा। दोनों ओर घना जंगल, सियारों की 'हुआं-हुआं' सुनाई दे रही थी। एक दो किमी चलने के बाद अचानक लगा कि कुछ दूरी पर पटरी पर तीन-चार लोग खड़े हैं। जैसे-जैसे निकट पहुंचा तो पाया कि तीन आदमी खड़े आपस में बाते कर रहे हैं। टॉर्च की रौशनी फेंकी तो दिखाई दिया कि सबके हाथ में हथियार हैं, एक के हाथ में पिस्तौल, दूसरे के हाथ में लाठी, तीसरे के सब्बल, जान कांप गई। अरे! ये तो चोर-डाकुओं का गिरोह लगता है। चलो! छोड़ो, अपने को क्या करना है? अपना काम तो रेल लाइन की सुरक्षा करना है। उनकी अनदेखी करने का मन बनाकर कनखियों से उनको देखते हुए, जैसे ही उनके पास पहुंचा, तो एक आवाज आई,

'मिस्त्री! बीड़ी है क्या?'

चलते कदमों को जैसे ब्रेक लग गए। तब तक तीनों पास में आ गए थे। तीनों ने मुंह पर कपड़ा बांध रखा था। जेब में हाथ डालकर बीड़ी का बंडल और माचिस निकाली और उन्हें दे दिया। कौन इनसे पंगा ले, सोचकर कदम बढ़ाए ही थे कि आवाज आई, ''मिस्त्री, ये लो।''

तीन बीड़ियां निकालकर उन्होंने बंडल और माचिस वापस कर दी थी। बोले, ''चलो, तुम अपना काम करो, हमें अपना काम करने दो।''

मैंने आगे बढ़ने में ही अपनी भलाई समझी।

सामने दूर सातारा का पीला डिस्टेंट सिग्नल दिखाई दे रहा था, मेरा हौसला बढ़ा, मेरा डिस्टेंट मेरे साथ है। सावधानी से रेल पथ को देखते-देखते आगे बढ़ रहा था कि सातारा के पीले होम सिग्नल को देखकर लगा कि मैं अपने घर पहुंच गया हूँ। यहाँ



से सातारा स्टेशन थोड़ी ही दूरी पर है। पीला होम सिग्नल देखकर मैंने आदतन पीछे देखा, किसी गाड़ी की हेड लाइट दिखाई नहीं दे रही थी तो मैं अतीत की गहराइयों में डूबता चला गया।

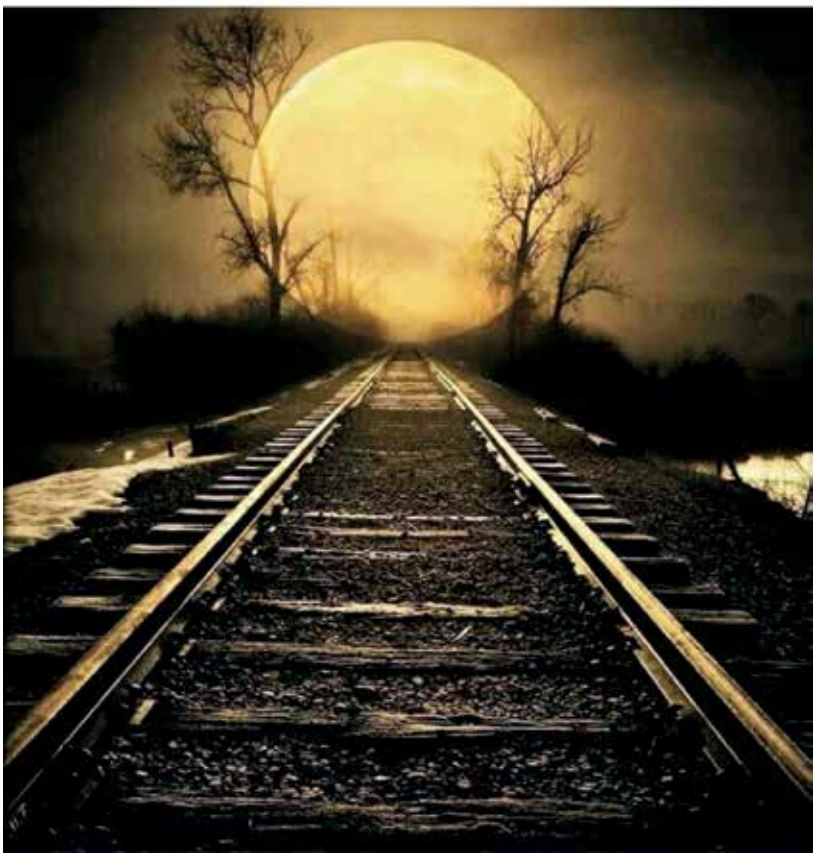
उस दिन शेवंता के साथ बहुत झगड़ा हुआ था। सुबह-सुबह जब मैं घर पहुंचा, तो गौरी गाय ने रंभाना शुरू कर दिया। बहुत दूर से ही वह मेरी उपस्थिति को सूंघ लेती है। ईश्वर ने मनुष्य और पशु के बीच में यही विभेद किया है कि आत्मीय व्यक्ति भी जब तक बात न कर लें, पता नहीं चलता कि यह अपना आत्मीय है और गौरी जैसा मूक प्राणी मेरी गंध पाते ही रंभाने लगता है, इससे शेवंता को पता चल जाता है कि उसका पति घर आ रहा है। मेरी आदत है कि घर पहुंचते ही बाड़े में जाकर गौरी के गले में हाथ डालता हूँ, उसके जबड़े को सहलाता हूँ, उसके पूरे शरीर पर हाथ फेरता हूँ। वह भी प्रत्युत्तर में लगातार पूंछ हिलाकर मेरे प्रेम की पावती देती रहती है। मुझे गौरी से इतना लगाव एवं अपनत्व क्यों है, इसका भी कारण है। रेलवे क्वार्टर में मेरे पड़ोस में रहने वाला गैंगमैन रंगा दिन भर शराब के नशे में धुत्त रहता है। काम पर जाता भी है, तो तमाम गलतियां करने के कारण सस्पेंड हो जाता है। ऐसे ही सस्पेंशन के दौरान उसने एक दिन चिढ़कर मुझसे बहुत गाली-गलौच की, लेकिन मैंने ध्यान नहीं दिया। पिए हुए आदमी से क्या बहस करना? मैं गौरी को दुह रहा था, लेकिन जब रंगा की गालियां, ताने एवं उलाहने बढ़ते ही गए तो मैंने दूध दुहना छोड़कर उठना ही मुनासिब समझा। दूध का बर्तन वहीं छोड़ दिया। काफी समय के बाद जब शेवंता ने देखा कि मैं चुपचाप कमरे के एक कोने में बैठा हुआ हूँ, तो पूछा, ''आज दूध नहीं दुहा, बर्तन कहां है?'' तो मैंने कहा, ''वो कम्बख्त रंगा को बहुत ज्यादा चढ़ गई है, मुझे बहुत गालियां दे रहा है। कहता है तू तो साला सरकार का चमचा है। ऐसी हालत में मैं तो दूध दुह नहीं सकता। वहीं पड़ा होगा। जा, तू लेकर आ!''

शेवंता गई और उलटे पैरों लौटकर आई, कहा, ''देखो, तुम्हारी गौरी के नखरे, जितना दूध तुमने दुहा था, लात मार कर गिरा दिया। अब मैं बच्चों को क्या दूं? तुम्हें तो सुबह की चाय भी काली ही पीनी पड़ेगी जो तुम पियोगे नहीं। मांजी को दूध के साथ रात की दवाई देनी पड़ती है, दूध के बिना कैसे दूं? तुम्हें तो अपने काम के अलावा कुछ सूझता ही नहीं है। सारे समय सिर्फ काम, काम और काम। कभी तो घर और अपने परिवार की चिंता किया करो। इतने सालों तक काम करने के बाद तुम्हे रेलवे ने दिया ही क्या है? ये पुराना-सा क्वार्टर और लोहा-लंगड़ की थैली और टॉर्च।''

पत्नी की न रुकने वाली बक-बक से नामदेव त्रस्त हो गया, उठा और आंगन में आया। गौरी की ओर देखा, तमाम दूध जमीन पर बिखरा हुआ। गौरी को देखा, तो वह बिखरे हुए दूध के बीच शान से खड़ी हुई है, पास ही एक डंडा पड़ा हुआ था, उसने उठाया, ''हरामखोर, खा-खा कर मस्ती चढ़ गई है।'' और लगा उसे पीटने। पीटते-पीटते गौरी के शरीर पर निशान पड़ गए, पर वह बेचारा मूक प्राणी प्रतिरोध तो छोड़ो, अपनी पीड़ा भी व्यक्त करने में संकोच कर रहा था। पीटते- पीटते नामदेव के हाथ थक गए, तो उसने डंडा एक ओर फेंक दिया और धम्म-से जमीन पर बैठ गया। इतने में एक आवारा कुत्ता आया, जिसे कभी-कभी शेवंता रोटी का एकाध टुकड़ा दे दिया करती थी। आज तो उसे लगा कि शेवंता ने खीर परोस दी है, लेकिन उसने अपनी लपलपाती जीभ निकालकर जैसे ही जमीन पर बिखरा हुआ दूध पिया, एक-दो सेकंड में ही जमीन पर लोट गया, शरीर अकड़ गया, मुंह से झाग निकलने लगा और वह एक-दो मिनट में ही शांत हो गया। नामदेव के तो होश ही फाख़्ता हो गए। बिजली की तेजी से उठा, देखा तो दूध के बर्तन के पास ही फसलों के कीटनाशक की खाली बोतल पड़ी हुई है। किसी ने, किसी ने क्या, रंगा ने दूध में जहर मिला दिया था। नामदेव ने गौरी को देखा। उसकी बड़ी-बड़ी पनीली आंखें उसे ही देख रही थीं। वह भागकर उससे लिपट गया, उसके गले लगकर खूब रोया, पैरों पर गिर पड़ा। जब शेवंता ने उसे उठाया, तब उसे होश आया।

शिकायत का कोई फायदा नहीं। रंगा के खिलाफ पहले से ही इतनी शिकायतें दर्ज हैं कि उसके शिकायत करने से सिर्फ फाइल की मोटाई ही बढ़ेगी। वह दिन भर सोता रहा। शाम को उठा, गौरी की सेवा की, खाना खाया, अपने सामान का झोला उठाया और अपने काम पर जरंडेश्वर स्टेशन की ओर चल पड़ा। रास्ते में ड्यूटी से वापस आ रहा लहानू मिला, बोला, ''क्या काका! सिर पर लाल साफा लपेटकर ऐसे अकड़कर ड्यूटी पर जा रहे हो, जैसे पेशवाओं की लाल पुणेरी पगड़ी पहने सरदार लड़ाई पर जा रहा हो?'' नामदेव मुस्करा दिया और कहा, ''बेटा! यह लाल पगड़ी रेलवे पेशवा की सनद ही तो है और मैं रात-भर संरक्षा और सुरक्षा की लड़ाई लड़ने ही तो जा रहा हूँ।''

आज नईम मास्टर के चेहरे पर उदासी की रेखाएं देखकर उसको अच्छा नहीं लगा। पता नहीं क्यों हम अपने मन-मस्तिष्क में व्यक्ति विशेष के चेहरे पर भावों को स्थाई रूप से चस्पां कर देते हैं। नईम मास्टर के चेहरे पर वही होंठों के कोनों से फिसलती मुस्कान होनी चाहिए, टी.आई. शर्मा के माथे पर तनाव भरी लकीरों के साथ छोटी-छोटी मिचमिचाती आंखें ही होनी



चाहिए, पी.डब्ल्यू.डी. हनुमंता का चेहरा हमेशा ऐसे ही खिलखिलाकर हंसता, खिला हुआ होना चाहिए, सेक्शन के पी.डब्ल्यू.डी. दातार के सफेद-सफेद एक जैसे दांत हमेशा दिखाई देने चाहिए। उसकी हिम्मत नहीं हुई कि मास्टर साहब से कुछ पूछे। चुपचाप किताब आगे बढ़ा दी। लहानू ने बताया कि मास्टर साहब की माताजी बहुत बीमार हैं तथा वह 12147 अप निजामुद्दीन एक्सप्रेस से कल अपने घर आगरा जा रहे हैं।

नामदेव के कदम जहाँ थे, वहीं थम गए। वह तेजी से मास्टर साहब के पास गया और कहा, ''मास्टर साहब, आप चिंता न करें। मांजी जल्दी ठीक हो जाएंगी, हम आपके आने तक रोज गणेशजी की आरती कर मांजी के ठीक होने की प्रार्थना करेंगे।''

नईम मास्टर के चेहरे से गायब हुए मुस्कुराहट के स्थाई भावों ने फिर नामदेव को वहाँ रुकने नहीं दिया।

उस दिन वर्षा रानी अपने पूरे यौवन पर थी। सुबह से शुरू हुई बारिश और अब तक रुकने का नाम नहीं। वैसे भी सातारा क्षेत्र में बारिश कुछ ज्यादा ही होती है। एक तो यह छह किलो का बोझ ऊपर से बारिश..... बार-बार बत्ती बुझ जाती है। माचिस गीली हो जाती है, वह अलग। पिछले साल जब सातारा स्टेशन के पास ही आरओबी के नीचे एक लोको फेल हुआ था तो वह भी वहाँ खड़ा हो गया था। असिस्टेंट राकेश साहब ने अपना लाइटर मुझे दे दिया था। कहा था, ''दादा! रखो, बारिश में तुम्हारे काम आएगा।''

राकेश बाबू से सातारा रनिंग रूम के सामने मुलाकात हुई थी, जब वे नए-नए नौकरी में आए थे और मैंने उन्हें भीगता देखकर उनके सिर पर अपना छाता तान दिया था। आज की इस नई पीढ़ी को पता नहीं इतनी गालियां क्यों दी जाती हैं? मैं आए दिन सुनता हूँ न बाबू लोगों की बातें। पता नहीं क्या-क्या जनरेशन गैप जैसी बातें करते हैं, जो अपनी समझ में तो नहीं आतीं। खैर, उसके बाद जब भी राकेश बाबू मिलते हैं, तो दुआ-सलाम कर देता हूँ। बस! इतना ही रिश्ता है मेरा और उनका। हालांकि लाइटर मेरे काम नहीं आया। एक तो चालू नहीं होता, चालू हो जाए तो बंद नहीं होता, शायद मुझे चलाना नहीं आता है, यह सोचकर मैंने उसको बक्से में रख दिया है।

139/4-5 किमी पर स्थित कर्मचारी रहित (अनमेन्ड) समपार फाटक पर पहुंचकर थोड़ी देर रुक गया। सोचा एक बीड़ी जला लूं। अब नहीं हो पाता इतना काम। थक जाता हूँ। उस दिन पीआई फटाणकर बाबू बता रहे थे, ''सत्तावन साल से ऊपर वालों के बच्चों को रेलवे नौकरी पर रख लेगी, लेकिन बच्चे की उमर 18 साल होनी चाहिए।''

वह सोचने लगा कि मेरी तो 15 से ऊपर की दो लड़कियां है, जग्गू तो अभी सिर्फ तेरह का है, और मेरा काम मेरी बेटियां तो कर नहीं सकतीं। बीड़ी का आखिरी कश लगाकर नामदेव आगे बढ़ गया।

कुछ दूर आगे जाने पर उसे लगा कि लाइन पर कुछ अवरोध है, हालांकि यहाँ से अंधेरे में कुछ भी दिखाई नहीं दे रहा था। उसने अपनी चाल तेज कर दी। उसे मालूम था कि 104/9-2 किमी पर अनमेन्ड गेट है और सातारा के निकट होने के कारण इस गेट पर वाहनों की आवाजाही रात में भी होती रहती थी। अब उसने दौड़ना शुरू कर दिया। हांफते-हांफते गेट पर पहुंचा तो देखा कि एक ट्रैक्टर, जिसके पीछे ट्रॉली लगी हुई है, गेट पर खड़ा है। आसपास किसी का पता नहीं, वह जोर से चिल्लाया, ''अरे! किसका है ये ट्रैक्टर? हटाओ यहाँ से।''

अंधेरे से कोई आवाज नहीं आई। वैसे भी अंधेरा जवाब नहीं देता। अंधेरा तो मौन होता है, रौशनी की कोई किरण ही उसका जवाब बनती है। उसे मालूम था कि अप दिशा से गोवा एवं सह्याद्री एक्सप्रेस आ सकती है, डाउन से सह्याद्री या फिर फिर कोई मालगाड़ी ही आ सकती है। उसके तो होश फाख़्ता हो गए। पैरों तले की जमीन खिसकती नजर आई। अब क्या होगा? कोई गाड़ी आ जाए तो? लेकिन यह समय हिम्मत हारने का नहीं था। उसके दिमाग ने तेजी से हरकत करना प्रारंभ कर दिया। उसने डाउन में देखा, सारे सिग्नल लाल रंग की कतार में थे। अप का कोई सिग्नल उसे पीला दिखाई नहीं दिया। उसने एक लंबी सांस ली और देखा कि ट्रैक्टर से जुड़ी हुई ट्रॉली पूरी तरह मिट्टी से भरी हुई थी। उसके ऊपर तसले एवं फावड़े भी रखे हुए थे, शायद इस ट्रैक्टर पर पांच-छह लोग सवार होंगे और ट्रैक्टर फाटक पर बंद पड़ते ही सब भाग खड़े हुए थे, उसने देखा कि ट्रैक्टर या ट्राली पर कहीं पर कहीं कोई रजिस्ट्रेशन नंबर नहीं था। उसने फाटक से 5 मीटर की दूरी पर डाउन दिशा में सातारा की ओर अपने डंडे पर लाल बत्ती लगाई और 600 मीटर की दूरी लगभग भागते हुए पार की और डिब्बे से एक पटाखा निकालकर लाइन पर लगा दिया। उसकी सांस फूल गई थी, पर अब उसे केवल सैंकड़ों जानों की चिंता थी। फिर भागकर 600 मीटर की दूरी पर 10-10 मीटर की दूरी पर

रखा बीच का पटाखा उठाते हुए वह फाटक पर पहुंचा। ट्रैक्टर ट्रॉली उसकी जी-तोड़ मेहनत का मजाक उड़ाते हुए वहीं पर अंगद के पांव की तरह जमी हुई थी। उसने इस सबकी परवाह न करते हुए अप दिशा में भी सुरक्षा की वैसी ही व्यवस्थाएं कर दीं, जैसी कि डाउन दिशा में कर दी थीं। फिर वह फाटक की ओर वापिस चल दिया।

फाटक पर पहुंचते ही उसे दूर से पीली रौशनी का प्रकाश पुंज रेंग कर उसके करीब आता हुआ दिखाई दिया। अरे ! कोई गाड़ी आ रही है। वह मुंह में सीटी दबाए, लाल बत्ती लेकर तेजी से डाउन दिशा में उस गाड़ी की दिशा में दौड़ने लगा। पता नहीं उसमें इतनी चुस्ती-फुर्ती तथा ऊर्जा कहां से आ गई थी कि पचपन साल की उम्र में उसने फाटक से 600 मीटर की दूरी कब पार कर ली, उसे पता ही नहीं चला। उस दिन गोवा एक्सप्रेस कुछ देरी से चल रही थी। गोवा एक्सप्रेस के पाइलेट को जैसे ही दूर से लाल बत्ती दिखाई दी, उसने लोको की गति धीमी करनी शुरू कर दी। नामदेव को तो सिर्फ गोवा एक्सप्रेस के इंजन की धीरे-धीरे नजदीक आती और क्रमशः बड़ी होती जा रही रौशनी ही दिखाई दे रही थी। जैसे-जैसे रौशनी का वृत्त वृहत्ताकार होता जा रहा था, नामदेव की आंखें मुंदी जा रही थीं। इंजन बिलकुल पास आ गया और नामदेव की चेतना लुप्त हो गई।

'श्री नामदेव धोंडीबा हुलगे, नाइट पेट्रोलमैन, सातारा, पुणे मंडल, मध्य रेल ने 137.66 से 142.66 किमी तक अपनी बीट पर रात्रि ड्यूटी करते समय पुणे-सातारा सेक्शन पर अपनी सतर्कता, कर्तव्य निष्ठा, सूझबूझ तथा ईमानदारी का परिचय देते हुए सुरक्षा के संपूर्ण यथासंभव उपाए किए। आपके इन अथक प्रयासों से एक बड़ी दुर्घटना टल गई। आपके इस अनुकरणीय तथा सराहनीय कार्य को देखते हुए आपको रेल मंत्री का स्वर्ण पदक प्रदान किया जाता है...''

उद्घोषिका की मधुर ध्वनि कुछ समय तक तो नामदेव को सुनाई दी, लेकिन बाद में नई दिल्ली के मावलंकर हॉल में जब वह माननीय रेल मंत्री के कर-कमलों से गर्दन झुकाकर स्वर्ण पदक पहन रहा था तो उसे लगा कि उसकी चेतना के द्वार बंद हो रहे हैं और उसके सामने गोवा एक्सप्रेस के इंजन की पीली रौशनी का एक समंदर है, जिसमें वह तेजी से डूबता जा रहा है। ■



महात्मा गांधी और स्वच्छता

श्री महेंद्र मरोडकर



कौनसा देश कितना विकसित है और कितना सभ्य, उसके बारे में जानने के लिए उस देश के नागरिकों के बारे में जानना जरुरी होता है। इसमें एक बात यह भी है कि वहाँ के निवासी स्वच्छता के प्रति कितने गंभीर हैं, इसी बात को समझते हुए गांधीजी ने स्वच्छता को लेकर कई अभियान चलाए। वह जनता को लगातार साफ-सफाई के बारे में आवश्यक बातों को बताते रहे। उनका कहना था कि भारत में स्वच्छता किसी एक समुदाय का कार्य नहीं है, बल्कि यह सभी का कार्य है। महात्मा गांधीजी ने भारत के लिए एक साफ-सुथरे एवं सुंदर राष्ट्र का सपना संजोया।

गांधीजी ने अपने बचपन में ही भारतीयों में स्वच्छता के प्रति उदासीनता की कमी को महसूस कर लिया था, उन्होंने किसी भी सभ्य और विकसित मानव समाज के लिए स्वच्छता के उच्च मानदंड की आवश्यकता को समझा। उनमें यह समझ पश्चिमी समाज में उनके पारंपरिक मेलजोल और अनुभव से विकसित हुई। अपने दक्षिण अफ्रीका के दिनों से लेकर भारत तक वह अपने पूरे जीवन काल में निरंतर बिना थके स्वच्छता के प्रति लोगों को जागरूक करते रहे। गांधीजी के लिए स्वच्छता एक बहुत ही महत्त्वपूर्ण सामाजिक मुद्दा था। सन् 1895 में जब ब्रिटिश सरकार ने दक्षिण अफ्रीका में भारतीयों और एशियाई व्यापारियों से उनके स्थानों को गंदा रखने के आधार पर भेदभाव किया था, तब से लेकर अपनी हत्या के एक दिन पहले तक गांधीजी लगातार सफाई रखने पर जोर देते रहे।

गांधीजी ने अपनी आत्मकथा में लिखा था, 'नगरपालिका की आपराधिक लापरवाही और सफाई के प्रति भारतीय निवासियों की अज्ञानता की वजह से कई इलाकों को पूरी तरह गंदा रखने की साजिश रची गई थी।' एक बार दक्षिण अफ्रीका में काले प्लेग का प्रकोप फैला। सौभाग्य से उसके लिए भारतीय जिम्मेदार नहीं थे। यह जोहांसबर्ग के आस-पास के क्षेत्र में सोने की खदानों वाले इलाके में फैला था। गांधीजी ने अपनी पूरी शक्ति के साथ, स्वेच्छा से और स्वयं के जीवन को खतरे में डालकर रोगियों की सेवा की। नगर चिकित्सक और अधिकारियों ने गांधीजी की सेवाओं की बहुत तारीफ की। गांधी जी चाहते थे कि लोग उस घटना से सबक लें। उन्होंने एक जगह लिखा था, 'इस तरह के कठोर नियमों पर निस्संदेह हमें गुस्सा आता है, परंतु हमें इन नियमों को मानना चाहिए क्योंकि इससे हम गलती दोहराएंगे नहीं। हमें स्वच्छता और सफाई का मूल्य पता होना चाहिए और गंदगी को हमें अपने बीच से हटाना चाहिए।'

स्वच्छता एवं शिक्षा

भारत में गांधीजी ने गांव की स्वच्छता के संदर्भ में सार्वजनिक रूप से पहला भाषण 14 फरवरी, 1916 में मिशनरी सम्मेलन के दौरान दिया था। उन्होंने वहाँ कहा था, ''गांव की स्वच्छता के सवाल को बहुत पहले हल कर लिया जाना चाहिए था।'' (गांधी वांङमय)।

गांधीजी ने स्कूली और उच्च शिक्षा के पाठ्यक्रमों में स्वच्छता को तुरंत शामिल करने की आवश्यकता पर जोर दिया था। 20 मार्च, 1916 को गुरुकुल कांगड़ी में दिए गए भाषण में उन्होंने कहा था, ''गुरुकुल के बच्चों के लिए स्वच्छता और सफाई के नियमों के ज्ञान के साथ ही उनका पालन करना भी प्रशिक्षण का एक अभिन्न हिस्सा होना चाहिए, इन अदम्य स्वच्छता निरीक्षकों ने हमें लगातार चेतावनी दी कि स्वच्छता के संबंध में सब कुछ ठीक नहीं है... मुझे लग रहा है कि स्वच्छता पर आगन्तुकों के लिए वार्षिक व्यावहारिक सबक देने के सुनहरे मौके को हमने खो दिया।''

1920 में गांधीजी ने गुजरात विद्यापीठ की स्थापना की। यह विद्यापीठ आश्रम की जीवन पद्धति पर आधारित था। इसलिए वहाँ शिक्षकों, छात्रों और अन्य स्वयंसेवकों एवं कार्यकर्ताओं को प्रारंभ से ही स्वच्छता के कार्य में लगाया जाता था। गांधीजी के लिए स्वच्छता एक बहुत महत्त्वपूर्ण सामाजिक मुद्दा था। गांधीजी ने स्कूली और उच्च शिक्षा के पाठ्यक्रमों में स्वच्छता को तुरंत शामिल करने की आवश्यकता पर जोर दिया था।

सफाई का राष्ट्र निर्माण में स्थान

मोहनदास करमचंद गांधी ने बचपन में ही भारतीयों में स्वच्छता के प्रति उदासीनता को महसूस कर लिया था। उन्होंने किसी भी सभ्य और विकसित मानव समाज के लिए स्वच्छता के उच्च मानदंड की आवश्यकता को समझा। उनमें यह समझ पश्चिमी समाज में उनके पारंपरिक मेलजोल और अनुभव से भी

विकसित हुई। अपने दक्षिण अफ्रीका के दिनों से लेकर भारत तक वह अपने पूरे जीवन काल में निरंतर बिना थके स्वच्छता के प्रति लोगों को जागरूक करते रहे। महात्मा गांधी जब 1915 में दक्षिण अफ्रीका से भारत लौटे थे तो उन्होंने आजाद भारत के साथ एक और सपना देखा था। यह सपना स्वच्छ भारत का था। महाराष्ट्र का एक नवयुवक गांधीजी का आशीर्वाद लेने के लिए उनके सेवाग्राम आश्रम में गया। उस नवयुवक ने आईसीएस की प्रारंभिक परीक्षा पास की थी। गांधीजी ने उस नवयुवक से पूछा, ''तुम आईसीएस क्यों बनना चाहते हो?'' नवयुवक ने उत्तर दिया, ''भारत की सेवा करने के लिए''। गांधीजी ने उसे सलाह दी, ''गांव में जाना और साफ-सफाई करना भारत की सबसे उत्कृष्ट सेवा है।'' और इसके बाद आईसीएस बनने के इच्छुक अप्पा पटवर्धन 'सफाई' की कला में विशेषज्ञता हासिल की। आज देश के बेहतरीन स्वाधीनता सेनानियों में उनकी गिनती की जाती है। गांधीजी की नजर में आजादी से भी महत्त्वपूर्ण सफाई थी।

गांधीजी के स्वच्छता एवं सफाई कर्मचारियों पर विचार

गांधीजी को अस्पृश्यता से घृणा थी। बचपन से बालक मोहन के मन में अपनी मां के प्रति स्नेह सम्मान होने के बावजूद उस छोटी आयु में भी अपनी मां की उस बात का विरोध किया जब उनकी मां ने सफाई करने वाले कर्मचारी को न छूने और उससे दूर रहने के लिए कहा था। उन्हें दृढ़ विश्वास था कि स्वच्छता और सफाई प्रत्येक व्यक्ति का काम है। वह हाथ से मैला ढोने और किसी एक जाति के लोगों द्वारा ही सफाई करने की प्रथा को समाप्त करना चाहते थे।

उन्होंने भारतीय समाज में सदियों से मौजूद अस्पृश्यता की प्रथा का विरोध किया। सफाई करने वाले जाति के लोगों को गांवों से बाहर रखा जाता था। और उनकी बस्तियां बहुत ही खराब, मलिन और गंदगी से भरी हुआ करती थीं। गरीबी और शिक्षा की कमी की वजह से वह ऐसी बुरी स्थिति में रहते थे। गांधीजी उन मलिन बस्तियों में गए और उन्होंने अस्पृश्य समझे जाने वाले लोगों को गले लगाया और अपने साथ गए अन्य नेताओं और कार्यकर्ताओं को भी वैसा करने के लिए कहा। गांधीजी चाहते थे कि इन लोगों की स्थिति सुधरे और वे भी समाज की मुख्यधारा में शामिल हों। उन्होंने पूरे भारत में छात्रों सहित सभी से ऐसी मलिन बस्तियों के लोगों की मदद करने के लिए कहा।

गांधीजी ने भारतीय समाज में सफाई करने और मैला ढोने वालों लोगों द्वारा किए जाने वाले अमानवीय कार्य पर तीखी टिप्पणी की उन्होंने कहा, ''हरिजनों में गरीब सफाई करने वाला या 'भंगी' समाज में सबसे नीचे खड़ा है जबकि वह सबसे महत्त्वपूर्ण है। अपरिहार्य होने के नाते समाज में उसका सम्मान होना चाहिए। 'भंगी' जो समाज की गंदगी साफ करता है, उसका स्थान मां की तरह होता है। जो काम एक भंगी दूसरे लोगों की गंदगी साफ करने के लिए करता है वह काम अगर अन्य लोग भी करते तो यह बुराई कब की समाप्त हो जाती।''

स्वच्छता : एक मिशन

महात्मा गांधी स्वयं रोजाना सुबह 4:00 बजे उठकर अपने आश्रम की सफाई किया करते थे। वर्धा आश्रम में उन्होंने अपना शौचालय स्वयं बनाया था और उसे प्रतिदिन साफ करते थे। गांधीजी ने इसके साथ ही यह संदेश भी दिया था कि हर घर के लिए जरूरी है, शौचालय। वह खुले में शौच के विरोधी थे। उनका मानना था कि इससे गंदगी और संक्रामक बीमारियां फैलती हैं। सफाई के मामले में हम कई बेहद छोटे और विकासशील देशों से सीख ले सकते हैं। थाईलैण्ड हमारे देश की तुलना में गरीब है, लेकिन साफ-सुथरा देश है। वहाँ के सार्वजनिक स्थल साफ-सुथरे हैं। सार्वजनिक शौचालय अधिक स्वच्छ और बेदाग हैं। वे ज्यादातर यूरोपीय देशों से बेहतर स्थिति में हैं। बैंकाक की गलियों का दिल्ली, मुम्बई या देश के दूसरे शहरों की गलियों से कोई मुकाबला नहीं।

वर्तमान स्थिति : निष्कर्ष

देश आजाद हो गया, लेकिन गांधीजी का वो सपना अब तक सही मायनों मे पूरा नहीं हो सका। भारत के वर्तमान प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी ने देश को फिर से स्वच्छ और साफ-सुथरा करने का बीड़ा उठाया है। उन्होंने महात्मा गांधी के जन्मदिन 2 अक्टूबर, 2014 को 'स्वच्छ भारत मिशन' की शुरुआत की। उनका इरादा अगले कुछ सालों में देश की तस्वीर बदल देने की है। महात्मा गांधीजी के 151वें जयंती वर्ष के उपलक्ष्य में भारत को निर्मल बनाने का भारत सरकार का लक्ष्य है। 'स्वच्छ भारत मिशन' एक बहुत अच्छा अभियान है। इसकी शुरुआत प्राथमिक तौर पर हमारे अपने परिवेश की स्वच्छता से होती है यानी हम जहाँ रहें, वहाँ और उसके आसपास सफाई रखें। लालकिले से प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी ने सफाई अभियान का आगाज करते हुए शपथ ली - "स्वच्छता के प्रति सजग रहूँगा, हर वर्ष 100 घंटे यानी हर सप्ताह 2 घंटे श्रमदान करके स्वच्छता के लिए काम करूंगा। मैं न गंदगी करूंगा, न किसी और को करने दूंगा। सबसे पहले मैं स्वयं से, मेरे परिवार से, मेरे मुहल्ले से, मेरे गांव से और कार्यस्थल से इसकी शुरुआत करूंगा।'' वर्ष 2012 तक हमारे देश के 11 करोड़ ग्रामीण परिवारों के पास शौचालय नहीं थे। 'स्वच्छ भारत मिशन अभियान' के शुरू होने के बाद करीब 9 करोड़ से ज्यादा शौचालय केंद्र सरकार द्वारा बनवाए गए हैं। हर शौचालय पर सरकार द्वारा 12 हजार रुपये की प्रोत्साहन राशि दी जा रही है। अभी भारत में तकरीबन 98 प्रतिशत घरों में शौचालय बने हैं। यह 'स्वच्छ भारत अभियान' के द्वारा किया गया एक सराहनीय कार्य है। भारत में स्वच्छता का अभियान घर-घर तक, मुहल्ले एवं हर गांव तक पहुच रहा है।

स्वच्छता हमारे दैनिक जीवन का एक अति आवश्यक कार्य है। यह कार्य हम अपने आसपास के स्थलों, कार्यालयों, घर एवं अन्य सार्वजनिक स्थानों पर साफ-सफाई के माध्यम से कर सकते हैं। इसके साथ ही पर्यावरण को साफ, स्वच्छ और सुरक्षित रखने की दिशा में हम अपनी महत्त्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन कर सकते हैं तथा विश्व को एक सकारात्मक सोच का संदेश दे सकते हैं। भारत के वर्तमान प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी ने महात्मा गांधी के जन्मदिन 2 अक्टूबर, 2014 को 'स्वच्छ भारत मिशन' की शुरुआत की। उनका इरादा देश की तस्वीर स्वच्छ भारत में बदल देने की है, यह एक अच्छी पहल है। आइए, हम सभी इस अभियान में जुड़कर महात्मा गांधी के स्वच्छता के सपना को पूरा करने का प्रयास करें तथा भारत को स्वच्छ बनाएं। इससे भारत की सुन्दरता भी बढ़ेगी एवं यहाँ आने वाले विदेशी पर्यटक अपने देश में जाकर भारत की स्वच्छता का गुणगान करेगा और परिणामस्वरूप, भारत विश्व में एक नए रूप में पहचाना जाएगा। ■

गांधी विचारक

विरह गीत का चक्कर

श्री महावीर राजी

पूरे एक सप्ताह, दो दिन और साढ़े चालीस मिनट के गहन चिंतन के बाद भी वे समझ नहीं पाए कि इतनी सारी यथार्थवादी, राष्ट्रवादी और श्रृंगारवादी कविताएं लिख चुकने के बाद भी उन्हें कवि के रूप में मान्यता क्यों नही दे रहे लोग? बाहर के तो पराए ठहरे, मोहल्ले की गोष्ठियों में भी जैसे ही कविता पाठ शुरू करते हैं, हूटिंग शुरू!

'देखिये चरपरे जी, मुझे लगता है, अब संयोग श्रृंगार का वह क्रेज नहीं रहा। आज के युवा विरह-वियोग के तड़प वाले गीत ज्यादा पसंद करने लगे हैं। वियोगी होगा पहला कवि, आह से उपजा होगा गान..तो पढ़ी ही होगी आपने। मौलिक प्रतिभा के धनी हैं आप। काव्य जगत् में झंडा गाड़ना है तो झट-पट कुछ विरह गीत लिख डालिए। फिर देखिए किस तरह लोग हाथो-हाथ लेते हैं आपको..?' मास्टरजी ने हंसते हुए सुझाव दिया तो बात चरपरेजी के भेजे में बुलेट की तरह दन्न से प्रवेश कर गई। हां, मास्टरजी ठहरे गुरु आदमी। बिल्कुल ठीक कह रहे हैं। विरह गीत की तड़प और संवेदना श्रोताओं के भीतर तक उतर कर उन्हें झकझोर देंगीं। विरह गीत पर हाथ आजमाना ही होगा, लेकिन..!

पर बुलेट ससुरी 'लेकिन' पर आकर घोड़ी की तरह अड़ गई। विरह गीत के लिए भाव कहाँ से आएंगे, चरपरेजी? बिना भाव के क्या लिखोगे..कद्दू? दो पल का सन्नाटा छाया रहा जेहन में। तभी किसी फिल्म का प्रेम चोपड़ानुमा बिंदास डायलॉग कौंध गया वहाँ -' तमाशा देखना हो तो भीड़ में घुस कर देखो भाई जान! 'यानी कि फड़कते और यथार्थप्रूफ विरह गीत लिखने के लिए भाव चाहिए तो 'भीड़' में घुसना ही होगा।

रात में पलंग पर आकर लेटे तो नजरों में ढेर सारा 'पहला पहला प्यार, भर के आंखों में खुमार' टाइप जोश घोलते हुए पत्नी के थुलथुली चेहरे को निहारा। पत्नी पुलक से भरकर टुनटुनी अंदाज में लजा गई।

'डार्लिंग, एक बात कहूँ?' उन्होंने तर्जनी पत्नी की ठोढ़ी पर टिका दी। पत्नी सिहर कर और नजदीक सरक आई - कमबख्त को एक जमाने के बाद लुगाई की याद आई, हंह! नहीं तो जब देखो मुई कविता में ही खोए रहवे हैं।

'बोलो न जी..!' पत्नी ठुनकती हुई फुसफुसाई।

'डार्लिंग..क्या ऐसा नहीं हो सकता कि कुछ दिनों के लिए तुम मायके चली जाओ.?' चरपरेजी ने वेग से धड़क रहे दिल की लगाम सम पर लाते हुए अटकते-अटकते बात कह ही डाली। मानो विस्फोट हुआ हो, पत्नी तमक कर दूर छिटक गई। आंखें भय से पकौड़े जैसी फैल गईं। कहीं अत्यधिक कविताई के वजह से दिमाग सनक तो नहीं गया नासपीटे का ! कहाँ तो उम्मीद थी कि श्रीमान झपट्टा मारते हुए आगोश में भर लेंगे और चुम्बनों से सराबोर कर देंगे.. और कहाँ मायके चले जाने का निष्ठुर प्रस्ताव!

'थम होश में तो हो जी..?' वे घबड़ा कर चरपरेजी को कंधों से झिंझोर बैठीं।

'ओह प्रिये.. मैं पूरे होशोहवास में हूँ।' होंठों पर रहस्यमय मुस्कान थी - 'बस, सिर्फ दो तीन दिनों के लिए ही, यार..!' पत्नी का दिमाग भन्ना कर सातवें आसमान पर जा चढ़ा - 'होश में कह रहे ऐसा!' निमिष मात्र में प्रस्ताव के पीछे की 'मंशा' आईने-अकबरी की तरह आंखों के आगे चिलक गई।

'समझी..,' सिंहनी की तरह गरज उठी वह -'थारी चालाकी समझ गई। मुझे मायके भेज कर थम उस कलमुँही बसंती के संग रंगरेलियाँ मनाना चावे हो न? हे भगवान!' फिर बुक्का फाड़ कर राग भैरवी में रो पड़ी। चरपरेजी घबड़ा उठे। बसंती घर की महरी थी। कुछ ही दिनों पहले काम पर लगी थी। रंग बेशक तनिक सांवला था तो क्या? नाक नक्श तीखे और आकर्षक थे। उस पर किसी का भी दिल आ सकता था। खुदा झूठ न बुलाए, बसंती के श्याम सौंदर्य ने चुपके-चुपके कई मीठे गीतों की प्रेरणा दी थी, पर.. रंगरेलियां मनाने की बात सरासर दूर की कौड़ी थी!

'ओह प्रिये.. तुम भी न क्या-क्या ऊल-जुलूल सोच लेती हो? तुम्हें मायके भेजने के पीछे मेरा उद्देश्य कुछ और है..!' वे सकपका कर हिनहिनाये - 'मायके भेज कर विरह के दर्द को निकट से भोगना चाहता हूँ, यार..ताकि भोगे हुए यथार्थ को गीतों में पिरो सकूं।'

पर पत्नी ने उन्हें डपट दिया -'शट-अप जी..थारा उद्देश्य-फुद्देश्य खूब समझू हूँ। बेवफा..निर्मोही..! अब मैं इस घर मे एक पल भी ना रुकूँ। काल तड़के की ट्रेन से मायके जा रही। हमेशा-हमेशा के लिए.! थम बसंती के साथ चोंच लड़ाता रहो।' रोती-बिलखती ताड़का की तरह धम-धम करती कमरे में आई और भीतर से दरवाजा बंद कर लिया। चरपरेजी 'अरे..अरे..' करते पीछे लपके, पर तब तक सिम-सिम का दरवाजा बंद हो चुका था। वे समझ नहीं पा रहे थे कि उनकी फूलप्रूफ योजना में झोल कहाँ रह गया, दरवाजा खुलवाने की सारी मिन्नतें बेकार गईं। हार कर ड्राइंग रूम में आकर सोफे में ढह गए। सारी रात पत्नी की सिसकियां और सूटकेस की उठापटक की समवेत आवाजें कमरे से रिस कर चील सी फड़फड़ाती रहीं। वस्तुत: पत्नी ने चरपरेजी को पूरे एपिसोड का गुलशन ग्रोवरनुमा विलेन बना डाला था।

रात के तीन बजे गए। पूरा कक्ष निस्तब्ध! वे गावदी की तरह सोफे पर उकड़ूं बैठे थे। तभी उन्हें लगा..अरे! विरह के जिस दर्द की तलाश में ऐसा तामझाम किया वह अचानक कितनी आसानी से हासिल हो गया। जुदाई की तड़प का ताजा एहसास! पलक झपकते ही दिल मे वियोग श्रृंगार के अनगिनत भाव हिलोरें मारने लगे। मन उत्साह से बाग-बाग हो गया और फिर इत्मीनान की गहरी झपकी आ गई।सुबह पांच बजे खटपट की आवाज से झपकी खुली। पत्नी स्टेशन जाने के लिए सूटकेस घसीटती गजगामिनी-सी मुख्य द्वार की ओर बढ़ रही थी। उन्होंने रोकने की हड़बड़ी नहीं दिखाई। वे जानते थे, इस बार भी सुसरी स्टेशन के पास वाले बरगद तले बैठ कर इंतजार करेगी कि नासपीटा आए और मना कर वापस ले जाए। ■

तुम जरूर आओगे

मीना पाठक

चारों तरफ झाड़-झंखाड़ पास ही हरहराती बड़ी नहर.. एक तरफ टीन शेड के नीचे लकड़ियों का ढेर.. उसके सामने ही चारों तरफ करीब चार फुट ऊँची चारदीवारी.. जर्जर-सा गेट.. और गेट के ऊपर जंग लगे बोर्ड पर लगभग मिट चुके अक्षर.. मैं खड़ा देख रहा था.. गेट की तरफ जैसे ही कदम बढ़ाया.. एक तगड़ा-तंदरुस्त आदमी मेरी ओर बढ़ा।

"उधर कहाँ जा रहे हैं, बाबूजी!" टोका उसने।

"आदर्श स्वर्गधाम यही है न?"

"हाँ बाबू जी, पर आप..!" वह समझ नहीं पा रहा था कि एक अकेला आदमी भीतर क्यों जा रहा है?

"मुझे भीतर जाना है।"

"अब तो सूरज डूबने वाला है, बाबूजी.. गेट बंद करने ही आया हूँ.. पर आप अकेले..!'' कुछ असमंजस से मुझे देख रहा था वह।

उसकी बातों पर ध्यान न दे कर बोल पड़ा मैं, "कल एक औरत की चिता जली थी यहाँ ..बता सकते हो वह कहाँ जली थी?"

"बताना मुश्किल नहीं है, बाबूजी.. यहाँ ज्यादा लोग नहीं आते.. कल दोपहर में एक औरत को लेकर आए थे कुछ लोग.. तब मैं बाबा के साथ यहीं था.. कल से अभी तक कोई दूसरा नहीं आया.. पर उसके 'फूल' तो चुन ले गए लोग..आप...!" अपनी बात अधूरी छोड़ दी उसने।

"तुम मुझे ले चल सकते हो वहाँ?"

"अभी तो अंधेरा होने वाला है, बाबूजी.. आप कल आइए..मैं आप को दिखा दूँगा।"

मैंने अपनी जेब से बटुआ निकाला और एक पाँच सौ का नोट निकाल कर उसकी ओर बढ़ाते हुए बोला, "बस, दो मिनट के लिए।" आँखों में याचना के भाव उतर आए।

रुपये देखकर उसकी गोल कंचे-सी आँखें बाहर निकल आईं। "चलिए बाबूजी, पर दो मिनट से ज्यादा मत रुकिएगा.. अंधेरा होते ही आत्माएं मंडराने लगती हैं यहाँ.. आपको शायद मालूम न हो.. बरसों पहले यहाँ पास के भवन में जब मार-काट मची थी.. तब सैकड़ों लोग मारे गए थे.. बाबा बताते हैं कि तलवारों से न जाने कितनी गरदनें कटी थीं.. पूरा भवन कलिंग युद्ध का मैदान बन गया था.. चारों तरफ खून ही खून और उसमें तड़पते बिखरे हुए मानव अंग..! बड़ा भयानक सीन था, बाबूजी.. तब इस स्वर्गधाम में तिल रखने की जगह नहीं थीं.. इतनी चिताएँ जली थीं कि पूरी रात यहाँ से उठती लपटों को पूरा शहर देख रहा था.. बाबा बताते हैं कि तभी से यहाँ पर रात में अजीब-अजीब सी आवाजें आती हैं.. पर अब सब गंगा किनारे ही जाते हैं.. बहुत कम लोग 'मिट्टी' ले कर यहाँ आते हैं..।"

उसके पीछे-पीछे उसकी बातें सुनता मैं गेट के भीतर आ गया। वह क्या कह रहा था, मुझे कुछ समझ नहीं आ रहा था। मुझे तो चारों तरफ बस प्रिया ही दिखाई दे रही थी। आज मुझे प्रिया के सिवा कुछ भी सूझ नहीं रहा था। जहाँ चिताएँ जलाई गई थीं, वहाँ की धरती काली हो गई थी। जगह-जगह काले-काले गोल घेरे दिख रहे थे। दिल जोर-जोर से धड़क रहा था। प्रिया का मासूम चेहरा बार-बार आँखों के सामने उभर रहा था। अभी कुछ दिन पहले ही तो फोन पर उससे बात हुई थी।

"हम बहुत दूर निकल आए, पीयूष..!" मायूसी से कहा था उसने। भीतर तक हिल गया था मैं।

"तुमने एक बार भी जानने की कोशिश नहीं की कि मैं कैसी हूँ..? कहाँ हूँ..? किस हाल में हूँ..?"

"कितनी बार कहोगी एक ही बात? तुम्हारे जाने के बाद गाँव में घर की परिस्थितियाँ अचानक बदल गईं थीं.. मैं उसमें उलझ कर रह गया और कुछ समय बाद ही पता चला कि तुम्हारी शादी हो गई..मैं कट कर रह गया था..।"

"जाने दो अब..बातें न बनाओ.. अच्छा, सुनो! मेरी बहुत इच्छा है कि गाँव जाऊँ और वहाँ भी..जहाँ कभी हम मिला करते थे।" बोली थी वो।

"पागल..!" मैं हँसा था।

"अब वह जगह कहाँ रे? मंदिर वाले को छोड़ सब पोखर पट गए..पेड़ गिर गए..सब खत्म हो गया..पहले जैसा अब कुछ भी नहीं रहा..हम भी नहीं।" सुनकर मायूस हो गई। कुछ देर बाद बोली, "पीयूष..! बहुत मन है गाँव जाने का; एक उम्र बीत गई गाँव देखे हुए।"

"हाँ, प्रिया! कुछ पैंतीस-चालीस वर्ष!" सुन कर एक लंबी साँस भरी थी उसने।

"पापा के न रहने के बाद परिवार में पैतृक संपत्ति को लेकर इतनी दूरियाँ बढ़ गईं कि गाँव जाने के सभी रास्ते बंद हो गए।"

"परेशान क्यों होती है, प्रिया.. मैं तुझे ले चलूँगा गाँव एक दिन।" उसका दिल रखने के लिए कह दिया था मैंने। सुन कर हँसी थी वह।

"हँस मत..देख लेना, एक दिन तेरा हाथ थाम कर ले चलूँगा।"

"जब थामना था तब तो थामा नहीं..अब ले चलोगे हाथ थाम कर..!" तंज कसा था उसने।

उस दिन कहाँ पता था कि अचानक ही हृदय गति रुकने से प्रिया यूँ..!'' आवाज कंठ में ही रुंध गई।

"ये रहा, बाबूजी..!" चौंक पड़ा मैं..वह एक काले घेरे के पास आ कर रुक गया था।

दिल में दर्द के गोले उठ रहे थे..देह काँप उठी। वहीं बैठ गया। हँसती-खेलती प्रिया राख में बदल चुकी थी। उसने अपना हाथ वहाँ पड़ी राख पर ऐसे फेरा जैसे उसके माथे पर आई लट को हटा रहा हो..। एकाएक जैसे प्रिया की आवाज कानों में गूँज उठी।

"छूना भी मत..नहीं तो चाची से शिकायत करूँगी।"

"तू मेरी किताब वापस कर।"

"नहीं..पढ़ कर दे दूँगी।"

"देख..पहले मुझे पढ़नी है, फिर तू पढ़ लेना।"

जैसे ही उसे पकड़ने के लिए दौड़ा, वह हवा-सी ये गई, वो गई। मैं पैर पटक कर रह गया था। अगले दिन जब किताब लौटाने आई और पीयूष आँखें तरेर आगे बढ़ा, "देख, हाथ मत

लगाना..हाथ मत लगाना, पीयूष!" जैसे प्रिया बोल रही हो। उसका हाथ काँप गया, आँखों से सागर उमड़ पड़ा।

"प्रिया..! हम ऐसे मिलेंगे..! कभी सोचा भी ना था।" उसके होंठ बुदबुदा उठे।

"बाबूजी, जल्दी चलिए..अंधेरा हो गया।" आवाज सुनकर जैसे वह होश में आ गया। जेब से रूमाल निकाल कर वहीं बिछा दिया उसने और एक मुट्ठी राख उस पर रख कर पोटली बाँध बाहर आ गया। तभी एक तेज हवा का झोंका उसे छूकर गुजर गया।

"मुझे मालूम था, तुम जरूर आओगे।" लगा, जैसे कोई मेरे कानों में बोल रहा हो। रोम-रोम सिहर उठा। पोटली को मुट्ठी में दबाए तेज कदमों से मेन रोड पर आ गया। अब वापस अपने शहर जाने का मन नहीं था। आज वह मेरे साथ थी, मेरे एहसासों में रची-बसी। उन एहसासों के साथ कुछ पल बिताना चाहता था। वहाँ से सीधे बस स्टेशन चला आया मैं। यह शहर अनजाना नहीं था मेरे लिए। कई बार ऑफिस के काम के सिलसिले में यहाँ आ चुका था। यह भी जानता था कि प्रिया इसी शहर में रहती है, पर कहाँ, यह जानने की कोशिश कभी नहीं किया। पारिवारिक जिम्मेदारियों के चलते बीतते समय के साथ प्रिया दिल के किसी कोने में समा गई थी। कुछ दिनों पहले ही अचानक एक व्हाट्सएप ग्रुप में उसे देख कर मन की बेचैनी को रोक नहीं सका..डरते-डरते पर्सनल मैसेज किया। शिकवे-शिकायतों का एक लंबा दौर चला। फिर लगभग रोज ही वैसे ही, जैसे बचपन में किया करते थे। एक दूसरे से बातें करते हुए कभी यह भान ही नहीं हुआ कि हम उम्र की ढलान पर हैं। हम खुद को वहीं पाते, जहाँ से साथ छूटा था।

"सुनो पीयूष! वह कच्चा रास्ता याद है तुम्हें..?"

"वह ताल वाला?"

"हाँ वही..तुम्हें याद है! हम उस पीपल की छाँव में बैठा करते थे और वह सेमर का पेड़! उसके नीचे गिरे फूटे हुए फलों से मैं रूई खींचती और तुम पूछते.. ''क्या करोगी इसका..?'' मैं बोलती..अपने लिए गुड्डा बनाऊँगी और तुम रुई छीन कर फूँक मार उड़ा देते फिर मेरे सिर पर चपत भी लगा देते थे..।"

"फिर क्या होता था..याद है न..!" मैं हँसा।

"हाँ..पीयूष..सब याद है..कुछ नहीं भूली..कितना झगड़ते थे हम..!"

"वो ताल वाला रास्ता कब का बंद हो गया, प्रिया..कोई नहीं जाता अब उधर से..गाँव तक पक्की सड़क बन गई है..वो पीपल और सेमर कुछ भी नहीं..।"

"ओह्ह!" उदास हो गई थी वह।

"पर मेरी यादों में तो वही बरसों पुराना गाँव ही बसा है, पीयूष..वो गलियाँ..खेत-खलिहान..बाग-बगीचे..वो पहली बारिश.. मिट्टी की खुशबू..! वहाँ जाने का बहुत मन होता है पीयूष..!" उसकी आवाज जैसे गहरी खाई से आई थी।

"तेरे रेकॉर्ड की सूई एक ही जगह अटक गई है..गाँव-गाँव..मैंने कहा है न कि मैं ले चलूँगा तुझे गाँव।"

"अब कैसे चल सकती हूँ तुम्हारे साथ, पीयूष?" कुछ उदास हो गई।

"बस से..ट्रेन से और कैसे?" मेरी बात सुन कर खिलखिला पड़ी थी वह।

अचानक बस के तेज हॉर्न ने चौंका दिया। उस पर लगे बोर्ड को देखा और चढ़ कर बैठ गया। तभी मोबाइल बज उठा। घर से फोन था, "कब तक आ रहे हैं आप?"

"गाँव जा रहा हूँ..दो दिन बाद लौटूँगा।"

"अरे..! अचानक क्या हुआ..सब ठीक है न! अभी तो लौटे हैं हम गाँव से।"

"सब ठीक है..बस यूँ ही एक जरूरी काम आ गया है।"

"आपकी आवाज को क्या हुआ..तबीयत तो ठीक है न आपकी?"

"कुछ नहीं। बस, सिर भारी है।" तभी कंडक्टर पास आकर खड़ा हो गया।

"रखो..बाद में बात करता हूँ।" फोन काट कर टिकट लिया और खिड़की की तरफ सरक कर बैठ गया। बस हमें लेकर भागती जा रही थी हमारे पैतृक गाँव की ओर, जहाँ हम दोनों का बचपन एक साथ बीता था। किशोरावस्था पार करते-करते हम बिछड़ गए। वह शहर चली गई पढ़ने और मैं गाँव में ही रह गया। पोटली गोद में रखी थी। फोन फिर बज उठा। उसी ग्रुप से एक मित्र का फोन था, "हेलो..! यार..! कुछ सुना तुमने? प्रिया नहीं रही।"

"जानता हूँ।"

"और तुमने बताया नहीं!" उलाहना दिया उसने।

"मुझे खुद ही कल रात में ग्रुप खोला तब पता चला।"

"ईश्वर उसकी आत्मा को शांति दें।" अफसोस जताया उसने।

"और क्या कर सकते हम!" कह कर फोन रख दिया। आँखें फिर छलछला गईं। हमारे सिवा कोई नहीं जानता था कि हम दोनों बचपन के मित्र थे। छलकती आँखों से पोटली की ओर देखा। उसकी सूरत फिर से आँखों के सामने घूमने लगी। आठवीं की परीक्षा थी और वह पेन लाई थी।

"यह लो..इससे सुन्दर लेख बनाकर लिखना।" हिरनी-सी बड़ी-बड़ी आँखें झपका कर बोली।

"बड़ी आई..जैसे मेरे पास पेन नहीं है..देख! कल ही लाया खरीदकर।" अपना ज्योमेट्री बॉक्स खोल कर उसमें से दो पेन निकाल कर दिखाया उसने।

"रख ले..विद्या है इसमें..।" और उसने पेन मेरी हथेली पर रख मेरी मुट्ठी बंद कर दी।

"हुंह्ह..पागल कहीं की!" मुंह से अनायास ही निकल पड़ा। फिर पोटली की ओर देखते हुए बोला, "कहा था न कि एक दिन गाँव ले चलूँगा तुझे..देख चल रहा हूँ..और तू भी चल रही है..बहुत डरती थी न..मेरे साथ गाँव जाने से और आज चुपचाप चल रही..बोल न..मुंह में जीभ नहीं क्या तेरे..!"

"क्या हुआ, भाई साहब..?" अचानक आवाज सुनकर चौंक पड़ा मैं।

"कुछ नहीं।"

"आप कुछ कह रहे थे।"

"नहीं..झपकी आ गई थी..शायद नींद में यूँ ही कुछ कह गया।"

मेरी ही सीट पर बैठा दूसरा यात्री फिर से अपने मोबाइल में व्यस्त हो गया।

गाँव पहुँचते-पहुँचते भोर का उजाला फैल चुका था.. आसमान में इक्का-दुक्का बादल तैर रहे थे..हवा से वृक्षों की डालियाँ झूम रहीं थीं..पूरब के आसमान पर नारंगी रंग की बड़ी टिकुली-सा बाल-सूर्य सिंदूरी आभा से मंडित हो रहा था..जगह-जगह खेतों में धान की बेहन मखमल-सी लहरा रही थी..भोर का सुहावना वातावरण था, परन्तु मेरे मन में वीरानी छाई थी.. आज से पहले जब भी गाँव आया..प्रिया हमेशा खयालों में होती.. आँखें उसकी राह तकती रहतीं..पर प्रिया नहीं आई..आज

प्रतीक्षा खत्म हो गई थी..प्रिया उसके साथ गाँव लौट आई थी.. हमेशा के लिए..। अपने अंतर के तूफान से जूझता हुआ गाँव के इकलौते महादेव मन्दिर की सीढ़ियाँ चढ़ कर भगवान के सामने पोटली खोल कर रख दी मैंने..।

"देख..! आ गए हम अपने गाँव..इस मंदिर में हमने कितनी बार बेलपत्र तोड़-तोड़ चढ़ाया था..देख वो पोखर..वो स्कूल.. जहाँ हम पढ़ते थे.. और वो दूर-दूर तक फैले खेत..देख..देख न!" फफक कर रो पड़ा। फिर अपने आँसू शर्ट की आस्तीन में पोंछ कर रूमाल को सावधानी से उठाकर थका-सा चल दिया। अचानक न जाने कहाँ से आकाश में बादल उमड़ आए.. हवा तेज हो गई.. स्कूल के पीछे एक खेत में आ कर रुक गया.. फिर हाथ में थामे रूमाल की राख को धीरे-से गिरा दिया। कुछ राख हवा के साथ उड़ गई, कुछ वहीं ढेर हो गई।

"ले प्रिया..यह तेरा ही खेत है..अब तो खुश है न..आ गई अपने गाँव..तू खुश है न अब अपनी मिट्टी से मिल कर..!"

अचानक जोर से बादल गरजा और झमाझम बरस पड़ा.. देखते ही देखते राख पहले भीगी..फिर धीरे-धीरे खेत की मिट्टी के साथ मिल गई..उसकी आँखों से बहते आँसुओं की धार वर्षा की मोटी-मोटी बूँदों के साथ मिल कर बह चली..तभी जैसे किसीने उसे पुकारा।

"पीयूष..!"

चौंक कर पीछे देखा..लाल फ्रॉक पहने..स्कूल की बिना जाली वाली खिड़की पर पैर लटका कर बैठी प्रिया उसे बुला रही थी..

"भाग आ पीयूष..और कितना भीगेगा..!" ■



बुकिंग करें :
https://irctctourism.com/tourpackageBooking?packageCode=NZBD271

भारतीय रेल के साथ कुछ यादगार पल

श्री किशोर गलांडे

मैं अध्यापक हूँ और मेरी पाठशाला रेलवे कॉलोनी में स्थित है। यद्यपि रेल प्रशासन से सीधा सम्बन्ध तो नहीं आता, पर रेलवे कॉलोनी में रहने वाले कर्मचारी, अधिकारियों के बच्चे हमारी पाठशाला में अग्र क्रम से प्रविष्ट होते हैं। इतना ही नहीं, पाठशाला का व्यवस्थापन भी मानद रूप से कॉलोनी में वास्तव करने वाले रेल कर्मचारी ही करते हैं! इसी कारण हमें रेलवे प्रशासन के प्रति काफी स्नेह है, और प्रशासन भी हमें सदैव सहयोग देता है।



बात सन् 1991 की होगी। एक अभिभावक ने हमें एक सभा में हमें सुझाया कि हमें अपनी स्कूल अभ्यास यात्रा रेल द्वारा टूर ले जाना चाहिए और इसके बारे में जो मदद हम चाहेंगे वो नियमों के अधीन वे हमें दे सकते हैं। हम सिर्फ हमारे स्कूल से स्टूडेंट कंसेशन बुक के लिए आवेदनपत्र दें। इतना ही नहीं हमारी पाठशाला में एससी/ एसटी प्रवर्ग के विद्यार्थियों की संख्या देखते हुए और भी रियायत मिल सकती है; इस नियम से भी अवगत कराया। यह सुनकर प्रधानाचार्य हर्षित हो उठे और इस अभ्यास यात्रा के आयोजन की जिम्मेदारी मुझे सौंपी गई, जो मैंने बड़ी बखूबी से निभाया। कुछ विद्यार्थी अपने अभिभावकों के पास/पीटीओ के साथ और काफी संख्या में रियायती शुल्क में बच्चे नागपुर से मडगांव वाया पुणे मिरज जाने के लिए जोर-शोर के साथ तैयार हो गए। प्रथम सत्र की परीक्षा खत्म होने के बाद दीपावली की छुट्टी शुरू होने के पूर्व आयोजन किया गया और इसके लिए सभी आवश्यक कागजात एवं आवश्यक अनुमति शिक्षा विभाग से प्राप्त की गई। ग्रुप बुकिंग; वापसी यात्रा आरक्षण सभी काम सुचारु रूप से किए गए। उन दिनों संगणकीय (कम्प्यूटरीकृत) आरक्षण प्रणाली नागपुर में नहीं थी। सब काम व्यक्तिगत होता था तथा वापसी यात्रा आरक्षण के लिए टेलीग्राफिक सन्देश भेजा जाता था, जिसके अनुसार सम्बन्धित स्टेशन के मुख्य बुकिंग पर्यवेक्षक कार्य करते थे।

नागपुर से हमारी यात्रा पुणे-मिरज-मडगांव-वापस मिरज तक काफी अच्छी रही। सभी काम अनुशासन एवं प्लान के मुताबिक संपन्न हो रहे थे और सभी छात्र और वरिष्ठ अध्यापक मेरे आयोजन कौशल की हर पड़ाव पर तारीफ कर रहे थे, जिसके कारण मेरी छाती गर्व से फूल रही थी।

एक बात मैं अवश्य बताना चाहूँगा कि यात्रा में बच्चों को सम्हालना कसौटी होती है। उनके खानपान से लेकर सभी बातों का ध्यान देना पड़ता है। इसीलिए इस प्रकार का टूर अगर सफल हुआ तो हकदार सभी होते हैं लेकिन गड़बड़ हुई तो इंचार्ज गया काम से! ख़ैर! वापसी में हम आखरी मकाम पर थे।

सुबह करीब 6:00 बजे हम मिरज पहुंचे। दोपहर डेढ़ बजे की कोल्हापुर-नागपुर महाराष्ट्र एक्सप्रेस 83 डाउन का हमारा आरक्षण था। सुबह मिरज रेलवे स्टेशन खाली हो जाने के बाद बच्चे व अध्यापक, सभी विश्राम करने लगे। नहाना-खेलना-नाश्ता आदि करने में सब व्यस्त हो गए। इतना मजमा देखकर स्टेशन मास्टर साहब ने भी विश्रामगृह खुशी-खुशी हमें उपलब्ध करवा दिया। उन्हें अवगत करा दिया गया कि हम महाराष्ट्र एक्सप्रेस से निकल जाएंगे। उन्होंने पूछा भी कि क्या हमारा 'आरक्षण' है? मैंने भी अदब के साथ हामी भर दी। वे बोले, "अच्छा किया क्योंकि दीवाली के कारण ट्रेन पैक है।" उनकी ड्यूटी खत्म हुई तो शायद वे चले गए और उनकी जगह दूसरे महाशय आए।

अब हम 11:00 बजे के करीब सभी खाना खाने स्टेशन के बाहर गए और 12:30 के करीब स्टेशन वापस आये तो हमारे स्कूल के कर्मचारी, जो बच्चों के सामान की रखवाली कर रहे थे, मेरे पास दौड़ते आये और कहने लगे, "सर! वो साहब आपको बुला रहे हैं! कुछ तो गड़बड़ है।" मैं मुख्य बुकिंग पर्यवेक्षक के ऑफिस पहुंचा, तो उन्होंने पूछा, "सर! कौन सी गाड़ी से आप लोग जा रहे हैं?" मैं बोला, "83 डाउन महाराष्ट्र!" वे बोले, "क्या आपका आरक्षण है?" मैंने कहा, "हां जी, बिलकुल!" उन्होंने कहा, "आप लोगों का आरक्षण तो कल का है। आज आपको जगह नहीं मिल सकती। आरक्षण 9 तारीख का है और आज 8 तारीख है गुरुजी! कैसे काम किया आपने?" अब मेरे तो पसीने छूट गए। डट के खाया खाना जैसे बाहर निकल रहा हो। ऑफिस गोल घूमने लगा! मैंने कहा, "मुझे तो जाना ही है। कल से दीवाली शुरू हो रही है।" वे बोले, "सर, हम आपको ऐसा करने नहीं देंगे, क्योंकि आप सभी विदाऊट टिकट करार दिए जाएंगे और हम आपको दण्डित भी करेंगे।"

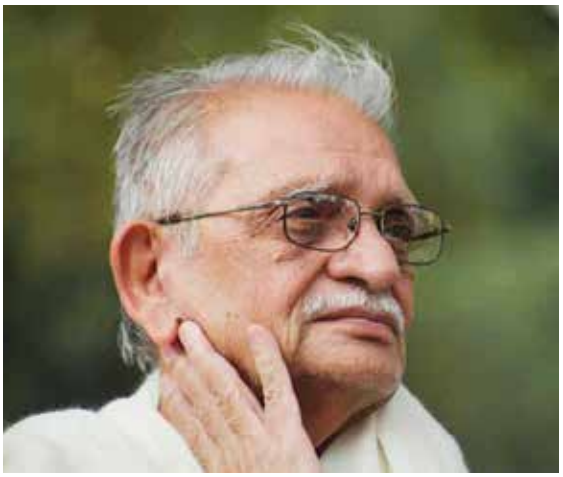
अब मैं सुबह तक का हीरो विलेन बन गया। अब मैं मेरी फाइल के सभी कागजात ढूंढने लगा तो सभी पर तारीख 8 ही थी। इतना ही नहीं, जो विद्यार्थी पास/पीटीओ धारक थे उनके अभिभावकों ने भी 8 तारीख का ही आरक्षण करवाया था! मेरे पास जो वापसी आरक्षण की पर्ची थी, उस पर भी वही तारीख थी। चूक हुई थी टेलीग्राफिक सन्देश भेजने में। उस बन्दे ने 8 को 9 बनाया। अब मैंने उन महोदय को स्पष्ट शब्दों में बात

शेष पृष्ठ 69 पर...

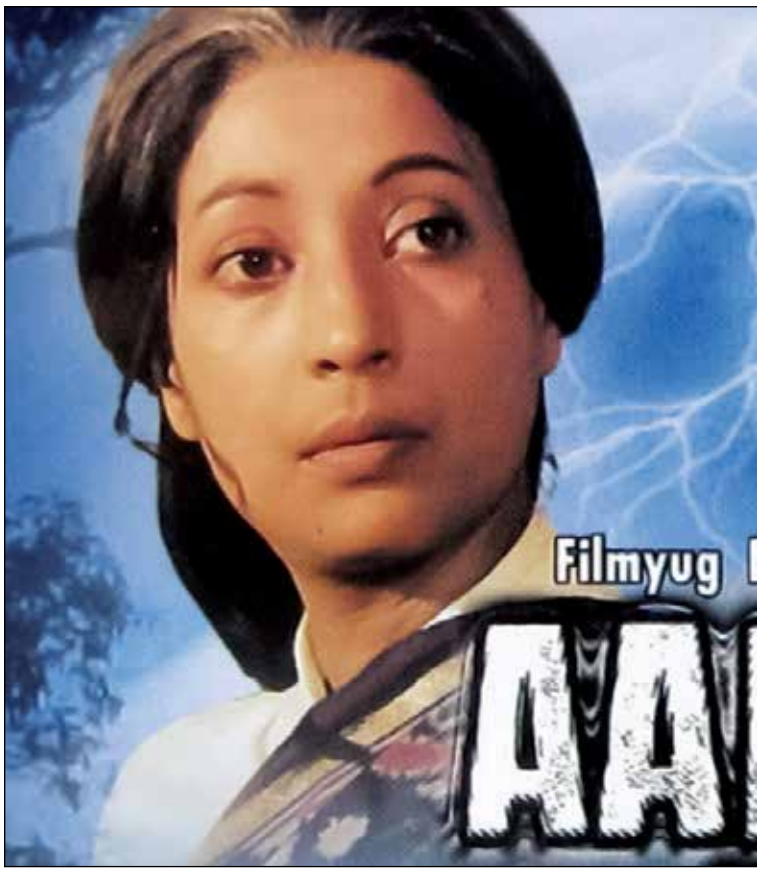
सिनेमा को जादूई लफ्जों से गुलजार करने वाले 'गुलजार'

श्री अविनाश त्रिपाठी

धूप से झुलसते सेहरा और तेज बहती हुई नदी के बीच मे अगर कोई पतली पगडंडी हो, जिसकी मजबूत जमीन पैरों को धरातल दे और पानी उस जमीन की गर्मी सोख उसे शीतलता दे तो उस पगडंडी का नाम सम्पूरन सिंह कालरा होगा, गुलजार होगा। तेज धार वाले नेजे से आँखो में महीन सुरमा लगाने का हुनर अगर आज भी किसी गीतकार के पास है तो वो सिर्फ गुलजार हैं। अगस्त यानी भादो धीरे-धीरे मचल रहा था। अक्सर जब दिन घटने लगता तो बादल अपने सांवले बदन को खोल देता। बारिशें धरती के सीने पर गीला-गीला संगीत रचने लगतीं, लेकिन मौसम को भी पता नहीं था कि उसकी हर बात को अपने जादुई लफ्जों में उकेरने वाला कोई शख्स जल्दी ही दुनिया में आने वाला है।

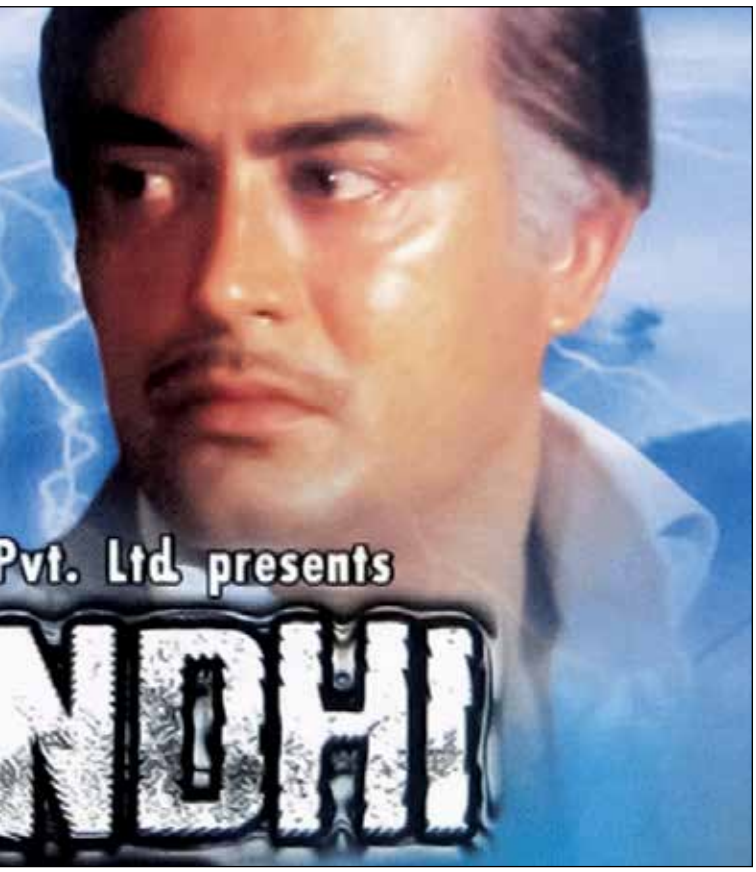


18 अगस्त, 1934 को दीना, पाकिस्तान में जन्म लिए गुलजार अपने शुरुआती दिनों में उर्दू जबान की लताफत से बेहद मुतासिर थे। अपने एक कदम में सम्पूरन सिंह, जिन्दगी का ककहरा बाँध लेते तो दूसरे कदम में उर्दू शायरी और उसकी रवायत बंधी रहती। उर्दू शायरों के कलाम को जिंदगी से जोड़ने की कवायद करते गुलजार धीरे-धीरे शायर के किरदार में ढलने लगे। आजादी के बाद मुंबई आकर अपने मुस्तकबिल की तलाश में गुलजार को कुछ दिनों तक गुलाब की जगह गेंहू को ज्यादा तवज्जो देनी पड़ी। क्षतिग्रस्त गाड़ी को ठीक करने के गैराज में गुलजार ने अपने हाथों के हुनर से कई गाड़ियों के रंग-रूप को खूबसूरत बनाया। गाड़ी को रंगने की नीरस प्रक्रिया में भी गुलजार ने जिन्दगी का खूबसूरत रंग देख लिया। रंगों के इस पारखी को पता था कि गाड़ी को कौन-सा रंग भाएगा। बेजान चीजों में जान भरने की इस अदा ने उनको विमल रॉय तक पहुंचा दिया। हालांकि फिल्मों में जाने के विरोधी गुलजार खालिस साहित्य में जाना चाहते थे और उस दौर के तरक्की पसंद मोमेंट का हिस्सा भी रहे। उसी दौर के मित्र देबू सेन ने उनकी मुलाकात विमल रॉय से करा दी। फिल्म 'बंदिनी' बना रहे विमल दा को एक ऐसे गाने की जरूरत थी जिसमें नायिका के प्रेम के इजहार में अध्यात्म और लोक साहित्य का भाव हो। इस पर गुलजार ने जो लिखा वो इतिहास हो गया। 'मेरा गोरा रंग लई ले, मोहे श्याम रंग दइ दे,' अपने पहले ही गाने से गुलजार ने जो साहित्य और सिनेमा के बीच का पुल बनाया वो काबिले तारीफ था। यही नहीं, अपनी प्रतिभा के बल पर गुलजार विमल दा के असिस्टेंट भी बन गए। धीरे-धीरे गुलजार अपने फिल्म के किरदार की सोच बनते चले गए। किसी खास स्थिति में किरदार की जबान से बेहद सधी भावनाओं में क्या निकलना चाहिए, इसका सटीक शब्दों में इजहार गुलजार का ही हुनर हो सकता था। फिल्म 'इजाजत' में बेवफाई से टूटी हुई नायिका का अपने प्रेमी से 'मेरा कुछ सामान तुम्हारे पास पड़ा है, सावन के कुछ भीगे-भीगे दिन रखे हैं, और मेरे एक खत में लिपटी राख पड़ी है,' या फिल्म 'थोड़ी सी बेवफाई' का गाना 'हजार राहें मुड़ के देखीं' की लाइन 'जहाँ से तुम मोड़ मुड़ गए थे, ये मोड़ अब भी वही पड़े हैं, हम अपने पैरों में जाने कितने





भँवर लपेटे हुए खड़े हैं, तुम्हें ये जिद थी कि हम बुलाते, हमें ये उम्मीद कि वो पुकारें, हैं नाम होंठो पर अब भी लेकिन आवाज में पड़ गई दरारें।' ये करिश्मा सिर्फ गुलजार कर सकते हैं। टूटे रिश्ते में आवाज में दरार का बिंब सिर्फ गुलजार गढ़ सकते थे। फिल्म 'आंधी' में आत्मनिर्भर औरत की व्यक्तिगत महत्त्वाकांक्षा और ईगो से दरकते रिश्तों को इतनी नफासत से गढ़ा कि फिल्म, मरासिम के बिखरने का सबसे मानवीय दस्तावेज बन गई। यही नहीं, इस फिल्म के हर गाने में गुलजार ने शब्द, बिम्ब और दृश्य का ऐसा प्रतीकात्मक ताना-बाना बुना कि गाने कहानी के जिस्म में जरदोजी की हुई रूह साबित हुए। 'तुम आ गए हो, नूर आ गया है, गीत रोमानी जमीन पर रिश्तों को गहरा करने का प्रयास था। 'तेरे बिना जिन्दगी से कोई, शिकवा तो नहीं' टूटकर फिर जुड़ने की प्रक्रिया और इस अकेले सफर का खालीपन बताता था। गाने के बीच में संवाद और उसकी दार्शनिकता ने गाने के प्रभाव को अनंत काल के लिए हमारे जेहन पर चस्पां कर दिया। गुलजार साहब को तलवार की धार पर ऐसे चलने का हुनर हासिल था कि चले और जरा भी खरोंच ना आई। यही नहीं, बच्चों के मिजाज से मिलता 'चड्डी पहन के फूल खिला' हो या 'बीड़ी जलइले' जैसे गानों में लोक सन्दर्भों का जिस खूबसूरती से गुलजार ने बयान किया है, वो भारतीय फिल्मी गीत परंपरा में साहिर लुधियानवी को छोड़ कोई आसपास भी नहीं लगता। शैलेन्द्र के बेहद गहरे जीवन दर्शन के गीत, साहिर के उर्दू खुसूसी मोहब्बत के एक्सप्रेशन के



बाद, गुलजार साहब ने रिश्तों की बारीकियों को अपनी खास पर्सोनिफिकेशन से बिलकुल मुख्तलिफ लहजा दे दिया।

अपने लफ्जों से दूसरी ही दुनिया का तसव्वुर खींचने वाले गुलजार को शब्दों में तस्वीर टाँकने की कला भी बखूबी आती थी। एक गीतकार की हैसियत से गुलजार ने तमाम गीतों को कहानी में जरदोजी कर टांक दिया, लेकिन बहुत सी कहानियों को कहने में गुलजार ने महारत हासिल कर ली। कहानियां, स्क्रीनप्ले और गीत लिखते-लिखते गुलजार अब कैमरे के पीछे से किस्सागोई करने लगे। अपनी पहली फिल्म 'मेरे अपने' में गुलजार ने नए प्रयोग किए। हालांकि बंगाली फिल्म 'अपनजन' की रीमेक 'मेरे अपने' की खासियत विनोद खन्ना और शत्रुघ्न सिन्हा थे। विनोद खन्ना तब तक अपने खल चरित्र की वजह से जाने जाते थे। पहली बार नायक की मुख्य भूमिका में विनोद खन्ना ने अपनी पुरजोर उपस्थिति दर्ज कराई। इसी तरह डैनी ने भी परदे पर पहली बार अपने होने का उद्घोष किया।

इसके बाद की दो फिल्मों ने गुलजार की बारीक नजर और संवेदनशील हृदय की बानगी पेश की। जहाँ 'परिचय' ने म्युजिक सीखने और बच्चों के सहज हास्य और उगते प्रेम के अंकुर को उपजाया, वहीं 'कोशिश' में गुलजार, निर्देशन और विजुअल स्टोरी टेलिंग में बेहद कमाल दिखा गए।

'कोशिश' का एक-एक फ्रेम, धनात्मकता की इतनी खूबसूरत पेंटिंग लगती है कि आपका दिल दोनों मुख्य किरदार के लिए नम हो जाता है। मूक-बधिर युगल में प्यार की मध्यम शुरुआत, एक साथ रिश्ते में बंधना और फिर संतान का होना, अधूरे रिश्ते को सम्पूर्ण करने का प्रयास था। मूक-बधिर अभिभावक के बच्चे के भी अपनी तरह न सुनने का आभास या संशय होते ही संजीव कुमार और जया ने अभिनय की जिस ऊंचाई को छुआ, उसके पीछे गुलजार का बेहद संवेदनशील निर्देशन था।

'कोशिश' हर मायने में गुलजार के मन की गीली मिटटी पर उभरी एक खूबसूरत मानवीय तस्वीर है। 'अचानक' जैसी शानदार मर्डर मिस्ट्री पर काम करते हुए गुलजार भी एक ऐसे पड़ाव पर पहुंच गए जिसने उन्हें राजनीतिक उपक्रम पर बेहद



सटीक और लिरिकल फिल्म बनाने का मौका दे दिया। सन् 1975 की गर्मी तन के साथ मन और हौसले को भी सुखा रही थी। इसी बीच इंदिरा और इमर्जेन्सी से प्रेरित होकर गुलजार एक तेज झोंके की तरह आते हैं। यह झोंका 'आंधी' में तब्दील हो जाता है। इस फिल्म के गाने में भी गुलजार साफ-साफ दिखाई देते हैं। टूटी हुई इमारतों के मेटाफर से रिश्तों के टूटने की वेदना को सजाते गुलजार, एक पेंटर की भांति, हर स्ट्रोक में सही रंग भर रहे थे।

फिल्म में सुचित्रा सेन ने आरती के किरदार का जरूरी ग्रेस और दृढ़ता इस तरह प्रदर्शित की कि यह फिल्म सुचित्रा सेन के सबसे बेहतरीन फिल्मों से एक हो गई। एक बेहद महत्त्वाकांक्षी औरत, जो रिश्तों को दरकिनार करके अपने राजनीतिक जीवन को महत्त्व देती है। अपने पति संजीव कुमार को छोड़ राजनीति में इतना आगे बढ़ जाती है जहाँ से वापस लौटना उसके नए कद के अनुरूप नहीं होता। कामयाबी के शिखर पर सालों बाद पति के होटल में मुलाकात होती भी है, लेकिन राजनीति की आंधी दोबारा उगते मोहब्बत के चिराग बुझा देती है। पति की भूमिका में संजीव कुमार हमेशा की तरह बेहद संजीदगी से अपने प्यार को खोने के किरदार में ढल जाते हैं। गुलजार ने अपनी खास फ्लैश बैक शैली और बिम्ब और मेटाफर के माध्यम से कहने के पोएटिक ट्रीटमेंट से 'आंधी' को पॉलिटिकल ओवर टोन वाली सबसे बेहतरीन फिल्म बना दिया। यहाँ तक गानों में भी जिस तरह अलगाव, ईगो, मरासिम के दरकने को प्रतीकात्मक तरीके से दर्शाया, वो बेहद खूबसूरत है। 'तेरे बिना जिन्दगी से' गाने में पृष्ठभूमि में खंडहर हो गई इमारतें, टूटे हुए दरकते मरासिम की अनकही बात कहती नजर आती हैं।

बेहतरीन निर्देशन, बेहद रूहानी गाने, विश्वसनीय अभिनय और इंदिरा के होने न होने के रोमांच ने फिल्म को बॉयोग्राफी न होते हुए भी अलग दर्जा दे दिया। अपने कलेवर में नए रंग, नए फलक गढ़ते गुलजार मौसम और खुशबू में रिश्ते की नई बारीकियां पकड़ लेते हैं। पतली परत में चढ़े हुए रिश्तों को इतनी बारीकी से उधेड़ा कि रेशा-रेशा हमारे सामने नुमायां हो जाता है। अपने बेहद संजीदा लहजे और रुख में रंगों का नया कैनवास जोड़ते गुलजार अब 'अंगूर' की तरफ मुड़ते हैं। इस फिल्म ने हास्य के धरातल को इतना खूबसूरत, सहज और विश्वसनीय बनाया, जो शायद ही किसी हास्य फिल्म को हासिल हुआ। मूलत: 'कॉमेडी ऑफ एरर्स' पर आधारित यह फिल्म दो जुड़वां बच्चों की अदला-बदली और उससे उपजे स्वाभाविक हास्य का लचीला ताना-बाना पेश करती है। संजीव कुमार और देवेन वर्मा ने अपने बेहद स्वाभाविक अभिनय से इस फिल्म को नाटकीयता से दूर रखते हुए, मुस्कराहट को हंसी में तब्दील किया। सक्षम अभिनेता को बेहद सुलझा हुआ निर्देशक मिल जाए, तो परिणीति 'अंगूर' जैसी ही होती है।

विवाहेतर सम्बन्धों के आस-पास खींची गई कहानी 'लिबास' दुनिया तक तो नहीं पहुंची, लेकिन गुलजार ने संबंधों की महीन बुनावट पर फिर एक बार अपनी समझ की मुहर लगा दी। राजनैतिक हालात कभी भी गुलजार की नजरों से ओझल नहीं रहे। 'माचिस' और 'हु-तू-तू' इसका बेहद सटीक उदाहरण हैं। 'माचिस' में आंतकवाद, पुलिस की भूमिका के इर्द-गिर्द रची कहानी, पहाड़ी नदी की तरह साफ और खूबसूरत दिखती है। उसमें गाने की भूमिका मनोरंजन से ज्यादा कहानी का जरूरी हिस्सा हो जाती है।

लगभग इन सारी कहानी के नरेटिव की खासियत इसका नान लीनियर होना है यानी कहानी की स्टोरी टेलिंग में फ्लैश बैक का बेहद खूबसूरती से इस्तेमाल किया गया है जो कथ्य को उलझाता नहीं बल्कि कहानी की रोचकता को बनाए रखते हुए नए मोड़ देता है।

'इजाजत', 'नमकीन' कुछ और फिल्में हैं जिनमें गुलजार को धड़कते हुए आप सुन सकते हैं। इनके किसी भी फ्रेम को जब भी हम देखते हैं, यह साफ पता चल जाता है कि कैमरे के पीछे सफेद लिबास में एक बेहद संवेदनशील व्यक्ति, हर किरदार में जरूरी बारीकियां डाल रहा है।

फिल्म और गीत से अलग, छोटे परदे पर भी गुलजार, अपनी सुलझी हुई रचनात्मकता के साथ दिखाई देते रहे हैं। 'मिर्जा गालिब', गुलजार का बनाया एक ऐसा शाहकार है जो गालिब की चरित्र, शराबनोशी, उम्दा गजल अदायगी, रिश्तों की महीन इबारत और सेंस ऑफ ह्यूमर का बेहद खूबसूरत मिश्रण पेश करती है।

कवि सम्मेलन या मुशायरे में कविता पाठ हो, किताबों में अपना देखा हुआ सच या कल्पना का खूबसूरत जामा हो, फिल्मों के जरिए अपनी कहानी कहने की खूबसूरत अदायगी हो, गीत में प्रेम या विरह की सच्ची तस्वीर हो, गुलजार हर विधा में अपने खास लहजे में दिखाई देते हैं। भारत के जटिल समाज विन्यास में सभी की भावनाओं का इतना खूबसूरत चितेरा शायद ही सिनेमा को दूसरा मिले। अपने हर लफ्ज में जिन्दगी की बारीकियां भरने वाले शब्द संत गुलजार साब रचनात्मकता के शिखर पर अपनी विविधता को इसी तरह बिखेरते रहें, यही कामना है। ■

पत्रकार

मूर्खता

दीप्ति 'दीप'

मूर्खता वह चिर-परिचित व्यवहार है जो प्रत्येक मनुष्य अपने जीवन में कभी-न-कभी करता ही है तथा स्वयं उपहास का पात्र बन दूसरों को हंसने का अवसर प्रदान करता है।

कहते हैं कि 'विद्वानों की संगति में मूर्खों को शांत रहना चाहिए' कैसा मूर्खतापूर्ण तथ्य है? मूर्ख को यदि यही ज्ञात होगा तो वह मूर्खतापूर्ण कार्य ही क्यों करेगा?

वैसे मूर्ख ही मूर्खता नहीं करते हैं, मैंने बड़े-बड़े विद्वानों को मूर्खतापूर्ण कार्य करते हुए देखा है। अभी कल-परसों की ही बात है। गोलगप्पे के ठेले के पास खड़ी गोलगप्पे खा रही थी। एक विद्वात्मा पूछ बैठीं, ''क्या गोलगप्पे खा रही हो?'' प्रश्न उचित था अथवा अनुचित, इसका निर्णय आप स्वयं करिए क्योंकि यथा स्थान एवं यथास्थिति अनुसार प्रश्न का उत्तर स्वयं ही मिल रहा था। सोचा कह दूं, नहीं बहन खा नहीं रही, बस चख रही हूँ.. पर मौन रह कर एक मुस्कुराहट से सभी प्रश्नों को काटते हुए बिना कोई निमंत्रण दिए गोलगप्पे का स्वाद लेना ज्यादा उचित समझा।

हंसी का ठहाका सुनकर एक सज्जन पूछ बैठे, ''हंस रही हो?'' अभी पिछले सप्ताह ही एक शादी समारोह में शामिल होने गई वहाँ एक परिचित सज्जन पूछ बैठे, ''अरे! आप भी यहाँ आयी हैं?'' मैंने कहा - ''जी लग तो मुझे भी यही रहा है।''

अनायास ही लोग अनावश्यक प्रश्न पूछ बैठते हैं, जिनका उत्तर भी उन्हें भलीभांति विदित होता है। कुछ लोग मूर्खतापूर्ण कार्यों से एक-दूसरे को मूर्ख बनाने का प्रयास करते हैं। इस श्रेणी में जो लोग दूसरों को मूर्ख बनाने का प्रयास करते हैं वे स्वयं को विद्वान और दूसरों को मंद बुद्धि समझते हैं।

मूर्ख बनाने का कोई विशेष दिन अथवा मुहूर्त नहीं होता। फिर भी लोगों ने अप्रैल माह को और खासतौर से एक अप्रैल को 'मूर्खता दिवस घोषित' किया है। इसकी शुरुआत कब से और क्यों की गई, इसका कोई भी तथ्य लिखित रूप में नहीं है। एक अप्रैल को बच्चे-बड़े सभी एक दूसरे को मूर्ख बना कर आनंद की अनुभूति लेते हैं। इसी श्रेणी में फरवरी माह का एक सप्ताह 7 से लेकर 14 फरवरी तक का विशेष महत्त्व रखता है। यह 'वैलेंटाइन वीक' के नाम से जाना जाता है। इसमें प्रेमी युगल एक-दूसरे को पुष्प एवं उपहार देकर प्रेम निवेदन कर मूर्ख बनाने का प्रयास करते हैं। प्रेम में मूर्ख बनना एवं बनाने का अलग ही आनंद है। यह एक सप्ताह प्रेमी युगल विश्वभर में हर्षोल्लास के साथ मनाते हैं, किंतु कुछ प्रेम के शत्रु मीठे हलवे में लाल मिर्च का काम कर हलवे का स्वाद खराब करते नजर आते हैं। खैर, उनका भी अपना आनंद है। वे भी मूर्ख बनाकर वृक्ष से हरी पत्तियां तोड़ने का प्रयास करते रहते हैं।

वैसे तो मूर्ख बनने व बनाने की प्रक्रिया चलती रहती है। त्योहारों, समारोहों अथवा सामान्य अवसरों पर भी मूर्ख बनाने के प्रयास किए जाते रहते हैं। शादी-विवाह में वर पक्ष बड़ी ही कुशलता से वधू पक्ष को मूर्ख बना उनकी संचित राशि पर हक जमा लेता है, वहीं वधू पक्ष भी उतनी ही कुशलता से वधू के आकलन को उस राशि के आवरण से ढक देता है। देखा जाए तो दुनिया में ऐसा कोई भी व्यक्ति नहीं है जो अपने जीवन में कभी मूर्ख न बना हो।

मूर्ख बनाने की प्रक्रिया में बड़े-बड़े नेताओं का भी विशेष योगदान रहा है। ये किसी व्यक्ति विशेष तक सीमित नहीं रहते। इन्हें बड़े-से-बड़े जनसमूहों को मूर्ख बनाने में महारत प्राप्त है। जो नेता अपनी पार्टी का जितना ज्यादा बड़ा कार्यकर्ता होगा जितने बड़े पद पर होगा, वह उतनी ही कुशलता से किसी भी जनसमूह को मूर्ख बनाने में सक्षम होगा।

मूर्ख बनाने का विषय सामान्य जीवन और राजनीति तक सीमित न रहकर व्यापार तक फैला हुआ है। व्यापार में मूर्ख बनाने की प्रक्रिया सदियों से चली आ रही है, किंतु अब इसने अपने स्तर को बढ़ाकर विश्व स्तर तक पहुंचा दिया है। प्राइवेट कंपनियों का इसमें विशेष योगदान है। ये किसी भी उपभोक्ता को हर प्रकार से मूर्ख बनाने में सक्षम हैं। हालांकि कुछ अपवाद भी हैं।

मूर्ख बनना अथवा बनाना किसी का अधिकार नहीं है बल्कि यह एक स्वभाव है, जिसमें मूर्ख बनाने वाला स्वयं को गौरवान्वित महसूस करता है, वहीं मूर्ख बनने वाला उपहासपात्र बन ग्लानि का अनुभव करता है। कुछ महाजन स्वयं ही मूर्ख बन दूसरों को हंसाने का प्रयास कर प्रसन्नता का अनुभव करते हैं। जिसमें उन्हें जीवन के सच्चे सुख की प्राप्ति होती है। क्या आप भी यह सुख प्राप्त करना चाहते हैं जो मैंने प्राप्त किया? मैं स्वयं ही बन जाती हूँ मूर्ख जब कोई अपना प्यार में ठग लेता है। ■

पृष्ठ 5 का शेष ...

कही, ''सर! शायद गलती आपसे हुई है। आपको हमें जगह देनी ही होगी! मैं इस बात की शिकायत भी मंडल वाणिज्य अधीक्षक से करूँगा। बच्चे रेल कर्मचारियों के भी हैं।''

इस समय तक गाड़ी का समय भी हो चुका था! सीबीएस साहब बहुत भले आदमी थे। भाग्यवश उन्हें मेरी बात समझ में आ गई। उन्होंने पुणे तक के सभी अस्थायी आरक्षण रद्द करने का सन्देश कोल्हापुर स्टेशन को दिया। इतना ही नहीं, मिरज से एक टीटीई को खास पुणे तक हमारी देखभाल के लिए भेजा। वे भी इतने सज्जन थे कि रात 11 बजे तक हर स्टेशन में दो-दो बर्थ का इंतजाम करके बच्चों को सुलाने में हमारी मदद करते रहे।

आज हमने सभी रेल सुविधाओं के बारे में कितनी प्रगति की है। एक क्लिक पर हम आरक्षण कर सकते हैं, निरस्त भी कर सकते हैं, लेकिन पुराने दौर के उन कर्मचारियों को हमें नहीं भूलना चाहिए, जिन्होंने अत्यंत विपरीत परिस्थितियों में कार्य कर रेलवे का सर कभी झुकने नहीं दिया! आज मैं मेरी सेवानिवृत्ति की कगार पर खड़ा हूँ, लेकिन इस बात को याद कर के भारतीय रेल के प्रति भावुक हो जाता हूँ। ■

राजगीर के पौराणिक और ऐतिहासिक स्थल

श्री अनिल सक्सेना

प्राकृतिक सौन्दर्य से भरपूर राजगीर में पौराणिक, धार्मिक और ऐतिहासिक स्थलों की लंबी श्रृंखला है। बिहार का एक छोटा-सा शहर है राजगीर, जो नालंदा जिले में स्थित है। पांच पहाड़ियों से घिरा राजगीर पर्यटकों के लिए रमड़ीय स्थल तो है ही, इसकी धार्मिक महत्ता भी बहुत है। यह जैन, बौद्ध और हिन्दू, सभी धर्मावलम्बियों का तीर्थ है। घने जंगलों और छोटी पहाड़ियों के बीच बसी इस नगरी की हरियाली जहाँ प्राकृतिक सौन्दर्य के प्रेमियों को लुभाती है वहीं धर्म पर आस्था रखने वाले लोग राजगीर आकर अपने आराध्य का दर्शन कर खुद को धन्य मानते हैं।

राजगीर की पंच पहाड़ियां विपुलगिरी, रत्नागिरी, उदयगिरी, सोनगिरी और वैभारगिरी न केवल प्राकृतिक सौंदर्य से परिपूर्ण हैं बल्कि मान्यता है कि जैन धर्म के 11 गंधर्वों का निर्वाण भी यहीं हुआ है। आज भी इन पांचों पहाड़ियों पर जैन धर्म के मंदिर हैं। इसी तरह कहा जाता है कि भगवान महात्मा बुद्ध रत्नागिरी पर्वत के नजदीक गृद्धकूट पहाड़ी पर बैठकर लोगों को उपदेश देते थे।

इतिहास की पुस्तकों के अनुसार प्राचीन काल में राजगीर को बसुमति, बारहद्रथपुर, गिरिवगज, कुशाग्रपुर एवं राजगृह के नाम से जाना गया है। राजगीर ऐतिहासिक, प्राचीन एवं धार्मिक स्थलों का संग्रह है। यहाँ जहाँ सप्तकर्णि गुफा, सोन गुफा, मनियार मठ, जरासंध का अखाड़ा, तपोवन, वेनुवन, जापानी मंदिर, सोनभंडार गुफाएं, बिम्बिसार कारागार व आजातशत्रु का किला है तो रत्नागिरी पहाड़ पर बौद्ध धर्म का शांति स्तूप भी है।

इतिहास के अनुसार भगवान बुद्ध के भस्मावशेष को आठ हिस्सों में बांटा गया था। लिच्छवी गणराज्य को मिला एक हिस्सा वैशाली में हुई खुदाई से मिला, जिसे पटना संग्रहालय में सुरक्षित रखा गया है। माना जाता है कि एक हिस्सा अजातशत्रु को भी मिला था, परंतु वह आज कहां है इसका पता अब तक नहीं चला है।

बुद्ध जब यहाँ धर्म का प्रचार कर रहे थे तब राजा बिम्बिसार मगध के सम्राट थे। बिम्बिसार बुद्ध और बौद्ध धर्म के प्रति काफी श्रद्धा रखते थे। पांचवीं सदी में भारत की यात्रा पर आए चीनी तीर्थयात्री फाहयान ने अपने यात्रा वृत्तांत में लिखा था कि राजगीर की पहाड़ियों के बाहरी हिस्से में राजगृह नगर का निर्माण बिम्बिसार के पुत्र अजातशत्रु ने ही करवाया था।

बौद्ध धर्म की मान्यताओं के मुताबिक बुद्ध के निर्वाण के बाद बौद्ध धर्मावलम्बियों का पहला महासम्मेलन वैभारगिरी पहाड़ी पर ही हुआ था। इसी सम्मेलन में पालि साहित्य का विशेष ग्रंथ 'त्रिपिटक' तैयार हुआ था। भगवान महावीर ने ज्ञान प्राप्ति के बाद पहला उपदेश विपुलगिरी पर्वत पर ही दिया था।

राजगीर में प्रति तीन वर्ष पर मलमास मेला लगता है, जिसे देखने के लिए देश-विदेश से बड़ी संख्या में श्रद्धालु और पर्यटक यहाँ पहुंचते हैं।



गृद्धकूट पहाड़ी पर बैठकर भगवान महात्मा बुद्ध लोगों को उपदेश देते थे

राजगीर की पहचान मेलों के नगर के रूप में भी है। इनमें सबसे प्रसिद्ध मकर और मलमास मेले हैं। शास्त्रों में मलमास तेरहवें मास के रूप में वर्णित है। सनातन मत की ज्योतिषीय गणना के अनुसार इस अतिरिक्त एक महीने को मलमास या अतिरिक्त मास कहा जाता है। ऐतरेय बह्मण के अनुसार यह मास अपवित्र माना गया है और अग्नि पुराण के अनुसार इस अवधि में मूर्ति पूजा-प्रतिष्ठा, यज्ञदान, व्रत, वेदपाठ, उपनयन, नामकरण आदि वर्जित है। लेकिन इस अवधि में राजगीर सर्वाधिक पवित्र माना जाता है। अग्नि पुराण एवं वायु पुराण आदि के अनुसार इस मलमास अवधि में सभी देवी देवता यहाँ आकर वास करते हैं। राजगीर के मुख्य ब्रह्मकुंड के बारे में पौराणिक मान्यता है कि इसे ब्रह्माजी ने प्रकट किया था और मलमास में इस कुंड में स्नान का विशेष फल है।

मलमास मेले का ग्रामीण स्वरूप

राजगीर के मलमास मेले को नालंदा ही नहीं बल्कि आसपास के जिलों में आयोजित मेलों में सबसे बड़ा कहा जा सकता है। इस मेले का लोग पूरे साल इंतजार करते हैं। कुछ साल पहले तक यह मेला ठेठ देहाती हुआ करता था पर अब मेले में तीर्थयात्रियों के मनोरंजन के लिए तरह-तरह के झूले, सर्कस, आदि भी लगे होते हैं। युवाओं की सबसे ज्यादा भीड़ थियेटर में होती है जहाँ नर्तकियाँ अपनी मनमोहक अदाओं से दर्शकों का मनोरंजन करती हैं।

जीवकर्म

बुद्ध के समय प्रसिद्ध वैद्य जीवक राजगीर से थे। उन्होंने बुद्ध के नाम एक आश्रम समर्पित किया जिसे जीवकर्म कहा जाता है।

तपोधर्म

तपोधर्म आश्रम गर्म चश्मों के स्थान पर स्थित है। आज वहाँ एक हिन्दू मन्दिर का निर्माण किया किया गया है जिसे लक्ष्मी नारायण मन्दिर का नाम दिया गया है। पूर्वकाल में तपोधर्म के स्थल पर एक बौद्ध आश्रम और गर्म चश्मे थे। राजा बिम्बिसार यहाँ पर कभी-कभार स्नान किया करते थे।

आंकड़ों के अनुसार यहाँ 32 होटल, 30 से अधिक धर्मशालाएं और 15 से अधिक लॉज हैं। राजगीर में रात गुजारने के लिए सस्ते से लेकर महंगे होटल उपलब्ध हैं। नवम्बर से फरवरी तक तो होटलों में जगह ही नहीं मिलती। अन्य समय में भी यहाँ के होटल, लॉज, धर्मशाला भरे रहते हैं। देश के पश्चिम बंगाल राज्य के पर्यटक यहाँ बड़ी संख्या में आते हैं। इसके अलावा राजस्थान, झारखंड, गुजरात, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश के भी पर्यटक घूमने आते हैं। श्रीलंका, थाईलैंड, कोरिया, जापान, चीन, वर्मा, भूटान, अमेरिका और इंग्लैंड के पर्यटक भी यहाँ आते हैं।

राजगीर कुंड में 22 कुंड और 52 झरने (सप्तधाराएं) हैं जहाँ सप्तकर्णी गुफाओं से जल आता है। इन झरनों के पानी में कई चिकित्सकीय गुण होने के प्रमाण मिले हैं। पुरुषों और महिलाओं के नहाने के लिए 22 कुन्ड बनाए गए हैं। इनमें "ब्रह्मकुन्ड" का पानी सबसे गर्म (45 डिग्री से.) होता है।

देश-विदेश के श्रद्धालु इसमें स्नान करते हैं। मान्यता है कि इसमें स्नान करने से चर्म रोग ठीक हो जाते हैं। वास्तविक रूप में जल में एक डुपकी ही गर्म चश्मे को अनुभव करने का स्रोत था, परन्तु अब एक उच्च स्तरीय चश्मे को काम में लाया गया है जो कई आधुनिक पाइपों से होकर आता है, जो एक हॉल की दीवारों से जुड़े हैं, जहाँ लोग बैठकर अपने ऊपर से जल के जाने का आनंद ले सकते हैं।

गृद्धकूट पर्वत

इस पर्वत पर बुद्ध ने कई महत्त्वपूर्ण उपदेश दिए थे। जापान के बुद्ध संघ ने इसकी चोटी पर एक विशाल 'शान्ति स्तूप' का निर्माण करवाया है, जो आजकल पर्यटकों के आकर्षण का मुख्य केन्द्र है। स्तूप के चारों कोणों पर बुद्ध की चार प्रतिमाएं स्थापित हैं। स्तूप तक पहुंचने के लिए पहले पैदल चढ़ाई करनी पड़ती थी, किंतु अब एक 'रज्जू मार्ग' यानि रोपवे बनाया गया है, जो यात्रा को और भी रोमांचक बना देता है।

लक्ष्मीनारायण मंदिर

गुलाबी रंग वाला लक्ष्मी नारायण मन्दिर अपने दामन में प्राचीन गर्म चश्मे समाए हुए है। यह मन्दिर अपने नाम के अनुसार विष्णु भगवान और उनकी पत्नी लक्ष्मी को समर्पित है।

और क्या देखें

तीन तरफ से पहाड़ियों से घिरा राजगीर की घोड़ा कटोरा झील और झील से सूर्यास्त का दृश्य मन को मोह लेता है। इस स्थान पर पहुंचने के लिए तांगा किराया पर लेना पड़ता है, इन रंग-बिरंगे तांगों में सवार होकर विश्व शांति स्तूप जाएँ। काली सर्पीली पर जब घोड़े जब दौड़ते हैं, तो उनके टापों की आवाज के साथ पैरों के घुंघरू और गले की घंटियों की मधुर ध्वनि कानों को अच्छी लगती है। शांत वातावरण में आधुनिक सवारियों की चिल्लपों की बजाय इको-फ्रेंडली सवारियों का यह प्रयोग हर पर्यटक को लुभाता है। इको जोन होने के कारण यहाँ कार/मोटर साइकिल पर बंदिश है। पर्यटक यहाँ झील में नौकायन का लुत्फ उठा सकते हैं। यहाँ साफ-सफाई का भी बेहद खयाल रखा जाता है। हाल ही में इसी झील के बीच भगवान बुद्ध की एक विशाल प्रतिमा भी स्थापित की गई है। अगर आप प्राकृतिक सौंदर्यता के साथ रोमांच का अनुभव और वन्यजीव को खुले जंगलों में विचरण करते देखना चाहते हैं तो राजगीर अभ्यारण्य की सैर जरूर करें और इसके लिए बसंत से बेहतर कोई ऋतु नहीं हो सकती, क्योंकि इसके आगमन के साथ ही जंगलों में जैसे बहार आ जाती है, कलियां खिलने लगती हैं और माँझर लगे फलों के पेड़, फलों से लदे बेर के पेड़, खेतों में लहलहाती सरसों के पीले-पीले फूल और बागों में गाती कोयल और पपीहा अद्भुत अनुभूति का एहसास कराते हैं। प्राकृतिक सौंदर्य को निहारना स्वास्थ्य के लिए लाभकारी भी है।

लाल मन्दिर

राजस्थानी चित्रकला की अद्भुत कारीगरी इस मन्दिर में है। इसी मन्दिर में भगवान महावीर स्वामी का गर्भगृह भूतल के नीचे बनाया गया है जहाँ जैन तीर्थयात्री आकर भगवान महावीर के पालने को झुलाते हैं। इस मन्दिर में असीम शांति का अनुभव होता है। इसी मन्दिर में 20 वे तीर्थंकर भगवान मुनिसुव्रतनाथ स्वामी की काले वर्ण की 11 फुट ऊँची विशाल खडगासन प्रतिमा विराजमान है।

विश्व शांति स्तूप

शांति शिवालय यानी विश्व शांति स्तूप एक प्रसिद्ध ऐतिहासिक स्तंभ है। यह परमात्मा के रूप में अपनी शांति के आकर्षण को लिए, 400 मीटर की ऊंचाई पर, रणगीर पहाड़ी के उच्चतम बिंदु पर स्थित है। स्तूप बुद्ध की चार स्वर्ण प्रतिमाओं





को स्थापित करते हुए, विश्व शांति के प्रतीक सफेद संगमरमर पत्थर से बना है। यहाँ रोपवे ट्राली के माध्यम से पहुँचा जा सकता है। ट्राली के आसपास की हरियाली और नीरवता को निहारना मनोरम लगता है।

वीरशासन धाम तीर्थ

भगवान महावीर स्वामी की लाल वर्ण की 11 फुट ऊँची विशाल पद्मासन प्रतिमा यहाँ विराजमान है। इस मन्दिर में भगवान महावीर स्वामी के दिक्षा कल्याणक महोत्सव में विशाल जुलुस हर साल जैन धर्मावलम्बियों द्वारा निकाला जाता है, जो भगवान महावीर के प्राचीन चरण वेणुवन के समीप जाकर समाप्त होता है। इस मंदिर का निर्माण कार्य प्रारम्भ है तथा यात्रियों के ठहरने के लिए विशाल धर्मशाला का निर्माण कराया जा रहा है।

दिगम्बर जैन मन्दिर

इसे धर्मशाला मन्दिर के नाम से भी जाना जाता है। जैन धर्मावलम्बियों के ठहरने के लिए यह एक विशाल धर्मशाला है जहाँ भारत के कोने-कोने से आने वाले तीर्थ यात्री रात्रि में ठहरते हैं तथा प्रातः पंचपहाड़ी के दर्शन करते हैं। इस मन्दिर में सभी सुविधायुक्त कमरे मौजूद हैं। इस मन्दिर में मूलनायक भगवान महावीर की श्वेत वर्ण पद्मासन प्रतिमा है। वेदी में सोने तथा शीशे का काम कराया गया है, जो अलौकिक छटा प्रदान करता है। इसके अतिरिक्त 10 धातु की प्रतिमा, एक छोटी श्वेत पाषाण की प्रतिमा एवं 2 धातु के मानस्तंभ हैं। गर्भ गृह की बाहरी दीवाल के आले में बायीं ओर पद्मावती माता की पाषाण की मूर्ति है। इसके शिरोभाग पर पार्श्वनाथ विराजमान हैं एवं इसके दायीं ओर क्षेत्रपाल जी स्थित हैं। बायीं ओर की अलग वेदी में भगवान पार्श्वनाथ एवं अन्य प्रतिमायें अवस्थित हैं। दाहिनी ओर नन्दीश्वर द्वीप का निर्माण हुआ है। मन्दिर शिखरबद्ध है एवं आकर्षक प्रवेशद्वार इसकी शोभा द्विगुणित करते हैं। इस मन्दिर का निर्माण गिरिडीह निवासी सेठ हजारीमल किशोरीलाल ने कराया था और प्रतिष्ठा वि.सं. 2450 में हुई थी। इस धर्मशाला मन्दिर में आने वाले तीर्थ यात्री राजस्थानी से लेकर बिहार तक के खाने का लुफ्त उठा सकते हैं।

स्वर्ण भंडार

यह स्थान प्राचीन काल में जरासंध का सोने का खजाना था। कहा जाता है कि अब भी इस पर्वत की गुफा के अन्दर अतुल मात्रा में सोना छुपा है और पत्थर के दरवाजे पर उसे खोलने का रहस्य भी किसी गुप्त भाषा में खुदा हुआ है। वह किसी और भाषा में नहीं बल्कि शंख लिपि में है, जो लिपि बिंदुसार के शासन काल में चला करती थी।

विपुलाचल पर्वत (जैन मंदिर) - जैन धर्म के 24 वें तीर्थंकर भगवान महावीर स्वामी की प्रथम वाणी इसी विपुलाचल पर्वत से ही निकली थी, उन्होंने समस्त विश्व को 'जिओ और जीने दो का दिव्य सन्देश विपुलाचल पर्वत से दिया था। पहाड़ों की कंदराओं के बीच बने २६ जैन मंदिरों को आप दूर से देख सकते हैं पर वहाँ पहुंचने का मार्ग अत्यंत दुर्गम है। लेकिन अगर कोई प्रशिक्षित गाइड साथ में हो तो यह एक यादगार और बहुत रोमांचक यात्रा साबित हो सकती है। जैन मतावर्लबियों में विपुलाचल, सोनागिरि, रत्नागिरि, उदयगिरि, वैभारगिरि यह पांच पहाड़ियाँ प्रसिद्ध हैं। जैन मान्यताओं के अनुसार इन पर 23 तीर्थंकरों का समवशरण आया था तथा कई मुनि मोक्ष भी पाए हैं।

आचार्य महावीर कीर्ति दिगम्बर जैन सरस्वती भवन

इस भवन का निर्माण परम पूज्य आचार्य श्री विमल सागर जी महाराज के मंगल सानिध्य में सन् 1972 को सम्पन्न हुआ था। नीचे एक बड़े हॉल में आचार्य महावीर कीर्ति जी की पद्मासन प्रतिमा विराजित है। ऊपर के कमरों में एक विशाल पुस्तकालय है, जिसमें जैन धर्म से सम्बंधित हजारों हस्तलिखित एवं प्रकाशित पुस्तकें संग्रहीत है। इसके अतिरिक्त विपुलाचल पर्वत पर भगवान महावीर की जीवनी से संबंधित हस्तनिर्मित चित्रों की प्रदर्शनी लाखों जैन-अजैन यात्रियों द्वारा देखी और सराही जाती है। कुछ प्राचीन खण्डित प्रतिमाएँ एवं अन्य पदार्थ जो उत्खनन से प्राप्त हुए थे, यहाँ भी संग्रहीत हैं। ऊपरी हिस्से में वाग्देवी (सरस्वती देवी) की प्रतिमा भी स्थापित है।

बिम्बिसार का बंदीगृह

बिम्बिसार जेल गृद्धकूट पहाड़ी का एक सुंदर दृश्य प्रस्तुत करती है। भगवान बुद्ध के एक कट्टर अनुयायी, बिम्बिसार को उनके बेटे अजातशत्रु द्वारा कैद किया गया था। अजातशत्रु ने अपने पिता से कारावास की जगह का चयन करने के लिए पूछा था। राजा बिम्बिसार ने एक स्थान चुना, जहाँ से वे भगवान बुद्ध को देख सकें। इस बंदीगृह से वह गृद्धकूट और बुद्ध को खिड़की से देख सकते थे।



बिम्बिसार बंदीगृह

सप्तपर्णी गुफा

सप्तपर्णी गुफा (या सत्तपर्णगुहा) राजगीर की एक पहाड़ी में स्थित गुफा है। कुछ सूत्रों के अनुसार प्रथम बौद्ध संगीति का आयोजन इसी स्थान पर हुआ था। यहाँ गरम जल का एक स्रोत है, जिसमें स्नान करने से स्वास्थ्य लाभ होता है। यह हिन्दुओं के लिए पवित्र कुण्ड है। सप्तपर्णी गुफा के स्थल पर पहली बौद्ध परिषद का गठन हुआ था जिसका नेतृत्व महा कस्साप ने किया था। बुद्ध भी कभी-कभार वहाँ रहते थे। यह अतिथि सन्यासियों के ठहरने के काम में आता था।

मनियार मठ

'मनियार मठ' इस मठ के पास कुछ प्राचीन गुफाएं हैं जिनके बारे में लोगों की मान्यता है कि इनमें प्राचीन भारत का स्वर्ण भंडार है। मनियार मठ राजगीर का एक और खुदाई स्थल है। यह एक अष्टकोणी मंदिर है, जिसकी दीवारें गोलाकार हैं। मनियार मठ के परिसर में आप विविध राजकुलों की छाप देख सकते हैं, जैसे गुप्त राजकुल का धनुष, आज पुराने राजगीर के बीचोबीच स्थित है, और यह महाभारत में उल्लिखित मणि-नाग का समाधि स्थान माना जाता है।



जरासंध का अखाड़ा

हिन्दू मान्यता के अनुसार महान परन्तु दुष्ट योद्धा जरासंध, जिसके बार-बार मथुरा पर हमले से तंग आकर श्री कृष्ण को मथुरावासियों को द्वारका भेजना पड़ा, इसी स्थान पर हर दिन सैन्य कलाओं का अभ्यास करता था। राजगीर और इसके आसपास के एंतिहासिक महत्त्व के स्थलों में सप्तपर्णी गुफा, सोन भंडार गुफा, जरासंध का अखाड़ा, बिम्बिसार की जेल, नौलखा मंदिर, जापानी मंदिर, सिद्धनाथ का मंदिर, तपोवन, प्राचीन नालंदा विश्वविद्यालय, जैन मंदिर - (पावापुरी जल मंदिर) आदि शामिल हैं।



कहाँ ठहरें



यहाँ आपको अपनी पसंद और बजट के हिसाब से रहने की जगह आराम से मिल सकती है। बिहार टूरिज्म डिपार्टमेंट के गेस्टहाउस के अलावा प्राइवेट होटल भी हैं। इसके अलावा कुछ महंगे होटल और धर्मशालाएं भी हैं, जहाँ आपको सभी सुविधाएं मिलेंगी।

कब जाएँ

यहाँ घूमने का मौसम जुलाई से फरवरी तक है, लेकिन सबसे अच्छा मौसम अक्टूबर से दिसम्बर तक है।

लिट्टी-चोखा का स्वाद

वैसे तो यहाँ छोटे-छोटे ढाबे, रेस्तरां और होटल भी हैं, जहाँ खाने के लिए हर तरह व्यंजन मिल जाते हैं, लेकिन बिहार का मशहूर व्यंजन है लिट्टी-चोखा और खाजा। इन्हें खाने का मजा कुछ और ही है। यहाँ आएं तो इन चुनिन्दा स्थानीय स्वादों को लेना न भूलें।



निकटतम हवाई-अड्डा - बोध गया (75 किमी) पटना (107 किमी)



पटना एवं दिल्ली से सीधी रेल सेवा



पटना, गया, दिल्ली एवं कोलकाता से सीधा संपर्क। पटना, गया, दिल्ली एवं कोलकाता से सीधा संपर्क। बिहार राज्य पर्यटन विकास निगम पटना स्थित अपने कार्यालय से नालंदा एवं राजगीर के लिए वातानुकूलित टूरिस्ट बस एवं टैक्सी सेवा भी उपलब्ध करवाता है।

संपर्क: टूरिस्ट भवन, बीरचंद पटेल पथ, पटना 800001

राजगीर के आसपास स्थल

नालंदा (राजगीर से 17 किमी दूर):

पावापुरी (राजगीर से 25 किमी दूर)

राजगीर जाने के लिए आपको गया, बोध गया, पटना और बिहारशरीफ से वाहन आसानी से मिल जाएंगे। राजगीर घूमने के लिए दो दिन का समय पर्याप्त माना जाता है।

मौसम तापमान: अधिकतम 40 °C, न्यूनतम 20 °C.

जाड़ों में: अधिकतम 28°C, न्यूनतम 6°C

वर्षा: 1,860 मिमी (मध्य-जून से मध्य-सितंबर) ■

भूतपूर्व टूरिस्ट गाइड, पर्यटन विभाग, बिहार सरकार

प्रिय विज्ञापनदाता

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एक मात्र मासिक हिन्दी पत्रिका

भारतीय रेल

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

विज्ञापन दरें

(विज्ञापन चार कलर में)

नीचे दी गई दरों के साथ 5 प्रतिशत की जीएसटी/आइजीएसटी प्राप्य होगी

विवरण	विशेष दर (वार्षिक अंक)	सामान्य अंक मासिक दरें	
		सामान्य दरें (₹)	अनुबंधित दरें (₹)
बैक कवर	Rs.13,300	Rs.11,400	Rs.10,450
सेकेण्ड कवर	Rs.12,350	Rs.10,450	Rs. 9500
थर्ड कवर	Rs.11,400	Rs. 9500	Rs. 8550
पूरा पृष्ठ (विशेष स्थिति जैसे टेक्स्ट से पूर्व व बाद में)	Rs. 9500	Rs. 8550	Rs. 7600
पूरा पृष्ठ	Rs. 8550	Rs. 7600	Rs. 6650
आधा पृष्ठ	Rs. 6650	Rs. 5130	Rs. 4180
सेन्टर स्प्रेड	Rs.17,000	Rs.15,000	Rs.13,300
सेन्टर स्प्रेड (दो पेज इकट्ठे (स्पेशल पोजिशन)	Rs.18,500	Rs.16,500	Rs.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 रूम नं. 310, रेल भवन, नई दिल्ली - 110001 में जमा किया जा सकता है

संपर्क करें

व्यापार प्रबंधक, प्रशांत कुमार पट्टनायक
310, रायसिना रोड, नई दिली - 110001
टेलिफोन : 011-233822531, 23303665, 23304456

विज्ञापन सामग्री - ई-मेल, आर्टपुल, सीडी

पत्रिका का प्रसार : समग्र देश में

रेल, पर्यटन व साहित्य को एक साथ संजोए
रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एक मात्र हिन्दी मासिक पत्रिका



भारतीय रेल

की सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

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



सदस्यता शुल्क

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

(वार्षिक सदस्यता शुल्क विशेषांक के साथ)

भुगतान का माध्यम

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

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

सदस्यता फॉर्म

नाम .....

पता .....

पोस्ट..... जिला.....

राज्य..... पिन कोड .....

मोबाइल ..... ई-मेल .....

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

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

पंजीयन संख्या : दिल्ली पोस्टल नं. डी.एल. (एन.डी.)-11/6031/2018-19-20
आर.एन.आई. रजिस्टर्ड नं. 14427/1960
आई.एस.एस.एन. 2457-0001
दिनांक 08 को प्रकाशित तथा दिनांक 10-11 को प्रेषित



Coaches & Trainsets

Air Conditioners with Micro-processors

Bio Vacuum Toilet Systems

FRP Toilet Cubical

Side Panels and Roof Panels for Coach Interiors

Seats and other Accessories for Coach Interiors

Diesel Locomotives

Traction Alternators

Traction Motors

Radiator Cooling Fans

Dynamic Brake Grids

Dynamic Brake Blower Motors

Auxiliary Generators

Dustbin Blower & Motor

Driver Cab Air Conditioners

Electric Locomotives

Traction Motors

Traction Transformers

Pantographs

Harmonic Filters

Driver Cab Air Conditioners

Daulat Ram ENGINEERING

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

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