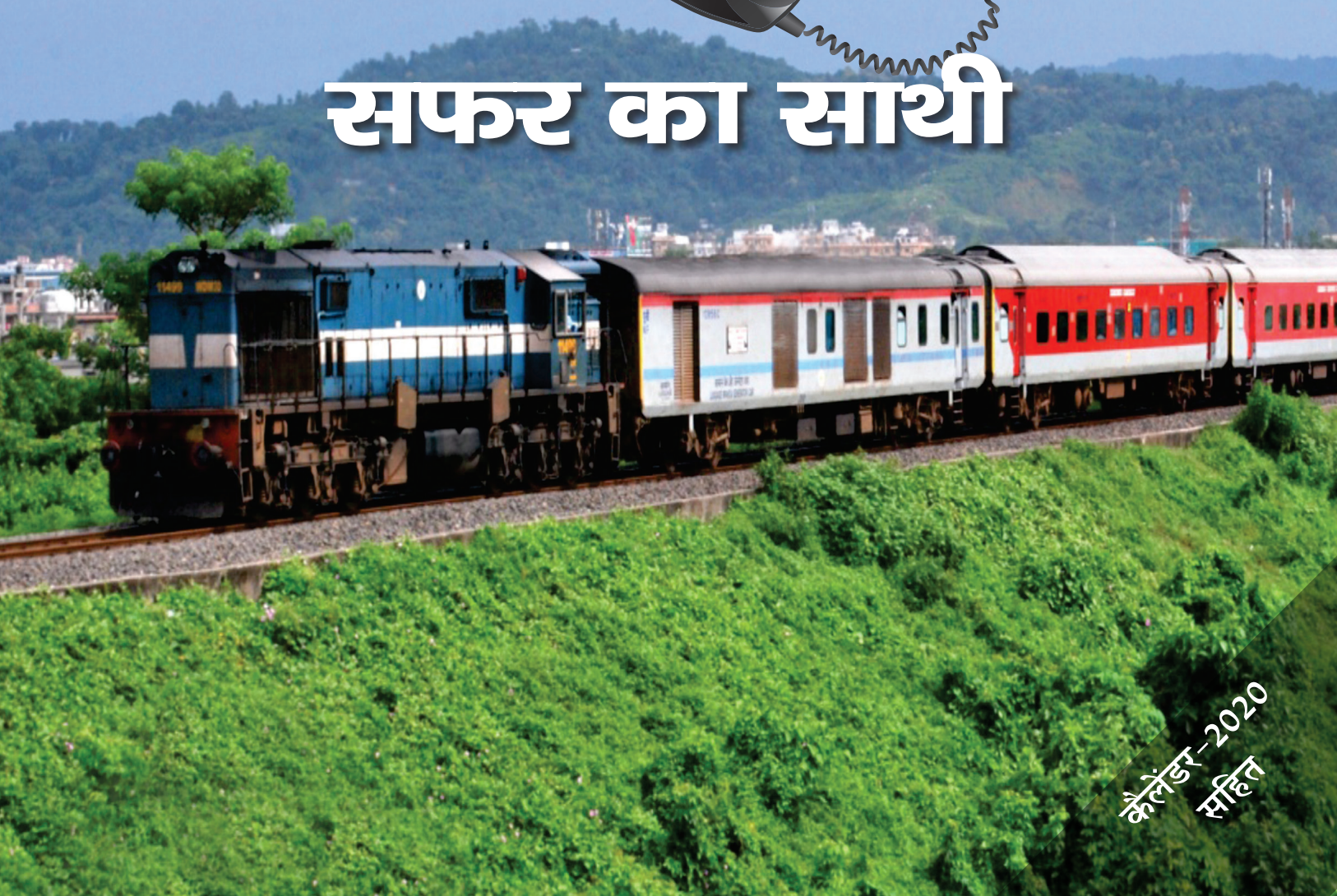
भारतीय रेल

जनवरी - 2020 ₹10

हीरक जयंती वर्ष

139
सफर का साथी



कैलेंडर-2020 सहित

श्री विनोद कुमार यादव
पुनः बने अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड

भारतीय रेल विद्युत अभियांत्रिकी सेवा (आईआरएसईई, 1980 बैच) के श्री विनोद कुमार यादव ने 1 जनवरी, 2020 को रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष के रूप में पदभार संभाला। उनकी यह पुनर्नियुक्ति भारत सरकार के पदेन मुख्य सचिव के पद के समान स्तर पर की गई है। कैबिनेट की नियुक्ति समिति (एसीसी) ने श्री विनोद कुमार यादव के रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष के रूप में एक वर्ष के लिए (1 जनवरी, 2020 से प्रभावी) पुनर्नियुक्ति को मंजूरी दे दी है।

इसके पहले 1 जनवरी, 2019 को श्री विनोद कुमार यादव को रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष तथा भारत सरकार के पदेन मुख्य सचिव के रूप में नियुक्त किया गया था। इसके पूर्व श्री यादव दक्षिण-मध्य रेलवे के महाप्रबंधक के पद पर थे।

उनकी शैक्षणिक योग्याताओं में शामिल हैं - लॉ ट्रोब यूनिवर्सिटी, ऑस्ट्रेलिया से एमबीए (तकनीकी प्रबंधन), इलाहाबाद विश्वविद्यालय से इंजीनियरिंग में स्नातक (विद्युत अभियांत्रिकी) आदि। उन्हें परियोजना प्रबंधन, सामान्य प्रबंधन, औद्योगिक नीति निर्माण, विदेश सहयोग और विदेशी प्रत्यक्ष निवेश, क्षेत्र आधारित अंतरराष्ट्रीय तकनीकी कार्यक्रमों का प्रबंधन तथा विश्व बैंक एवं जापान इंटरनेशनल को-ऑपरेशन एजेंसी (जेआईसीए) से कोष प्रबंधन आदि का व्यापक अनुभव है।

अपने कार्यकाल के दौरान श्री विनोद कुमार यादव भारतीय रेल में और प्रतिनियुक्ति पर अन्य संगठनों में विभिन्न महत्वपूर्ण कार्यकारी एवं प्रबंधन के पदों पर रहे हैं। श्री यादव उत्तर रेलवे में मुख्य विद्युत अभियंता, नीति-निर्माण/कर्षण वितरण; उत्तर-पूर्व रेल के लखनऊ मंडल में मंडल रेल प्रबंधक और उत्तर रेलवे के दिल्ली मंडल में अवर मंडल रेल प्रबंधक (संचालन) के पदों पर रहे हैं।

श्री विनोद कुमार यादव कई प्रमुख पदों पर रहे, जैसे-कार्यकारी निदेशक, रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाएं, रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल), नई दिल्ली; समूह महाप्रबंधक (विद्युत), डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड; परियोजना निदेशक, इंटरनेशनल सेंटर फॉर एडवांसमेंट ऑफ मैन्युफैक्चरिंग टेक्नोलॉजी, यूनाइटेड नेशंस इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट ऑर्गेनाइजेशन (यूएनआईडीओ)। वे भारत सरकार के उद्योग मंत्रालय के औद्योगिक नीति एवं संवर्द्धन विभाग के निदेशक भी रहे हैं।

श्री यादव तुर्की में आईआरसीओएन के उप-प्रबंधक (विद्युत) के पद पर भी रहे। वहां उन्होंने तुर्की के रेल विद्युतीकरण परियोजना के लिए नीति-निर्माण, कार्यान्वयन और परियोजना को पूरा करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई।

श्री विनोद कुमार यादव को पहले 'बेस्ट ट्रांसफॉर्मेशन इनीशिएटिव' पुरस्कार से सम्मानित किया गया है। ■

भारतीय रेल

रेल मंत्रालय की एकमात्र हिन्दी मासिक पत्रिका

जनवरी- 2020 | आरंभ : 1960 | वर्ष : 60 | अंक : 6 | मूल्य : ₹10

संपादक मंडल

विनोद कुमार यादव
अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड

मंजुला रंगराजन
वित्त आयुक्त (रेलवे)

सुशांत कुमार मिश्रा
सचिव, रेलवे बोर्ड

राजेश दत्त बाजपेई
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

योगेश अवस्थी
संपादक

संपादकीय कार्यालय
सम्पादक, भारतीय रेल,
कमरा नं. 337-बी, रेल भवन,
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001
रेलवे टेली - 44519, 9666
editorbhartiyarailrb@gmail.com
editorbhartiyarail@gmail.com

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क
प्रशान्त कुमार पट्टनायक
व्यापार प्रबंधक
कमरा नं. 310, रेल भवन
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001
टेलीफोन : 011-23303665, 23382531
रेलवे टेली. : 43665/9669
bmpr310rb@gmail.com

सदस्यता शुल्क

सर्वसाधारण	₹ 100
रेलकर्मियों के लिए	₹ 90

संपादन सहयोग
रणमत सिंह, पुष्पा देवी

आवरण
एकीकृत हेल्पलाइन नंबर 139

फॉलो करें

Twitter	:	@bhartiyarailrb @RailMinIndia
Facebook	:	bhartiyarailpatrika RailMinIndia
Instagram	:	bhartiyarailpatrika railminindia

© भारतीय रेल

रेलवे के कार्य निष्पादन और दक्षता को बेहतर बनाने के लिए 'परिवर्तन संगोष्ठी' का आयोजन *8*

6 आपके सफर का साथी हेल्पलाइन नम्बर 139
9 रेल मंत्रालय की संसदीय सलाहकार समिति की बैठक संपन्न
10 रेल मंत्री ने जनशताब्दी ट्रेन में यात्रा कर यात्रियों का फीडबैक लिया
10 रेल राज्य मंत्री द्वारा छायापुरी स्टेशन नवनिर्मित भवन का लोकार्पण
11 रेलवे खेलकूद संवर्द्धन बोर्ड को मिला 'फिक्की भारत खेल पुरस्कार-2019'
12 उपलब्धियां
14 ससंद सदस्यों के साथ बैठक

संसद में भारतीय रेल *16*

हिम दर्शन एक्सप्रेस *36*

नेताजी सुभाष चंद्र बोस, आज़ाद हिंद फौज और रेलवे *44*

32 हरित पहल
38 कैलेंडर - 2000
40 स्टेशन सौंदर्यीकरण
42 मध्य रेल के यात्रियों को वातानुकूलित ईएमयू का तोहफा
46 गांधीजी, चिट्ठियाँ और भारतीय रेल
49 विदेशी नागरिकों हेतु भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी में प्रशिक्षण का आयोजन
50 खूबसूरत पर्यटन और विभिन्न प्रकार की रेलों का देश - स्विट्जरलैंड
54 भारतीय रेल में बदलाव को नई दिशा देगी इंडस्ट्री 4.0
56 खेल जगत
60 रेलों के अंचल से
70 रिश्ता प्यार का (कहानी)
72 कविताओं व लेखों का अनूठा संगम
73 'भारतीय रेल' पत्रिका से जुड़े मेरे रोचक अनुभव

MATRIX SECURITY AND TELECOM SOLUTIONS

COGNITIVE IP VIDEO SURVEILLANCE SOLUTIONS FOR RAILWAYS:

VIDEO MANAGEMENT SYSTEM

- Centralized Management and Control
- Scalable up to 65,535 Cameras and 10,000 Locations
- Integration with Access Control, Fire Alarm, Third-Party Cameras and NVRs
- Intelligent Video Analytics (Standard and Advanced)

NVR

- Cascading up to 20 NVRs
- Automatic Camera Initiation
- RAID 0, RAID 1, RAID 5, RAID 10 Support
- Storage up to 80TB (10TB x 8)
- 4K Resolution on HDMI 2.0 for LIVE View Streams
- Up to 12MP Camera Recording

IP CAMERAS

- Powered by SONY STARVIS Sensors for Colored Images
- True WDR (120dB) and H.265 Compression
- Larger Field of View (FOV > 90 degree)
- IK10 and IP66 Certified

www.MatrixVideoSurveillance.com

TELECOM

Communication Solutions for Modern Enterprises

- Unified Communication Solutions for Modern Enterprises
- IP PBX with In-Built Support for PRI, CO, GSM and VoIP Trunks
- Video Conference with IP Deskphone
- Universal Media Gateways – PRI, CO, GSM, VoIP
- 4G VoLTE-SIM Compatible FCT with Battery Backup New Launch

www.MatrixTeleSol.com

PEOPLE MOBILITY MANAGEMENT

Right People in Right Place at Right Time

- Face, Fingerprint, Palm Vein, RF Card and PIN as Credential
- Aadhaar Enabled Biometric Attendance System
- Access Control and Time-Attendance
- COSEC APTA - Mobile based Attendance Application

www.MatrixAccessControl.com

MATRIX
TELECOM | SECURITY

MATRIX COMSEC
394-GIDC, Makarpura, Vadodara-390 010, India.
Call: **(+91) 1800-258-7747**
E-mail: **Govt@MatrixComsec.com**

Designed, Developed and Manufactured in INDIA

Available on GeM Government e Marketplace

www.MatrixComSec.com

नई तकनीक को मित्र बना भारतीय रेल अपनी विकास यात्रा पर चली

भारतीय रेल परिवार की ओर से आप सभी को नव वर्ष 2020 की हार्दिक शुभकामनाएँ। आज भारतीय रेल द्वारा नई तकनीक की मदद से ट्रेनों के संचालन, सुरक्षा, संरक्षा आदि पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है, जिसके चलते वर्ष 2019 में यात्रियों को विश्वस्तरीय सुविधाएँ प्रदान करने व उन्हें उनके गंतव्य स्थान तक सुरक्षित पहुँचाने में सराहनीय सफलता प्राप्त हुई है। नई तकनीक, ट्रैक का योजनाबद्ध रख-रखाव तथा मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग के उन्मूलन जैसे महत्वपूर्ण कार्यों की वजह से अप्रैल-दिसम्बर 2019 के दौरान किसी भी यात्री की मौत रेल हादसे में नहीं हुई है, जो एक बहुत बड़ी उपलब्धि है।

यात्रियों की सुरक्षा भारतीय रेल की प्राथमिकता है। यदि पिछले तीन वर्षों के रेल हादसों पर नजर डालें तो रेल दुर्घटनाओं में वर्ष 2018-19 में 16, वर्ष 2017-18 में 28 तथा वर्ष 2016-17 में 195 लोगों की मौत हुई थी। पिछले कुछ वर्षों में रेल हादसों को रोकने के लिए विशेष एक्शन प्लान पर कार्य किया गया, जिसमें सबसे पहले ट्रैक रख-रखाव के कार्य को योजनाबद्ध तरीके से करने, ट्रैक रख-रखाव के लिए नई तकनीक व मशीनों का उपयोग करने, आधुनिक सिग्नल प्रणाली को बढ़ावा देने के साथ-साथ मानव रहित सभी क्रॉसिंग्स को समाप्त करने जैसे कार्यों पर विशेष ध्यान दिया गया।

भारतीय रेल नई तकनीक के उपयोग पर जोर दे रही है। रख-रखाव, सिग्नल, प्रशासनिक कार्यों में नई तकनीक का सहारा लिया जा रहा है। भारतीय रेल ने लॉन्ग टर्म इवोल्यूशन आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार प्रणाली को कार्यान्वित कर अपने समूचे नेटवर्क पर अपनी सिग्नलिंग प्रणाली का आधुनिकीकरण करने का निर्णय लिया है। इस प्रणाली के तहत सुरक्षा और लाइन क्षमता को बेहतर करने और रेलगाड़ियों को अपेक्षाकृत अधिक रफ्तार से चलाने के लिए यह सिग्नलिंग प्रणाली सक्षम होगी।

रेलवे ने इसरो के सहयोग से रियल टाइम ट्रेन सूचना प्रणाली शुरू की है। इस प्रणाली से लोकोमोटिव को जोड़ा जा रहा है, जिसका काफी कार्य संपन्न हो चुका है। शेष कार्य को इस वर्ष पूर्ण कर लिया जाएगा। इस प्रणाली से ट्रेन के आवागमन के सटीक समय के साथ-साथ चल स्टॉक की उपलब्धता की जानकारी रहेगी। इन सभी प्रयासों के चलते मेल-एक्सप्रेस ट्रेनों का समय-पालन (अप्रैल-नवम्बर के दौरान) 68.19 से बढ़कर 75.67 प्रतिशत हो गया है। फॉग डिवाइस के प्रयोग से पिछले तीन वर्षों में कोहरे से विलंबित हुई ट्रेनों के प्रतिशत में काफी कमी दर्ज की गई है।

पुल के निरीक्षण के लिए रेलवे में दो आधुनिक तकनीकों (यानी ड्रोन माउंटेड कैमरा और रिवरबेड की 3डी स्कैनिंग) का इस्तेमाल किया जा रहा है।

परियोजना एवं प्रशासनिक कार्यों में जवाबदेही और पारदर्शिता बढ़ाने के उद्देश्य से रेल दृष्टि डैश बोर्ड तथा ई-ऑफिस की शुरुआत की गई है। पिछले छह महीने में मैन्यूअल फाइल के स्थान पर 72 हजार से अधिक ई-फाइलें बनी हैं, जिससे हर दिन टनों कागज बचाने में मदद मिली है।

वर्ष 2019 के अंत तक रेलवे ने अपने 5,500 स्टेशनों पर हाई स्पीड वाई-फाई की सुविधा उपलब्ध करवाने में सफलता पाई है।

हमारी उत्पादन इकाई चिरेका ने मात्र 216 कार्य दिनों में जहां 300वें रेल इंजन का निर्माण किया वहीं आईसीएफ ने मात्र 215 दिनों में तीन हजार कोचों का निर्माण कर नया कीर्तिमान स्थापित किया है।

इस अंक के बीच के पृष्ठों पर वर्ष 2020 का कैलेंडर भी दिया गया है। आप उसे योग्य स्थान पर लगाकर वर्ष भर उपयोग में ले सकते हैं। इस अंक में हमने आप के लिए विविध कॉलम्स की शुरुआत की है। पत्रिका में विविधता लाने की कोशिश की गई है। नव वर्ष में नई सज्जा के साथ इस पत्रिका को आप के समक्ष प्रस्तुत किया जा रहा है। आशा है, आपको हमारा यह अंक जरूर पसंद आएगा।

आप को यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएँ। आपके सुझाव ही हमारे मार्गदर्शक होते हैं। ■

आपके सफर का साथी हेल्प

रेल से सफर के दौरान पूछताछ एवं शिकायत निवारण के लिए कई हेल्पलाइन नम्बर रहने के कारण यात्रियों को हो रही असुविधा को समाप्त करने के लिए भारतीय रेल ने एक अभिनव पहल की है। भारतीय रेल ने इसके तहत समस्त हेल्पलाइन नम्बरों को एकीकृत कर केवल एक हेल्पलाइन नम्बर '139' में तब्दील कर दिया है, ताकि सफर के दौरान यात्रियों द्वारा की जाने वाली शिकायतों का त्वरित निवारण संभव हो सके।

समाप्त किए गए रेल शिकायत निवारण हेल्पलाइन नम्बर्स

138 ✗
सामान्य शिकायतों के लिए

1072 ✗
हादसों एवं सुरक्षा के लिए

9717630982 ✗
एसएमएस संबंधी शिकायतों के लिए

58888/138 ✗
अपने कोच को स्वच्छ रखने के लिए

152210 ✗
सतर्कता के लिए

1800111321 ✗
केटरिंग सेवाओं के लिए

182 ✓

1
सुरक्षा एवं चिकित्सा सहायता के लिए यात्री को '1' नम्बर दबाना होगा, जो कॉल सेंटर में कार्यरत कर्मचारी से उसे तत्काल कॉनेक्ट कर देगा।

?

2
पूछताछ के लिए यात्री को '2' नम्बर दबाना होगा। इसके अंतर्गत ही पीएनआर स्टेटस, ट्रेन के आगमन/प्रस्थान, एकोमोडेशन, किराया संबंधी पूछताछ, टिकट बुकिंग, प्रणाली के तहत टिकट निरस्त करने, वेकअप अलार्म सुविधा/प्रस्थान संबंधी अलर्ट, व्हील चेयर की बुकिंग और भोजन की बुकिंग के बारे में भी आवश्यक जानकारियां प्राप्त की जा सकती हैं।

3

केटरिंग संबंधी शिकायतों के लिए यात्री को '3' नम्बर दबाना होगा।

लाइन नम्बर

139

इंटरएक्टिव वॉयस रिस्पॉन्स सिस्टम (आईवीआरएस) आधारित

12 भाषाओं में उपलब्ध

4 सामान्य शिकायतों के लिए यात्री को '4' नम्बर दबाना होगा।

5 सतर्कता संबंधी शिकायतों के लिए यात्री को '5' नम्बर दबाना होगा।

6 हादसे के दौरान पूछताछ करने के लिए यात्री को '6' नम्बर दबाना होगा।

9 शिकायतों की ताजा स्थिति से अवगत होने के लिए यात्री को '9' नम्बर दबाना होगा।

***** कॉल सेंटर में कार्यरत कर्मचारी से बात करने के लिए यात्री को * (स्टार) दबाना होगा।

रेलवे के कार्य निष्पादन और दक्षता को बेहतर बनाने के लिए 'परिवर्तन संगोष्ठी' का आयोजन

रेल मंत्री ने भारतीय रेल को विश्व स्तरीय तथा अत्याधुनिक बनाने के लिए बदलने व बेहतर बनाने की आवश्यकता पर बल दिया

'परिवर्तन संगोष्ठी' में रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल, रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी, अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड, श्री विनोद कुमार यादव तथा अन्य सदस्यगण

सुधार और कार्य प्रदर्शन को ध्यान में रखते हुए नई दिल्ली में 7 और 8 दिसम्बर को दो दिवसीय 'परिवर्तन संगोष्ठी' का आयोजन किया गया। संगोष्ठी का उद्देश्य भारतीय रेल में अगले स्तर के सुधार के लिए विभिन्न मण्डल कार्यालयों से प्राप्त सुझावों पर विचार-विमर्श किया गया। इस अवसर पर रेल तथा वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल, रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष, श्री विनोद कुमार यादव, बोर्ड के सभी सदस्य, रेलवे बोर्ड के अतिरिक्त सदस्य, बोर्ड के प्रधान कार्यकारी निदेशक, सभी महाप्रबंधक, महानिदेशक तथा मण्डल प्रबंधक उपस्थित थे। इस अवसर पर श्री गोयल ने 5,500 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा स्थापित करने के लिए भारतीय रेल प्रशासन की सराहना की। उन्होंने कहा कि यह एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि है और इससे देश के हजारों लोग लाभान्वित होंगे। 167 वर्षों की यात्रा में भारतीय रेल में महत्त्वपूर्ण परिवर्तन हुए हैं और इसे रेलवे की कार्य प्रणाली में महसूस किया जा सकता है।

'परिवर्तन संगोष्ठी' के लिए दिए गए सुझावों के बारे में श्री गोयल ने कहा कि रेलकर्मियों के आत्म-सम्मान, इच्छा-शक्ति और क्षमता निश्चित रूप से रेलवे को विकास व सुधार के अगले दौर में ले जाएगी और आधुनिकीकरण में गति आएगी। युवा अधिकारियों द्वारा दिए गए सुझावों पर गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए। इनके आधार पर रेलवे प्रणाली को बेहतर बनाया जाना चाहिए, ताकि भारतीय रेल अत्याधुनिक एवं विश्वस्तरीय और अत्याधुनिक हो सके।

रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी ने कहा कि नए विचारों पर विचार-विमर्श एक उपयोगी पहल है। ये विचार भारतीय रेल को अगले दौर के सुधारों की ओर ले जाएँगे। रेल मंत्री के निर्देशों के तहत क्षेत्रीय रेल कार्यालयों, उत्पादन इकाइयों, मण्डल रेल कार्यालयों आदि के अधिकारियों ने 2,000 से अधिक सुझाव दिए। रेलवे के 60 युवा अधिकारियों ने रेल मंत्री को अपने सुझाव सौंपे। सभी सुझावों पर विचार करने के उपरांत महत्त्वपूर्ण सुझावों का चयन किया गया। इन सुझावों पर महाप्रबंधक की अध्यक्षता में 12 समूहों में अधिकारियों ने विचार-विमर्श किया। प्रत्येक समूह के अध्यक्षों ने रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष तथा सदस्यों को अनुशंसाएं प्रस्तुत कीं।

इस अवसर पर रेल मंत्री ने कर्तव्यनिष्ठ विभिन्न रेलकर्मियों को सम्मानित कर उनका उत्साह बढ़ाया। उनमें से कुछ इस प्रकार हैं -

नरेन्द्र चौधरी, (मोटरमैन) : 29 नवम्बर को पनवेल से सीएमएमटी तक हार्बर लाइन पर उपनगरीय ट्रेन चलाने के अपने कर्तव्य के दौरान श्री चौधरी ने पटरियों पर लोहे की छड़ पड़ी देखी और उन्होंने तुरंत आपातकालीन ब्रेक लगाया, जिससे एक बड़ी दुर्घटना टल गई और इस तरह कई लोगों की जान बच गई।

अनिल कुमार (आरपीएफ) : ठाणे स्टेशन पर मुम्बई मंडल के आरपीएफ कांस्टेबल श्री अनिल ने देखा कि 3 दिसम्बर को एक व्यक्ति प्लेटफॉर्म नंबर 6 से 7 (कल्याण छोर) तक रेलवे ट्रैक पार करने की कोशिश कर रहा था। वे पटरियों पर कूद गए और व्यक्ति को प्लेटफॉर्म नंबर 7 पर सुरक्षित रूप से

उठा लिया। इस प्रकार बहादुरी और सूझबूझ का परिचय दिया।

श्री तारा प्रसाद आचार्य : मध्य रेल के नागपुर मंडल के वाणिज्यिक निरीक्षक, श्री तारा प्रसाद आचार्य द्वारा चालू वित्त वर्ष में 32 गैर-राजस्व राजस्व निविदाएं अवॉर्ड की गईं, जिनकी कीमत रु. 3.32 करोड़ थी। इन अनुबंधों ने न केवल रेलवे के लिए राजस्व उत्पन्न किया, बल्कि यात्री सुविधाओं के लिए मूल्य वर्धन भी दिया।

श्री बी.के. शर्मा : 15 नवम्बर, 2019 को 19217 बांद्रा-जामनगर सौराष्ट्र जनता जब खंडेरी-पड़धरी सेक्शन से गुजर रही थी तब गार्ड श्री बी.के. शर्मा ने असामान्य झटका महसूस किया। उन्होंने तत्काल इसकी सूचना राजकोट कंट्रोल ऑफिस को तथा पड़धरी के स्टेशन मास्टर को दी। दोनों तरफ का ट्रेन मूवमेंट रोक दिया गया। तदनुसार गाड़ी संख्या 19264 दिल्ली-पोरबंदर सराय रोहिल्ला एक्सप्रेस तथा 59207 भावनगर-ओखा लोकल को खंडेरी में ही रोक दिया। गेटमैन द्वारा जांच करने पर पटरी पर रेल फ्रैक्चर पाया गया। इस प्रकार श्री शर्माजी की सतर्कता व सजगता से संभावित रेल हादसे को रोका जा सका।

श्री रूपेश कुमार : पॉइंट्समैन (कांटेवाला) 7 दिसम्बर को बरखेड़ा स्टेशन से 22415 विशाखापट्टनम-नई दिल्ली ए.पी. एक्सप्रेस थ्रू जा रही थी। तभी श्री रूपेश कुमार ने गाड़ी के पीछे से तीसरे डिब्बे में हल्का धुआँ निकलता हुआ देख तुरंत उप स्टेशन प्रबंधक को सूचना देकर गाड़ी को रुकवाया तथा अग्निशामक यंत्र का उपयोग कर आग बुझाई।

इसके अतिरिक्त 8 अक्टूबर को ओ. एच.ई. का बैट बैलेंस टूटने से ओ.एच.ई. का तार मुख्य लाइन पर आ गया था। इसे देखते ही श्री रूपेश कुमार ने स्टेशन मास्टर को सूचना देकर पिछले स्टेशनों पर गाड़ियों को रुकवाया एवं 6 अक्टूबर को बरखेड़ा स्टेशन से थ्रू जा रही माल गाड़ी संख्या एन.जी.एन.सी. में 24वें वैगन में हॉट एक्सल की पहचान कर गाड़ी को खतरा संकेत दिखाकर रोका था। ■

रेल मंत्रालय की संसदीय सलाहकार समिति की बैठक संपन्न

रेल मंत्रालय की संसदीय सलाहकार समिति को सम्बोधित करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल, साथ में हैं रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी

हाल ही में रेल मंत्रालय के सांसदों की संसदीय सलाहकार समिति की अध्यक्षता करते हुए रेल तथा वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने रेल परियोजनाओं हेतु पर्याप्त धन उपलब्ध कराने के लिए प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी का आभार व्यक्त किया। उन्होंने कहा कि पिछले 5 वर्षों के दौरान सुरक्षा, स्वच्छता, समयबद्धता और अवसंरचना विकास में उल्लेखनीय प्रगति हुई है। सभी परियोजनाओं पर तेजी से कार्य चल रहे हैं। इनमें ट्रेनों तथा स्टेशनों पर यात्रियों के लिए सुविधाओं को बेहतर बनाने का कार्य भी शामिल है।

श्री गोयल ने सदस्यों को 'परिवर्तन संगोष्ठी' के विषय में विस्तृत जानकारी देते हुए कहा कि इससे रेलवे के भविष्य में विकास के लिए कार्य योजना बनाने में मदद मिलेगी। रेलवे का लक्ष्य है, माल ढुलाई तथा यात्रियों की संख्या में वृद्धि करके राजस्व बढ़ाना।

संसद सदस्यों द्वारा दिए गए सुझावों की सराहना करते हुए श्री गोयल ने कहा कि निर्वाचित प्रतिनिधि लोगों की भावनाओं को व्यक्त करते हैं। आम लोग ही रेलवे की सेवाओं के सबसे बड़े हितधारक हैं। ट्रेनों के नए हॉल्ट/ठहराव के संबंध में उचित दृष्टिकोण अपनाने की आवश्यकता है।

रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी ने कहा कि भारतीय रेल देश की अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा है। परियोजनाओं को पूरा करने के लिए राज्य सरकारों का सहयोग बहुत आवश्यक है। बैठक में सांसदों ने विभिन्न विषयों को रेखांकित किया। इनमें शामिल है - ओवर और अंडर ब्रिज का निर्माण, रेल लाइनों का दोहरीकरण, ट्रेनों तथा रेल स्टेशनों में यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाएं, पिछड़े क्षेत्रों की कनेक्टिविटी के लिए नई गाड़ियाँ शुरू करना या चालू गाड़ियों को विस्तार देना, मंजूर की गई परियोजनाओं को तेजी से पूरा करना, यात्रियों के लिए चिकित्सा सुविधाएं, रेलवे की जमीन का उचित उपयोग, इंजनों के लिए सौर ऊर्जा का उपयोग आदि। कुछ संसद सदस्यों ने पिछले पांच वर्षों के दौरान रेलवे में हुई प्रगति की सराहना करते हुए कहा कि रेलवे लोगों को सेवाएं प्रदान करने में सिर्फ भारतीय सेना से पीछे है।

बैठक में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष श्री विनोद कुमार यादव, बोर्ड के अन्य सभी सदस्य तथा रेलवे के वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे। सलाहकार समिति के सदस्यों के समक्ष 'भारतीय रेल : राष्ट्र की जीवन रेखा' विषय पर एक प्रस्तुति दी गई। इस प्रस्तुति में अवसंरचना के आधुनिकीकरण, रेलवे परिसंपत्तियां और परिचालन, राजस्व और परिव्यय, पूंजीगत परिव्यय, परियोजनाओं की प्राथमिकता, सुरक्षा को बेहतर बनाना, रेलवे का डिजिटल रूपांतरण आदि विषयों के संबंध में ब्यौरा दिया गया। ■

रेल मंत्री ने जनशताब्दी ट्रेन में यात्रा कर यात्रियों का फीडबैक लिया

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 2 दिसम्बर को कोटा-निजामुद्दीन जनशताब्दी एक्सप्रेस श्रीमहावीरजी रेलवे स्टेशन तक सफर किया।

इस सफर के दौरान उन्होंने जनशताब्दी के नॉन-एसी चेयरकार के सभी कोचों में और सामान्य द्वितीय श्रेणी सिटिंग कोच में जाकर यात्रियों से रेल सुविधाओं के बारे में जानकारी ली। फीडबैक के दौरान रेल यात्रियों ने जन शताब्दी एक्सप्रेस की साफ-सफाई, रेलवे स्टाफ का सौजन्यतापूर्वक व्यवहार तथा ट्रेन में उपलब्ध कराई जा रही रेल सुविधाओं की सराहना की। रेलयात्रियों ने रेल मंत्री से जनशताब्दी ट्रेन की गति में वृद्धि कराने हेतु अनुरोध किया। रेल मंत्री ने तत्काल

जनशताब्दी में यात्रियों से बात करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल

ही साथ में चल रहे पश्चिम मध्य रेलवे के चीफ रोलिंग स्टॉक इंजीनियर श्री नीरज कुमार से इसके तकनीकी पहलुओं पर चर्चा की और रेलयात्रियों को सकारात्मक परिणाम जल्दी ही मिलने का आश्वासन दिया।

इस सफर में रेलवे बोर्ड में कार्यरत कार्यकारी निदेशक (जन शिकायत) श्री नरेन्द्र पाटिल, कोटा मण्डल के मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक श्री परमदीप सिंह सैनी, रेल मंत्री के एडीसी श्री मनोज शिन्दे तथा भारतीय रेल महिला कल्याण संगठन की अध्यक्षा व मंत्री की धर्मपत्नी श्रीमती सीमा गोयल भी रेल मंत्री के साथ थीं। रेल मंत्री ने मथुरा रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म क्रमांक 3 पर उपलब्ध रेल सुविधाओं का निरीक्षण किया।

रेल मंत्री ने कोटा मण्डल के भरतपुर, बयाना, हिण्डौन सिटी रेलवे स्टेशनों पर ट्रेन के हॉल्ट के दौरान यात्री सुविधाओं का जायजा लिया, तथा रेल मंत्री ने श्रीमहावीरजी रेलवे स्टेशन पर उपलब्ध यात्री सुविधाओं का सघन निरीक्षण किया। ■

रेल राज्य मंत्री द्वारा छायापुरी स्टेशन के नवनिर्मित भवन का लोकार्पण

रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी ने 14 दिसम्बर को वडोदरा में छायापुरी के नवनिर्मित सैटेलाइट स्टेशन भवन का लोकार्पण किया। इस अवसर पर गुजरात विधानसभा के अध्यक्ष श्री राजेन्द्रभाई त्रिवेदी, गुजरात सरकार के नर्मदा और शहरी गृह निर्माण मंत्री श्री योगेशभाई पटेल, वडोदरा की महापौर डॉ. जिगिशाबेन शेठ, सांसद श्रीमती रंजनबेन भट्ट, पश्चिम रेलवे के अपर महाप्रबंधक श्री वी.के. त्रिपाठी, विधायक श्री जितेन्द्रभाई सुखाड़िया, विधायिका श्रीमती मनीषाबेन वकील, विधायक श्रीमती सीमाबेन मोहिले, वडोदरा डिविजन के मंडल रेल प्रबंधक श्री देवेन्द्र कुमार और विभिन्न वरिष्ठ रेल अधिकारी उपस्थित थे।

छायापुरी स्टेशन को अहमदाबाद-रतलाम और उसके आगे के रूट पर चलने वाली ट्रेनों हेतु वडोदरा के लिए एक अतिरिक्त स्टेशन की तरह एक

वडोदरा में छायापुरी के नवनिर्मित सैटेलाइट स्टेशन भवन का लोकार्पण करते हुए रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अँगडी

सैटेलाइट स्टेशन के रूप में विकसित किया गया है। छायापुरी स्टेशन पर 13 महत्त्वपूर्ण ट्रेनों को ठहराव दिया गया है।

छायापुरी स्टेशन पर 2 पूर्ण लम्बाई वाले प्लेटफॉर्म (26 कोच ट्रेनों के लिए) और 2 लूप लाइनें हैं। इसलिए, अहमदाबाद-रतलाम लाइन और इसकी विपरीत दिशा में ट्रेनों को वडोदरा जंक्शन पर रिवर्स करने की आवश्यकता नहीं होगी। इससे प्रति ट्रेन लगभग 27 मिनट की बचत होगी और वडोदरा स्टेशन पर भीड़ में भी कमी होगी। इससे इस रूट पर अतिरिक्त ट्रेनों को चलाने के साथ-साथ ट्रेनों की समयपालनता में भी सुधार होगा। ■

रेलवे खेलकूद संवर्द्धन बोर्ड को मिला 'फिक्की भारत खेल पुरस्कार-2019'

खिलाड़ियों और विभिन्न हितधारकों के योगदान को मान्यता देने और उन्हें प्रोत्साहित करने के लिए भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग महासंघ (फिक्की) खेल पुरस्कार प्रदान करता है। इस वर्ष खेलों को प्रोत्साहन देने वाली सर्वश्रेष्ठ कंपनी (सार्वजनिक क्षेत्र) वर्ग में रेलवे खेलकूद संवर्द्धन बोर्ड को 'फिक्की भारत खेल पुरस्कार 2019' प्रदान किया गया। यह पुरस्कार 11 दिसंबर, 2019 को नई दिल्ली में दिया गया जिसे पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय के सेवानिवृत्त मुख्य न्यायाधीश श्री मुकुल मुद्गल ने प्रदान किया। इस कार्यक्रम में ओडिशा के खेल मंत्री श्री तुषारकांति बेहेड़ा उपस्थित थे।

रेलवे खेलकूद संवर्द्धन बोर्ड द्वारा खेल अवसंरचना का विकास और एथलीटों को हर संभव सहयोग देने के लिए खेल संगठनों के योगदान को महत्त्व दिया जाता है, ताकि खिलाड़ी अंतरराष्ट्रीय स्तर पर शानदार प्रदर्शन कर सकें और उपलब्धियाँ हासिल कर सकें। भारतीय रेल खेल के मैदान में अभूतपूर्व योगदान दे रही है और खेलों को सामाजिक महत्त्व प्रदान करने में भी भूमिका निभा रही है। रेलवे खेलकूद संवर्द्धन बोर्ड 28 राष्ट्रीय खेल संघों के साथ जुड़ा है तथा अंतरराष्ट्रीय रेलवे खेल संघ का सदस्य है। बोर्ड अपने 33 जोनों और संबद्ध इकाइयों के जरिए खेलों को प्रोत्साहन दे रहा है। भारतीय रेल से जुड़े खिलाड़ियों ने एशियन गेम्स, राष्ट्र मंडल खेल और ओलंपिक्स जैसी अंतरराष्ट्रीय प्रतिस्पर्धाओं में देश के लिए पदक जीते हैं।

पुरस्कार के साथ अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड, श्री विनोद कुमार यादव एवं तत्कालीन सदस्य कार्मिक, श्री मनोज पाण्डे

विश्व रेल खेलों में भी भारतीय रेल के एथलीटों ने शानदार प्रदर्शन किया है। राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय टूर्नामेंटों में हिस्सा लेने के अलावा भारतीय रेल राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय चैम्पियनशिपों के आयोजन के जरिए भी खेलों को प्रोत्साहन देने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाती है। भारतीय रेल ने गत दिनों वर्ल्ड रेलवे साइकिलिंग चैम्पियनशिप, नेशनल वेटलिफ्टिंग चैम्पियनशिप और नेशनल साइकिलिंग चैम्पियनशिप का सफल आयोजन किया।

परिवहन प्रणाली के उत्कृष्टता केन्द्र हेतु रेल मंत्रालय और बर्मिंघम विश्वविद्यालय के बीच समझौता

रेल मंत्रालय के अंतर्गत राष्ट्रीय रेल परिवहन संस्थान ने 18 दिसंबर को रेल भवन में बर्मिंघम विश्वविद्यालय के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया। ज्ञापन पर रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष तथा एनटीआरआई के चांसलर श्री विनोद कुमार यादव और बर्मिंघम विश्वविद्यालय के बर्मिंघम सेंटर फॉर रेलवे रिसर्च एंड एजुकेशन (बीसीआरआरई) के प्रमुख प्रोफेसर क्लाइव रॉबर्ट्स ने हस्ताक्षर किए। इसका उद्देश्य अगली पीढ़ी की परिवहन प्रणाली के लिए पहला उत्कृष्टता केन्द्र स्थापित करना है।

समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करते हुए अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड, श्री विनोद कुमार यादव

भारतीय रेल इस केन्द्र का संस्थापक सहयोगी है। भारतीय रेल इस उत्कृष्टता केन्द्र को उद्यमिता, उपकरण, डाटा और अन्य संसाधन प्रदान करेगा। केन्द्र अन्य उद्योग व शैक्षणिक संगठनों से साझेदारी आमंत्रित करेगा। केन्द्र भारत में रेल व परिवहन क्षेत्र के विकास को प्रोत्साहन देने के लिए कार्य करेगा। केन्द्र पोस्ट ग्रेजुएट, डॉक्टरेट और पोस्ट-डॉक्टरल पाठ्यक्रम संचालित करेगा। केन्द्र सिग्नलिंग, संचार, परिसंपत्ति रख-रखाव, सुरक्षा मानकों का निर्धारण, विशिष्ट दक्षता के लिए प्रमाणन आदि क्षेत्रों में संयुक्त अनुसंधान परियोजनाओं को संचालित करेगा। केन्द्र की स्थापना से हमारे युवा हाई-स्पीड रेल, भारतीय रेल की संकेत प्रणाली को आधुनिक बनाने आदि राष्ट्रीय परियोजनाओं के निर्माण और संचालन में योगदान देंगे।

चिरेका ने चालू वित्तीय वर्ष में 300वें रेल इंजन का निर्माण कर रचा कीर्तिमान

चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स द्वारा चालू वित्त वर्ष के 216 कार्य दिवसों में 9 महीने से कम समय में 21 दिसंबर तक वित्त वर्ष 2019-20 के लिए 300वें रेल इंजन का निर्माण कर रवाना किया गया, जो चिरेका द्वारा रेल इंजन निर्माण के क्षेत्र में एक ऐतिहासिक सफलता है। 300वें रेल इंजन आंकड़े को प्राप्त करने के लिए कार्य दिवस वर्ष 2017-18 में 292 दिनों से घटकर चालू वित्त वर्ष 2019-20 में 216 दिन का ही समय लगा। इस प्रकार 28% की कमी दर्ज की गई। श्री प्रवीण कुमार मिश्रा, महाप्रबंधक ने वरिष्ठ अधिकारियों और कर्मचारियों की उपस्थिति में 21 दिसंबर को चितरंजन रेल इंजन कारखाना से 300वें लोको, डब्ल्यूएजी-9 डब्ल्यूएजी-9एचसी (32692) को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। महाप्रबंधक ने चितरंजन रेल इंजन कारखाना के उत्पादन इकाई से 300वें इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के उत्पादन में सफलता के लिए अधिकारियों और कर्मचारियों की समर्पित टीम के प्रयासों की सराहना की है। उन्होंने यह भी उम्मीद जताई कि उत्पादन में इस प्रवृत्ति के साथ, चितरंजन रेल इंजन कारखाना चालू वित्त वर्ष 2019-20 के लक्ष्य को पार करने में भी सक्षम होगा और एक नया कीर्तिमान रचेगा। ■

इंटीग्रल कोच फैक्ट्री ने रिकॉर्ड 215 दिनों में 3,000 कोच तैयार किए

भारतीय रेल की इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) ने समर्पण और दक्षता प्रदर्शित करते हुए, 9 महीने से भी कम समय में अपना 3,000वां कोच तैयार किया है। इससे कोचों की बढ़ती मांग को पूरा करने में मदद मिलेगी। पिछले वर्ष उपरोक्त आंकड़ा प्राप्त करने के लिए कार्य दिवसों की संख्या 289 दिन थी, जो घटकर चालू वर्ष में 215 दिन हो गई। इसमें 25.6% की गिरावट आई है। वर्ष 2014 तक, केवल 1,000 कोचों के उत्पादन के लिए उतना ही समय लिया जा रहा था। ■

Working days to complete 1000, 2000, 3000 coaches outturn

Year	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
Working days for	216	209	217	181	172	149	154	112	88
Working days for					289	288	278	202	149
Working days for								289	215

महुआ मिलन रेलवे स्टेशन बना देश का फ्री वाई-फाई सुविधा वाला 5,500वां स्टेशन

पूर्व मध्य रेलवे का महुआ मिलन रेलवे स्टेशन देश का 5,500वां मुफ्त सार्वजनिक वाई-फाई सुविधा वाला स्टेशन बन गया है।

भारतीय रेल ने रेलवे स्टेशनों पर मुफ्त हाई-स्पीड वाई-फाई उपलब्ध कराने के लिए, रेलटेल को अधिदेशित किया है। मुंबई सेंट्रल स्टेशन से जनवरी, 2016 में इसकी शुरुआत हुई थी और 46 महीनों के अंतराल में रेलवे ने देश भर के 5500 स्टेशनों पर वाई-फाई सफलतापूर्वक उपलब्ध करा दिया है। सभी रेलवे स्टेशनों (हाल्ट को छोड़कर) में वाई-फाई उपलब्ध कराने का लक्ष्य है। इस हेतु रेलटेल ने परियोजना के कुछ हिस्सों के लिए गूगल, टाटा ट्रस्ट, पीजीसीआईएल जैसे भागीदारों की सेवाएं लीं और 200 स्टेशनों के लिए दूरसंचार विभाग यूएसओएफ से वित्त पोषण भी प्राप्त किया। वाई-फाई रेलवायर के ब्रांड नाम के तहत उपलब्ध कराया जा रहा है।

अक्टूबर, 2019 के महीने में सभी स्टेशनों पर 'रेलवायर' वाई-फाई सेवाओं में कुल 1.5 करोड़ उपयोगकर्ता लॉग-इन हुए जिन्होंने 10242 टीबी डेटा का उपभोग किया। हाई-स्पीड वाई-फाई तक फ्री एक्सेस से ग्रामीण और शहरी भारत के बीच डिजिटल विभाजन को पाटने में मदद मिलेगी। अध्ययन सामग्री डाउनलोड करने के लिए अपने प्रतीक्षा समय का उपयोग करने वाले छात्र, डिजिटल भुगतान लेन-देन के लिए सेवा का उपयोग करने वाले वेंडर, नए कौशल सीखने या नेट सर्फिंग करने के द्वारा स्टेशनों पर अपने समय का उपयोग करने वाले दैनिक यात्रियों के लिए मुफ्त वाई-फाई एक वरदान साबित हुआ है। उपयोगकर्ताओं को सर्वश्रेष्ठ इंटरनेट अनुभव प्रदान करने के लिए डिजाइन किया गया रेलवे स्टेशनों पर स्थित रेलवायर वाई-फाई ऐसे किसी भी उपयोगकर्ता के लिए उपलब्ध होगा, जिसके पास काम- काजी मोबाइल कनेक्शन के साथ स्मार्टफोन होगा। वाई-फाई का उपयोग करने के लिए उपयोगकर्ता को स्मार्टफोन पर वाई-फाई मोड पर स्विच ऑन करना होगा और रेलवायर वाई-फाई नेटवर्क का चयन करना होगा। उपयोगकर्ता को इस होमपेज पर अपना मोबाइल नंबर दर्ज करना होगा। उपयोगकर्ता को एसएमएस के रूप में वन-टाइम पासवर्ड मिलेगा, जो होम पेज में दर्ज करना होता है। ओटीपी दर्ज करने के बाद उपयोगकर्ता हाई स्पीड इंटरनेट का उपयोग शुरू कर सकते हैं। ■

भारतीय रेल में आधुनिक ट्रेन नियंत्रण प्रणाली सुनिश्चित की जाएगी

भारतीय रेल ने लॉन्ग टर्म इवोल्यूशन (एलटीई) आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रणाली को कार्यान्वित कर अपने समूचे नेटवर्क पर अपनी सिग्नलिंग प्रणाली का आधुनिकीकरण करने का निर्णय लिया है। यह भारतीय रेल की सर्वाधिक महत्वाकांक्षी आधुनिकीकरण परियोजनाओं में से एक है, जिसके तहत सुरक्षा एवं लाइन क्षमता को बेहतर करने और अपेक्षाकृत अधिक रफ्तार से रेलगाड़ियों को चलाने के लिए सिग्नलिंग प्रणाली का उन्नयन करने की परिकल्पना की गई है।

तदनुसार, समूचे भारतीय रेल नेटवर्क पर सिग्नलिंग प्रणाली के आधुनिकीकरण के काम को 77,912 करोड़ रुपये की लागत वाले कार्यकलाप कार्यक्रम वर्ष 2018-19 में शामिल किया गया है, जिसे नीति आयोग एवं रेलवे के विस्तारित बोर्ड की मंजूरी के साथ-साथ आर्थिक मामलों पर कैबिनेट समिति से स्वीकृति मिलने के बाद लागू किया जाएगा। जो इस प्रकार हैं -

- स्वचालित ट्रेन सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली
- इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम रिमोट निदानकारी एवं भविष्यसूचक रख-रखाव प्रणाली
- एलटीई आधारित एमटीआरसी प्रणाली
- केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रणाली (सीटीसी) / ट्रेन प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस)

पूरे देश में सिग्नलिंग प्रणाली के उपर्युक्त आधुनिकीकरण कार्य को शुरू करने के तहत विस्तृत परीक्षणों के लिए पूरक डब्ल्यूपी 2018-19 में पायलट परियोजनाओं के रूप में कुल मिलाकर 1,810 करोड़ रुपये की लागत वाले 640 रूट किलोमीटर (केएम) के 4 कार्यों को मंजूरी दी गई है। चार खंड ये हैं - दक्षिण मध्य रेलवे पर रेनिगुंटा - येरागुंटला खंड, पूर्वी तटीय रेलवे पर विजयनगरम-पालसा खंड, उत्तर मध्य रेलवे पर झांसी-बीना खंड और मध्य रेलवे पर नागपुर-बडनेरा खंड। ये भारी यातायात वाले भारतीय रेल के कुछ व्यस्ततम रूटों में शामिल हैं।

भारतीय रेलटेल निगम लिमिटेड को भारतीय रेल की ओर से इन चारों पायलट परियोजनाओं को पूरा करने की जिम्मेदारी सौंपी गई है। दिल्ली-मुम्बई और दिल्ली-हावड़ा के उच्च घनत्व वाले मार्गों पर सफर में लगने वाले समय को मौजूदा 18 घंटे से कम करके 12 घंटे के स्तर पर लाने के लिए ट्रेनों की रफ्तार को बढ़ाकर 160 किलोमीटर प्रति घंटे तक करने से जुड़े कार्यों को ध्यान में रखते हुए आधुनिक ट्रेन नियंत्रण प्रणाली को इन दोनों रूटों या मार्गों पर पृथक रूप से सुनिश्चित किया जाएगा। ■

अध्यक्ष, राष्ट्रीय अनुसूचित जनजाति आयोग के साथ महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे की बैठक संपन्न

डॉ. नंद कुमार साय, अध्यक्ष, 'राष्ट्रीय अनुसूचित जनजाति आयोग' के साथ महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे की बैठक 7 नवम्बर, 2019 को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, जोनल सभा कक्ष में संपन्न हुई। इस बैठक में अध्यक्ष के साथ 'राष्ट्रीय अनुसूचित जनजाति आयोग' के सदस्य श्री हरीकृष्ण डामोर, श्रीमती माया चिंतामण इवनाते एवं श्री हर्षदभाई चुन्नीलाल वसावा, सहायक निदेशक, 'राष्ट्रीय अनुसूचित जनजाति आयोग' श्री आर.के. दुबे, अनुसंधान अधिकारी 'राष्ट्रीय अनुसूचित जनजाति आयोग', छ.ग. श्री पी.के. दास तथा दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक श्री गौतम बनर्जी के साथ मुख्यालय के समस्त विभागाध्यक्ष, सचिव, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, उपमहाप्रबंधक (सा.) सहित अन्य अधिकारीगण उपस्थित थे।

मुख्य अतिथि श्री साय ने दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में अनूसुचित जनजाति वर्ग के रेलकर्मियों तथा इस वर्ग में रिक्त पदों को भरे जाने की भी जानकारी ली। साथ ही, उन्होंने इस वर्ग के कर्मचारियों की पदोन्नति, स्थानांतरण एवं भर्ती के लिए नियमानुसार प्रक्रिया पर जोर दिया। उन्होंने आगे अनूसुचित जनजाति के उत्थान के लिए पूरे देश में रेल के परिप्रेक्ष्य में जनजाति इलाकों के विकास में रेलवे की भूमिका के संबंध में चर्चा की। इस अवसर पर उन्होंने अलग-अलग जगहों पर आयोग के कार्यकाल के दौरान संज्ञान में आए महत्त्वपूर्ण विषयों एवं अनुभवों को भी सभी के साथ साझा किया। ■

पैसेंजर सर्विस कमेटी द्वारा कोटा मंडल के स्टेशनों का निरीक्षण

रेलवे बोर्ड की यात्री सेवा समिति की तीन सदस्यों की एक उच्च स्तरीय टीम ने 11 अक्टूबर को कोटा मंडल के बारॉ एवं बूंदी रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का सघन निरीक्षण किया। निरीक्षण के दौरान अपर मण्डल रेल प्रबन्धक श्री विनीत पाण्डेय, वरिष्ठ मण्डल वाणिज्य प्रबन्धक श्री विजय प्रकाश सहित अन्य विभागीय उपस्थित रहे। समिति के सदस्यों में श्री जी.एस. सेठी, श्रीमती रेशमा हुसैन तथा श्री सुरिन्दर भगत शामिल हैं। सदस्यों ने यात्री प्रतीक्षालयों, स्नानगृहों, शौचालयों,

रेलवे ट्रैक की सफाई व्यवस्था, पेय जल की व्यवस्था का निरीक्षण किया, साथ ही स्टेशन प्रबन्धक के इंटरलॉकिंग पैनल बोर्ड, स्टेशनों पर की गई चित्रकारी का भी अवलोकन किया। कमेटी ने 12 अक्टूबर को कोटा जंक्शन एवं सवाई माधोपुर रेलवे स्टेशनों पर उपलब्ध यात्री सुविधाओं का सघन निरीक्षण किया। कोटा जंक्शन के प्लेटफॉर्म क्रमांक 1 एवं प्लेटफॉर्म क्रमांक 2, प्रतीक्षालयों के निरीक्षण के दौरान कमेटी सदस्यों ने रेल प्रशासन द्वारा दी जा रही सुविधाओं के बारे में यात्रियों से चर्चा की एवं फीडबैक लिया। ■

मंत्रिमंडल द्वारा रेलवे में सहयोग हेतु जर्मनी संग अनुबंध को मंजूरी

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी की अध्यक्षता में केंद्रीय मंत्रिमंडल को रेल के क्षेत्र में रणनीतिक परियोजनाओं पर सहयोग से संबंधित भारत और जर्मनी के बीच संयुक्त आशय घोषणा (जेडीआई) की जानकारी दी गई। उल्लेखनीय है कि जेडीआई पर पिछले महीने हस्ताक्षर हुए थे।

लाभ : जर्मनी फेडरल गणराज्य के आर्थिक मामलों तथा ऊर्जा मंत्रालय के साथ जेडीआई भारतीय रेल को रेलवे के क्षेत्र में नवीनतम विकास और ज्ञान को साझा करने का मंच उपलब्ध कराएगा। जेडीआई सूचनाओं के आदान-प्रदान, विशेषज्ञों की बैठक, सेमिनार, तकनीकी दौरे तथा सहयोगी परियोजनाओं के क्रियान्वयन की सुविधा प्रदान करेगा।

पृष्ठभूमि : रेल मंत्रालय ने विभिन्न विदेशी सरकारों व नेशनल रेलवे के साथ हाई स्पीड रेल, वर्तमान रेल मार्गों पर गति तेज करना, विश्वस्तरीय स्टेशनों का विकास, भारी वजन परिचालन, रेल अवसंरचना का आधुनिकीकरण आदि क्षेत्र में प्रौद्योगिकी सहयोग के लिए समझौता ज्ञापनों/सहयोग ज्ञापनों/ प्रशासनिक व्यवस्थाओं/संयुक्त आशय घोषणा-पत्रों पर हस्ताक्षर किए हैं। ■

रांची में मंडलीय समिति की बैठक का आयोजन

रांची एवं चक्रधरपुर मंडल क्षेत्र के सांसदों के साथ मंडलीय समिति की बैठक करते हुए महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे, श्री संजय कुमार मोहंती

रांची एवं चक्रधरपुर मंडल के क्षेत्र के सांसदों की मंडलीय समिति की बैठक 24 सितम्बर को रांची हुई। सांसद श्री जुएल ओराम ने बैठक की अध्यक्षता की।

बैठक में मंत्री, जनजातीय मामले, भारत सरकार, श्री अर्जुन मुंडा, सांसद श्री संजय सेठ, श्री महेश पोद्दार, श्रीमती गीता कोड़ा, श्रीमती सरोजिनी हेंब्रम, श्री सुरेश पुजारी, श्री नितेश गंगा देब, श्री विश्वेश्वर टुडू, श्री प्रशांत नंदा, श्री समीर ओराम, श्री ज्योतिर्मय सिंह महतो, श्री चन्द्र प्रकाश चौधरी एवं श्री विद्युत वरण महतो आदि ने भाग लिया। श्री संजय कुमार मोहंती, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे, विभिन्न विभागों के प्रधान मुख्य विभागाध्यक्ष एवं चक्रधरपुर और रांची मंडल के अधिकारी भी इस बैठक में उपस्थित थे। बैठक में सांसदों द्वारा रेलवे के कार्य एवं यात्री सुविधाओं में सुधार के बारे में दिए गए प्रस्ताव पर विस्तृत चर्चा की गई। ■

महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के साथ बिलासपुर मंडल क्षेत्र के सांसदों की बैठक का आयोजन

दक्षिण पूर्व मध्य रेल बिलासपुर मंडल के अंतर्गत आने वाले संसदीय क्षेत्रों के सांसदों की बैठक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक के साथ 27 सितम्बर को जोनल मुख्यालय के सभा भवन में श्रीमती रेणुका सिंह, मिनिस्टर ऑफ स्टेट ऑफ ट्राइबल अफेयर की अध्यक्षता में सम्पन्न हुई। इस बैठक में 7 सांसद, जांजगीर-चम्पा श्री गुहाराम अजगले, सांसद बरगड, ओडिशा-श्री सुरेश पुजारी, सांसद, बलरामपुर-रामानुजगंज

श्री राम विचार नेताम, सांसद, सरगुजा, बिलासपुर-श्री अरुण साव, सांसद, रायगढ़-श्रीमती गोमती साय एवं सांसद, शहडोल-श्रीमती हिमाद्री सिंह उपस्थित हुईं। सांसद कोरबा के प्रतिनिधि के रूप में श्री गुरमीत सिंह उपस्थित हुए। महाप्रबंधक श्री गौतम बनर्जी ने बैठक में उठाए गए सभी सुझाव/विकास कार्यों को पूरा करने का हरसंभव प्रयास करने के प्रति आश्वस्त किया। ■

सांसदों की मंडलीय समिति की महाप्रबंधक के साथ बैठक

दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर एवं आद्रा मंडल के क्षेत्र के सांसदों की मंडलीय समिति की बैठक 30 सितम्बर को कोलकाता में सांसद श्री दिलीप घोष की अध्यक्षता में आयोजित की गई। बैठक में सांसद श्रीमती मंजूलता मंडल, डॉ. सुभाष सरकार, श्री सुनील कुमार मंडल, श्री सौमित्र खान, डॉ. कुनार हेंब्रम, श्री ज्योतिर्मय सिंह महतो, श्री पशुपति नाथ सिंह, श्री संजय सेठ, श्री शिशिर अधिकारी, श्रीमती सजदा अहमद एवं श्री बिशेश्वर टुडू ने भाग लिया। श्री संजय कुमार मोहंती, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे ने यात्रियों की सुविधाओं, चालू परियोजनाओं के बारे में प्रकाश डाला। सांसदों द्वारा नई ट्रेन एवं ठहराव, ट्रेनों के विस्तार, यात्री सुविधाएं, रेल परियोजनाओं के शीघ्र समापन, स्टेशनों पर पेयजल व्यवस्था इत्यादि मुद्दों पर विस्तृत चर्चा की गई। सांसदों ने अपने-अपने विचारों का आदान-प्रदान किया एवं दक्षिण पूर्व रेलवे के प्रदर्शन का मूल्यांकन किया। खड़गपुर एवं आद्रा मंडल की मंडलीय समिति के सांसदों ने रेलवे के सुचारु रूप से संचालन के लिए सहयोग का आश्वासन दिया। बैठक में खड़गपुर एवं आद्रा के मंडल रेल प्रबंधक और प्रधान मुख्य विभागाध्यक्ष उपस्थित थे। ■

संसद में भारतीय रेल

संसद सत्र के दौरान सांसदों द्वारा भारतीय रेल के सम्बंध में पूछे गए विभिन्न प्रश्नों के उत्तर में रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने निम्नलिखित जानकारियाँ दीं

(प्रस्तुत है – संकलित अंश)

भारतीय रेल में महिला यात्रियों की सुरक्षा हमारी प्राथमिकता

महिला यात्रियों सहित यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए राजकीय रेलवे पुलिस के सहयोग से रेलवे द्वारा निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं:-

भेद्य और चिह्नित मार्गों/खंडों पर, विभिन्न राज्यों के राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा प्रतिदिन 2200 गाड़ियों के मार्गरक्षण के अलावा, रेलवे सुरक्षा बल द्वारा 2200 गाड़ियों (औसतन) का मार्गरक्षण किया जा रहा है।

विपत्ति के समय यात्रियों को सुरक्षा संबंधी सहायता प्रदान करने के लिए, भारतीय रेलों पर सुरक्षा हेल्पलाइन नंबर '182' कार्य कर रहा है।

यात्रियों की सुरक्षा संवर्धन और उनकी सुरक्षा से संबंधित समस्याओं के समाधान के लिए रेलें ट्विटर, फेसबुक आदि विभिन्न सोशल मीडिया प्लेटफार्मों के जरिए महिला यात्रियों सहित यात्रियों के साथ नियमित रूप से संपर्क में रहती हैं।

महिला यात्रियों के लिए आरक्षित कंपार्टमेंटों में पुरुष यात्रियों का प्रवेश रोकने के लिए अभियान चलाए जाते हैं और पकड़े गए व्यक्तियों पर रेल अधिनियम 1989 की धारा 162 के तहत मुकदमा चलाया जाता है। 2018 और 2019 (अक्टूबर तक) के दौरान महिला यात्रियों के लिए आरक्षित कंपार्टमेंटों में अप्राधिकृत रूप से प्रवेश/यात्रा के लिए क्रमशः कुल 139422 और 83157 पुरुष यात्रियों पर मुकदमा चलाया गया।

महानगरों में चलने वाली सभी महिला स्पेशल गाड़ियों का महिला आरपीएफ कांस्टेबलों द्वारा मार्गरक्षण किया जा रहा है। (150 चलती गाड़ियों में औसतन 344 महिला रेसुब पुलिस कर्मियों को दैनिक आधार पर मार्गरक्षण ड्यूटी के लिए 'रक्षक दल' के रूप में तैनात किया जाता है)। अन्य गाड़ियों, जिनमें एस्कॉर्ट मुहैया कराए गए हैं, में मार्गवर्ती और हॉल्ट स्टेशनों पर गाड़ी मार्गरक्षण पार्टियों को अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों, महिला सवारी डिब्बों पर अतिरिक्त निगरानी रखने के लिए ब्रीफ किया जाता है।

चोरी, झपटमारी, जहर-खुरानी आदि के

विरुद्ध सावधानियां बरतने हेतु यात्रियों को जागरूक करने के लिए जन उद्घोषणा प्रणाली के माध्यम से निरंतर घोषणाएं की जाती हैं।

रेल परिसरों के साथ-साथ चलती गाड़ियों में अपराधों की रोकथाम, मामलों के पंजीकरण, उनकी जांच और कानून एवं व्यवस्था बनाए रखने के लिए, सभी स्तरों पर राज्य पुलिस/राजकीय रेल पुलिस प्राधिकारियों के साथ निकट समन्वय बनाए रखा जाता है।

202 से अधिक संवेदनशील और भेद्य रेलवे स्टेशनों पर निगरानी तंत्र सुदृढ़ करने के लिए सीसीटीवी कैमरा नेटवर्क, एक्सेस कंट्रोल आदि के जरिए भेद्य स्टेशनों की इलैक्ट्रॉनिक निगरानी वाली एकीकृत सुरक्षा प्रणाली अनुमोदित की गई है।

रेल सुरक्षा बल में महिला कर्मियों के प्रतिनिधित्व को 10% तक बढ़ाने के लिए 2018 में अधिसूचित 9739 रिक्तियों में से 4517 रिक्तियां महिलाओं के लिए आरक्षित की गईं थीं। इस भर्ती में 4376 महिला रेसुब कर्मियों को पैनलबद्ध किया गया है।

501 रेलवे स्टेशनों पर और 2019 सवारी डिब्बों में सीसीटीवी कैमरे संस्थापित किए गए हैं। 6124 रेलवे स्टेशनों और 58276 सवारी डिब्बों में सीसीटीवी कैमरे संस्थापित करने का प्रावधान है। 6124 रेलवे स्टेशनों और 7020 सवारी डिब्बों में सीसीटीवी कैमरे संस्थापित करने के कार्य को मार्च, 2021 (चरण-I) तक पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

सभी नव-निर्मित इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयू), मेन लाइन इलेक्ट्रिकल मल्टिपल यूनिट (मेमू) के सवारी डिब्बों और कोलकाता मेट्रो के वातानुकूलित रेकों में आपातकालीन टॉक बैक प्रणाली और क्लोज्ड सर्किट टेलीविजन सर्विलेंस कैमरे मुहैया कराए गए हैं। सभी नवनिर्मित वातानुकूलित ईएमयू रेकों और निर्माणाधीन मेमू रेकों में भी यह प्रणाली मुहैया कराई जा रही है। रेलवे ने क्रमशः मौजूदा 12 ईएमयू रेकों और 150 ईएमयू/मेमू रेकों के महिला कंपार्टमेंटों/सवारी डिब्बों में आपातकालीन टॉक बैक प्रणाली और सीसीटीवी कैमरे पहले ही मुहैया करा दिए गए हैं। इसके अलावा, दक्षिण पूर्व रेलवे में 15 अदद ईएमयू रेकों के महिला सवारी डिब्बों में फ्लैशर लाइट भी मुहैया कराई जा रही हैं। जब कभी किसी महिला सवारी डिब्बों की अलार्म चेन खींची जाएगी, ये लाइटें ब्लिंकिंग करना शुरू कर देंगी और अलार्म चेन रीसेट होने तक घंटी बजती रहेगी। ■

रेलवे स्टेशनों पर दिव्यांगजनों हेतु उपलब्ध सुविधाएं

भारत सरकार के 'सुगम्य भारत अभियान' या एक्सेसिबल इंडिया कैंपेन के भाग के रूप में अपने स्टेशनों और गाड़ियों को नि:शक्त व्यक्तियों (दिव्यांगजन) के लिए सुगम्य बनाने के लिए भारतीय रेल वचनबद्ध है। दिव्यांग यात्रियों सहित रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों के लिए सुविधाओं में सुधार/संवर्धन करना एक सतत प्रक्रिया है। सभी भारतीय रेलों पर दिव्यांगों के लिए सुविधाओं की व्यवस्था करनी होती है। हर पांच वर्षों में स्टेशनों के कोटिकरण की समीक्षा की जाती है। अप्रैल, 2018 में, सम्हाले गए यात्रियों की संख्या और स्टेशनों की आमदनी के आधार पर स्टेशनों के कोटिकरण को 'ए-1', 'ए' एवं 'बी', 'सी', 'डी', 'ई' एवं 'एफ' कोटि से एनएसजी1, एनएसजी2, एनएसजी3, एनएसजी4, एनएसजी5, एनएसजी6, एसजी1, एसजी2 और एसजी3 एवं एचजी1, एचजी2 और एचजी3 में बदलने का निर्णय लिया गया है।

नि:शक्त व्यक्तियों (दिव्यांगजन) के लिए सुगम पहुंच उपलब्ध कराने के उद्देश्य से, सभी स्टेशनों (पूर्ववर्ती बी कोटि के स्टेशनों सहित) पर अल्पकालिक सुविधाओं और दीर्घकालिक सुविधाओं की योजना बनाई गई है जो आरंभ में गैर-उपनगरीय समूह एनएसजी-1, एनएसजी-2, एनएसजी-3 एवं एनएसजी-4 कोटि के स्टेशनों से शुरू होगी। भारतीय रेल में स्टेशनों की सभी कोटियों के अंतर्गत नि:शक्त व्यक्तियों (दिव्यांगजन) के लिए अब तक रेलवे स्टेशनों पर मुहैया कराई गई अल्पकालिक सुविधाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:

एनएसजी-1 से एनएसजी-4 श्रेणी के स्टेशनों पर दिव्यांगजनों के लिए मुहैया कराई जाने वाली दीर्घकालिक सुविधाएं निम्नानुसार हैं:-

प्लेटफॉर्मों के किनारों पर एन्ग्रेविंग।	1940
अंतर-प्लेटफॉर्म आवागमन हेतु सुविधा की व्यवस्था करना।	1290

4367 रेलवे स्टेशनों पर कंप्यूटर उद्घोषणा प्रणाली सहित जन उदघोषणा प्रणालियों, 1,125 स्टेशनों पर गाड़ी संसूचक बोर्डों और 644 स्टेशनों पर सवारी डिब्बा संकेतक प्रणालियों की व्यवस्था कर दी गई है।

भारतीय रेल के बेड़े में लगभग 3,400 दिव्यांग अनुकूल सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) डिजाइन के सवारी डिब्बे उपलब्ध हैं, जिनमें विकलांग/व्हील चेयर पर बैठे यात्रियों की आवश्यकताओं के अनुरूप डिजाइन किए गए कंपार्टमेंट और शौचालय मौजूद हैं। इन डिब्बों में चौड़े प्रवेश द्वार, चौड़ी बर्थ, चौड़े कंपार्टमेंट और बड़े शौचालय आदि की व्यवस्था की गई है। शौचालयों के भीतर सहारे के लिए साइड वॉल पर अतिरिक्त ग्रेब रेल और अपेक्षाकृत कम ऊंचाई पर वॉशबेसिन और आइना उपलब्ध है। आईसीएफ किस्म के सवारी डिब्बों वाली प्रत्येक मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में इस किस्म का कम से कम एक सवारी डिब्बा रखने का प्रयास किया जाता है। इसके अलावा, आईसीएफ में दिव्यांगजन के लिए सुविधाओं वाले लिंक हॉफमैन किस्म के सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया जा रहा है। दृष्टिबाधित यात्रियों के लिए नए व पुराने डिब्बों में ब्रेल लिपि में उकेरे गए संकेतक चिह्न की व्यवस्था की जा रही है।

वृद्धों, बीमार और दिव्यांगजन यात्रियों की सुविधा हेतु 'सुगम्य भारत अभियान' के भाग के रूप में लिफ्ट/ एस्केलेटर मुहैया कराए जा रहे हैं। भारतीय रेल के संशोधित नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार, पच्चीस हजार से अधिक यात्रियों की आवाजाही वाले रेलवे स्टेशनों और राज्य की राजधानी और मिलेनियम शहरों के रेलवे स्टेशनों पर स्वचालित सीढ़ियां उपलब्ध कराई जानी हैं। विभिन्न स्टेशनों की सापेक्ष प्राथमिकता और संसाधनों की उपलब्धता और व्यवहार्यता के आधार पर लिफ्ट्स उपलब्ध कराई जा रही हैं। 31 अक्टूबर, 2019 तक भारतीय रेल पर 250 स्टेशनों पर 705 एस्केलेटर्स और 226 स्टेशनों पर 521 लिफ्टों की व्यवस्था कर दी गई है।

क्षेत्रीय रेलों के सभी महाप्रबंधकों को ग्राहकों के साथ सीधे संपर्क में आने वाले सभी फ्रंटलाइन कर्मचारियों को

नि:शक्त व्यक्तियों (दिव्यांगजन) हेतु सुविधाएं	स्टेशनों की अनुमानित संख्या, (जहां सुविधा उपलब्ध है)
निर्बाध रूप से प्रवेश हेतु स्टैंडर्ड रैम्प	3702
कम-से-कम दो पार्किंग स्थान निर्धारित करना	2055
पार्किंग लॉट से स्टेशन बिल्डिंग तक फिसलन रहित मार्ग	2110
समुचित दृश्यता के संकेतक	1779
नि:शक्त व्यक्तियों (दिव्यांगजन) के उपयोग हेतु पीने के पानी का कम-से-कम एक नल	2843
कम-से-कम एक शौचालय (भूतल पर)	3869
'क्या मैं आपकी सहायता कर सकता हूं' बूथ	1325

आरंभिक/पुनश्चर्या/विशेष पाठ्यक्रमों के भाग के रूप में सॉफ्ट स्किल के बारे में विशेष प्रशिक्षण पाठ्यक्रम की व्यवस्था के लिए अनुदेश दिए गए हैं जहां ग्राहक को प्रमुख क्लाइंट के रूप में माना जाता है और उसके संतोष पर अधिक बल दिया जाता है।

फ्रंटलाइन के सभी कॉमर्शियल कर्मचारियों को यात्री सुविधाओं के बारे में विशेष प्रशिक्षण दिया जाता है जहां दिव्यांगजनों के लिए मुहैया कराई गई विशेष सुविधाओं और व्हील चेयर की व्यवस्था के बारे में प्रशिक्षण दिया जाता है।

सामान्यत:, रेलवे स्टेशनों पर नि:शक्त व्यक्तियों (दिव्यांगजन) के लिए सुविधाओं समेत सभी यात्री सुविधाओं के लिए निर्माण कार्यों को योजना शीर्ष-53 'यात्री सुविधाओं' के अंतर्गत वित्तपोषित किया जाता है। नि:शक्त व्यक्तियों (दिव्यांगजन) के लिए सुविधाओं पर खर्च के लिए अलग से कोई लेखा-जोखा नहीं रखा जाता है। बहरहाल, रेलवे स्टेशनों पर दिव्यांगजनों के लिए यात्री सुविधाओं संबंधी निर्माण कार्य स्वीकृत/निष्पादित करते समय स्टेशन की निम्नतर कोटि की अपेक्षा, स्टेशन की उच्चतर कोटि को वरीयता दी जाती है। ■

कोयंबत्तूर जंक्शन पर ब्रेइली सूचना बोर्ड

दक्षिण रेलवे में कोयंबत्तूर जंक्शन पर दृष्टि बाधित यात्रियों की सुविधा के लिए ब्रेइली सूचना बोर्ड और ब्रेइली लिपि अंकित हैं। रेलवे के अधीन कोयंबत्तूर स्टेशन ने दृष्टि बाधित दिव्यांगों के अनुकूल साधन सम्पन्नता में कर्नाटक के मैसूरु, बेंगलूरु स्टेशन और महाराष्ट्र के मुम्बई के बोरिवली स्टेशन के बाद चौथा स्टेशन बनने का गौरव पाया है।

डॉ. एम.जी.आर. चेन्नै सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर दिव्यांग यात्रियों के सुगम आवाजही के लिए प्रथम तल पर उपलब्ध सुविधाएं जैसे पुरुषों के लिए प्रतीक्षा कक्ष, महिलाओं के लिए प्रतीक्षा कक्ष, पूर्व भुगतानित वातानुकूल प्रतीक्षा कक्ष और विश्रामालय, स्वचालित स्लाइडिंग लिफ्ट सुविधा इत्यादि का प्रावधान है। लिफ्ट में 700 मिलीमीटर की चौडाई युक्त दरवाजे के साथ 1 मीटर x 1 मीटर की चौड़ाई वाला कार स्थान है, यह स्पीकरों एवं ऑडियो सुविधाओं से युक्त है। इसके बटन ब्रेल प्रणाली से युक्त हैं।

साभार - दक्षिण रेलवे

भारतीय रेल पर पिछले पांच वर्षों के दौरान इस योजना के लिए बजटीय स्रोतों के तहत आवंटित धनराशि और व्यय का ब्यौरा (रु. करोड़ में)

क्षेत्रीय रेलवे	2014-15		2015-16		2016-17		2017-18		2018-19		2019-20	
	आबंटन	व्यय	आबंटन	व्यय	आबंटन	व्यय	आबंटन	व्यय	आबंटन	व्यय	आबंटन	व्यय
मध्य	77.00	67.88	85.10	78.74	73.93	74.07	141.53	161.89	262.67	237.42	**284.14**	**195.73**
पूर्व	91.42	70.71	67.22	62.98	51.85	48.41	85.21	50.73	116.67	57.84	**208.16**	**77.65**
पूर्व मध्य	53.17	44.89	82.53	63.75	52.78	65.76	72.03	74.11	139.24	98.57	**227.91**	**94.48**
पूर्व तट	55.00	40.53	59.66	57.46	47.78	56.42	75.09	59.85	116.42	72.55	**175.74**	**63.42**
उत्तर	125.80	85.46	128.30	109.33	78.15	94.93	174.12	171.92	347.24	141.18	**289.00**	**105.67**
उत्तर मध्य	90.22	74.95	81.46	52.62	56.87	60.34	105.53	66.56	94.51	116.92	**177.37**	**43.38**
पूर्वोत्तर	41.96	22.34	55.00	71.94	107.69	109.84	92.81	91.44	112.20	89.53	**186.17**	**57.66**
पूर्वोत्तर सीमा	50.48	44.71	53.17	54.09	50.75	45.81	56.83	38.16	97.54	78.06	**186.17**	**71.72**
उत्तर पश्चिम	42.18	35.58	60.31	66.07	53.42	55.60	57.87	68.09	155.89	118.62	**186.17**	**89.11**
दक्षिण	62.58	69.87	107.77	95.91	61.18	70.68	148.52	102.00	147.47	57.57	**264.22**	**64.30**
दक्षिण मध्य	104.24	77.33	101.65	94.82	64.41	68.56	90.96	63.80	186.33	76.39	**227.91**	**103.16**
दक्षिण पूर्व	56.37	53.23	72.12	65.60	47.46	60.08	80.25	81.85	81.11	56.93	**175.42**	**43.72**
दक्षिण पूर्व मध्य	39.57	36.12	48.71	31.38	29.55	31.49	32.60	23.50	104.32	36.19	**138.24**	**32.99**
दक्षिण पश्चिम	35.82	31.88	69.61	60.22	42.63	41.93	64.19	49.77	61.22	26.19	**186.17**	**45.64**
पश्चिम	58.61	42.65	52.21	49.61	48.73	47.96	126.50	134.80	325.37	299.01	**284.22**	**197.22**
पश्चिम मध्य	49.92	54.65	71.31	63.50	45.29	43.78	58.55	44.44	53.21	19.03	**175.49**	**24.68**
मेट्रो	11.56	5.83	3.99	3.19	5.44	5.58	8.20	3.89	9.31	3.88	**12.57**	**3.88**
कुल	1045.90	858.61	1200.10	1081.20	917.91	981.24	1470.79	1286.80	2410.72	1585.88	**3385.07**	**1314.41**

रेलवे स्टेशनों व ट्रेनों में स्वच्छ पेयजल तथा भोजन की गुणवत्ता हेतु उठाए गए कदम

रेलवे द्वारा स्टेशनों पर और चलती गाड़ियों में पीने का स्वच्छ पानी और गुणवत्ता वाला भोजन एवं खानपान सामग्री मुहैया कराने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

स्टेशनों और गाड़ियों में पीने के स्वच्छ पानी की आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए रेल मंत्रालय ने फरवरी, 2013 में पेयजल और स्वच्छता मंत्रालय द्वारा जारी 'समान पेयजल गुणवत्ता निगरानी प्रोटोकॉल' को अपनाकर रेलवे परिसरों में पीने का स्वच्छ पानी मुहैया कराने के लिए क्षेत्रीय रेलों को निर्देश जारी किए हैं। नलों के माध्यम से स्टेशनों पर यात्रियों को आपूर्ति किए जाने वाले पीने के पानी का, आवश्यकतानुसार, आपूर्ति के निकासी पाइंट से पहले उपयुक्त रूप से परिशोधन किया जाता है। इसकी गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के लिए नियमित रूप से जांचें की जाती हैं। इसके अलावा, पेंट्री कार के साथ चलने वाली सभी गाड़ियों में और 312 स्टेशनों पर सभी स्थैतिक खानपान इकाइयों पर रेल नीर की बिक्री अनिवार्य कर दी गई है। गैर-अनिवार्य इकाइयों (गाड़ियों/स्टेशनों) के मामले में, बिक्री के लिए बोलत बंद पीने के पानी के अन्य अनुमोदित ब्रांडों की अनुमति दी गई है। इस समय, भारतीय रेलों पर 11 परिचालित संयंत्रों से प्रतिदिन यात्रियों को लगभग 9.5 लाख लीटर रेल नीर की आपूर्ति की जा रही है। उपर्युक्त के अलावा, किफायती दरों पर निर्धारित मानदंडों के अनुसार पीने का पानी मुहैया कराने के लिए पूरे देश के 685 रेलवे स्टेशनों पर 1,962 वाटर वेंडिंग मशीनें संस्थापित की गई हैं।

■ इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईआरसीटीसी) ने अपने प्रबंधन के अंतर्गत 39 रसोई घरों में सीसीटीवी संस्थापित किए हैं। आईआरसीटीसी की वेबसाइट और रेलवे के रेल-दृष्टि पोर्टल www.raildrishti.in पर इन रसोई घरों की लाइव स्ट्रीमिंग उपलब्ध है। यह प्राधिकारियों और जनता दोनों को किचन की गतिविधियों की बारीकी से और लाइव निगरानी करने में सक्षम बनाता है।

■ आईआरसीटीसी ने 27 रसोई घरों में फूड कैसरॉल पर चिपकाए जाने के लिए क्विक रिस्पांस (क्यूआर) कोड की शुरुआत की है।

■ पिछले 2 वर्षों के दौरान आईआरसीटीसी ने 46 मौजूदा इकाइयों का उन्नयन किया है।

■ प्रतिष्ठित कंपनियों के माध्यम से गाड़ियों में ई-केटरिंग सेवाओं के प्रावधान में उत्तरोत्तर प्रगति हो रही है।

■ प्रत्येक किचन के लिए नामित भोजन संरक्षा अधिकारियों से प्रमाणपत्र लेना अनिवार्य कर दिया गया है।

■ पैंट्री कार वाली प्रत्येक गाड़ी आईआरसीटीसी के पर्यवेक्षक द्वारा संचालित की जाती हैं जो सेवाओं की निगरानी करता है और यात्रियों से फीडबैक लेता है और उचित सुधारात्मक कार्रवाई करता है। प्रीमियम गाड़ियों में, खानपान पर्यवेक्षकों को यात्रियों से फीडबैक लेने के लिए टैबलेट मुहैया कराए गए हैं।

■ संयुक्त खाद्य सुरक्षा आयुक्तों/खाद्य संरक्षा अधिकारियों/पर्यवेक्षकों द्वारा भोजन के नमूने रैन्डमली एकत्र किए जाते हैं और विश्लेषण और जांच के लिए इन्हें खाद्य संरक्षा एवं मानक अधिनियम के अंतर्गत नामित मान्यता प्राप्त प्रयोगशालाओं को भेजा जाता है।

■ खानपान नीति में थर्ड पार्टी आडिट मान्यता प्राप्त राष्ट्रीय प्रमाणन निकाय मान्यता बोर्ड एजेंसियों द्वारा किया जाता है।

■ थर्ड पार्टी एजेंसियों द्वारा ग्राहक संतुष्टि सर्वेक्षण कराए जाते हैं।

■ खाद्य संरक्षा अधिकारियों सहित रेलवे प्राधिकारियों द्वारा नियमित और औचक निरीक्षण किए जाते हैं।

■ समर्पित केंद्रीकृत खानपान सेवा निगरानी सेल (सीएसएमसी) टोल फ्री नंबर 1800-111-321, रेल मदद, ट्विटर हैंडल, सीपीग्राम्स, ई-मेल और एसएमएस आधारित शिकायतों के माध्यम से यात्री फीडबैक और शिकायतों के निवारण के लिए एक मजबूत प्रणाली मौजूद है, जिसका उपयोग यात्री कर सकते हैं। ■

रेलवे में यात्रियों के लिए बेहतर सुविधाएं

भारतीय रेल ग्राहकों की प्रतिक्रिया, परिचालनिक व्यवहार्यता और वित्तीय अर्थक्षमता के अनुरूप सतत आधार पर उचित नियोजन और प्रणाली सुधार के माध्यम से अपने ग्राहकों के विशाल समूह को बेहतर सेवाएं प्रदान करने हेतु निरंतर प्रयासरत है।

यात्रियों की विविध आवश्यकताओं हेतु विभिन्न ऑन-बोर्ड और ऑफ-बोर्ड सेवाओं का निरंतर विस्तार किया गया है जिससे ग्राहकों के लिए अधिक विकल्प और विविधता सुनिश्चित होती है। टिकट व्यवस्था के संबंध में, पारदर्शी, जवाबदेह और उपयोगकर्ता-अनुकूल तरीके से सेवाएं प्रदान करने के लिए ऑनलाइन और ऑफलाइन टिकट सुविधाओं को लगातार डाइवर्सिफाइड, संवर्धित और प्रसारित किया गया है। यात्रियों की सुविधा में सुधार के लिए कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली को सुचारू बनाने का कार्य किया गया है। भारतीय रेलों ने 'विकल्प' नामक वैकल्पिक गाड़ी एकोमोडेशन योजना शुरू करने जैसी नई पहलकदमियां शुरू की हैं। बुकिंग, रद्दकरण, स्टेटस अपग्रेडेशन, देरी आदि की स्थिति में यात्रियों को समय पर सूचित करने के लिए एसएमएस आधारित अलर्ट जैसी पहलकदमियां शुरू की गई हैं। लिफ्ट, स्वचालित सीढ़ियों, शौचालयों, बैटरी चालित वाहनों, पहिया कुर्सियों, प्रतीक्षालयों, उपरि पैदल पुलों आदि जैसी विभिन्न प्रकार की यात्री सुविधाओं का अधिकाधिक स्टेशनों तक विस्तार किया जा रहा है।

यंत्रीकृत सफाई, कूड़ा उठाव और/या कूड़ा निस्तारण के ठेके देने, पे एंड यूज शौचालयों का प्रसार, साफ-सफाई की निगरानी के लिए सीसीटीवी का उपयोग करने आदि कार्य शुरू करके स्टेशनों पर साफ-सफाई और स्वच्छता में सुधार पर विशेष जोर दिया जा रहा है। रेलों ने महत्त्वपूर्ण गाड़ियों में ऑनबोर्ड हाउसकीपिंग सेवाओं के साथ-साथ डिब्बों में डिस्चार्ज- लेस जैव-शौचालयों का विस्तार किया है। गाड़ियों में बेहतर सेवाओं के लिए 'कोच मित्र' सेवा, स्वच्छ गाड़ी स्टेशन योजना, यंत्रीकृत लॉन्ड्री आदि जैसी कुछ पहलकदमियां शुरू की गई हैं।

नई अत्याधुनिक ट्रेन-सेट वंदे भारत और प्रीमियम गाड़ी सेवाएं जैसे हमसफर, तेजस, अंत्योदय, उत्कृष्ट डबल डेकर वातानुकूलित यात्री (उदय), महामना और उन्नत इंटीरियर/एक्सटीरियर और बेहतर यात्री सुविधाओं के साथ दीन दयालु और अनुभूति जैसे सवारी डिब्बे, विभिन्न गाड़ियों में शुरू किए गए हैं। भारतीय रेल ने मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में चल रहे आईसीएफ किस्म के सवारी डिब्बों की हालत में सुधार लाने के उद्देश्य से प्रोजेक्ट उत्कर्ष भी शुरू किया है।

इसके साथ ही, पार्सल प्रबंधन प्रणाली के माध्यम से पार्सल सेवा का कंप्यूटरीकरण, मांग का इलेक्ट्रॉनिक पंजीकरण, रेलवे प्राप्तियों का पेपरलेस इलेक्ट्रॉनिक ट्रांसमिशन (ईटी-आरआर) और अन्य ऑनलाइन सुविधाओं के साथ पीओएस मशीन का उपयोग करके डेबिट/क्रेडिट कार्ड के माध्यम से डिजिटल भुगतान जैसी माल ढुलाई सेवाओं के लिए विभिन्न प्रणालीगत सुधारों को लागू कर दिया गया है। बहरहाल, रेलवे में बेहतर सेवाओं के प्रावधान के लिए प्रणालीगत सुधार लाने के लिए परिवर्तन करना एक सतत और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है। ■

उत्तम रेक

सवारी डिब्बा कारखाना/चेन्नै द्वारा दो उत्तम रेकों का विनिर्माण किया गया है। एक पश्चिम रेलवे को और दूसरा मध्य रेल को आवंटित किया गया है। पश्चिम रेलवे द्वारा 15 अक्टूबर, 2019 को मुंबई की लोकल गाड़ियों के लिए अत्याधुनिक उत्तम रेक यूनिट नम्बर 5533/ 5534 की शुरुआत की गई है। उत्तम रेकों की मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार हैं:-

- प्रत्येक सवारी डिब्बे में क्लोज सर्किट टेलिविजन कैमरे लगे हैं।
- आपातकालीन चेन के स्थान पर आपातकालीन पुश बटन लगाए गए हैं।
- मनमोहक रंगों वाले फाइबर रिइनफोर्स प्लास्टिक (एफआरपी) से बने इंटीरियर पैनल।
- एफआरपी से बनी सीटें जिन्हें वुड फिनिश दी गई है।
- एफआरपी चढ़े पार्टीशन की व्यवस्था।
- आधुनिक और चौड़े लगेज रेक।
- चोरी को रोकने के लिए सवारी डिब्बों में एंटी-डेन्ट पार्टीशन।
- सभी सवारी डिब्बों में बेहतर दोहरे लॉक स्टॉपर और दोहरे स्लॉट हैन्डल वाली खिड़कियां।
- मजबूत पकड़ के लिए चौड़े और बेहतर ग्रेब हैंडल।
- सभी सवारी डिब्बों में आधुनिक पाउडर लगे ब्रश-लेस डीसी (बीएलडीसी) पंखे जो परंपरागत पंखों की तुलना में 30% ऊर्जा की खपत करते हैं।
- आधुनिक किस्म की डिफ्यूज की गई एलईडी लाइटों की व्यवस्था।
- परंपरागत आपातकालीन चेन के स्थान पर बिजली चालित यात्री अलार्म प्रणाली।
- चोरी को हतोत्साहित करने के लिए फर्श पर एल्युमिनियम चढ़ी छद्म किस्म वाली पट्टियों की व्यवस्था।
- सभी यात्रियों की सीटों के पास स्टेनलेस स्टील की रक्षात्मक प्लेट ताकि पैरों के घर्षण से रंग खराब न हो।
- लाल आपातकालीन बटन।

भारतीय रेल पर महिला स्पेशल गाड़ियों सहित अतिरिक्त गाड़ियां चलाना एक सतत प्रक्रिया है। इस समय, मुंबई उपनगरीय खंड पर 14 महिला स्पेशल गाड़ियां चलाई जा रही हैं, और इसके अलावा, 20 अन्य गाड़ियों में प्रतिदिन तीन सवारी डिब्बे आंशिक रूप से महिलाओं के लिए निर्धारित किए जाते हैं। ■

रेल विकास प्राधिकरण के गठन को मंजूरी

सरकार ने रेल विकास प्राधिकरण (आरडीए) के गठन को मंजूरी दी है। रेल विकास प्राधिकरण का उद्देश्य अधिदेश के साथ-साथ निम्नलिखित विषयों से संबंधित सरकार को विशेषज्ञ सुझाव प्राप्त करना/जानकारी के आधार पर निर्णय लेना शामिल है:-

- लागतों के अनुरूप सेवाओं का मूल्य निर्धारण;
- गैर किराया राजस्व में वृद्धि के उपाय;
- सेवा की गुणवत्ता और लागत इष्टतमीकरण सुनिश्चित करते हुए उपभोक्ता हितों का संरक्षण;
- प्रतिस्पर्धा, दक्षता और अर्थव्यवस्था को बढ़ावा देना;
- रेल के क्षेत्र में बाजार के विकास एवं स्टेकहोल्डरों की भागीदारी को प्रोत्साहित करना और स्टेकहोल्डरों एवं ग्राहकों के लिए निष्पक्ष करार सुनिश्चित करना;
- निवेश के लिए सकारात्मक वातावरण तैयार करना;
- इस क्षेत्र में संसाधनों के कुशल आबंटन को बढ़ावा देना;
- अंतरराष्ट्रीय मानदंडों के अनुसार सेवा मानकों का निर्धारण और उनके द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं की गुणवत्ता, निरंतरता और विश्वसनीयता के संबंध में मानदंडों का विवरण देना और उन्हें लागू करना;
- भविष्य में समर्पित माल गलियारे (डीएफसी) अवसंरचना और अन्यों के लिए नॉन डिस्क्रिमिनेटरी ओपन एक्सेस के लिए ढांचा उपलब्ध करवाना;
- वांछित दक्षता और निष्पादन मानदंडों को प्राप्त करने के लिए नई प्रौद्योगिकियों को समाहित करने के सुझाव देना; और
- उल्लेखित उद्देश्यों में से किसी को भी प्राप्त करने के उद्देश्य से मानव संसाधन विकास संबंधी उपायों के लिए सुझाव देना। ■

रेल विकास निगम लिमिटेड का कार्य-निष्पादन

रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) को 24 जनवरी, 2003 को एक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम के रूप में शामिल किया गया था। कंपनी बोर्ड को मार्च, 2005 में गठित किया गया था। निदेशक मंडल में मुख्य प्रबंध निदेशक (सीएमडी), 4 कार्यकारी निदेशक, रेल मंत्रालय से 2 अंशकालिक अधिकारिक निदेशक और 7 अन्य अंशकालिक गैर अधिकारिक निदेशक शामिल हैं।

2,085.02 करोड रु. की प्रदत्तक शेयर पूंजी के साथ आरवीएनएल की अधिकृत शेयर पूंजी 3,000 करोड़ रु. की है। कंपनी की 12.16 प्रतिशत हिस्सेदारी मार्च/ अप्रैल, 2019 में आईपीओ के जरिए विनिवेश की गई है और शेष 87.84 प्रतिशत हिस्सेदारी रेल मंत्रालय के पास है।

आरवीएनएल ने दोहरीकरण के कुल 2,932.35 किमी, आमान परिवर्तन के 1,783.22 किमी नई लाइनों के 360.01 किमी, पूर्णत: रेल विद्युतीकरण (आरई) के 3,762.07 किमी, नई लाइन/ आमान परिवर्तन/दोहरीकरण के भाग के रूप में रेल विद्युतीकरण के 2,029.41 किमी और महानगर परिवहन परियोजना (एमटीपी) के 42 किमी का कार्य पूरा कर लिया है। अत:, 31 मार्च, 2019 को, 174 स्वीकृत परियोजना की कुल 17,066.62 किमी लंबाई में से 8,879.65 किमी लंबी परियोजना आरवीएनएल को सौंपी गई, जिसे पूरा कर लिया गया है। कुल 76 परियोजनाएं समग्र रूप से पूरी कर ली गई हैं।

आरवीएनएल ने 7,442.64 करोड़ रु. के कुल निवेश के साथ 6 विशेष प्रयोज्य वाहन (एसपीवी) स्थापित किए हैं, जिसमें से, आरवीएनएल का अंशदान 976.85 करोड़ (13%) का है और शेष राशि की अन्य हितधारकों की इक्विटी तथा वित्तीय संस्थानों से ऋण के जरिए व्यवस्था की गई है। 6 एसपीवी में से, तीन एसपीवी परियोजनाएं पहले ही कार्य कर रही हैं और शेष तीन प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं।

रेल विकास निगम लिमिटेड, एशियन विकास बैंक (एडीबी) से 500 मिलियन अमरीकी डॉलर (यूएसडी) के ऋण से विभिन्न भागों में 5 परियोजनाओं को भी निष्पादित कर रही है।

2009-14 के दौरान, 243 किमी प्रतिवर्ष की औसत पर 1,213 किमी लंबाई (18 किमी नई लाईन, 482 किमी आमान परिवर्तन और 713 किमी दोहरीकरण) को यातायात हेतु खोल दिया गया है।

2014-19 के दौरान 364 किमी प्रतिवर्ष की औसत पर 1,818 किमी लंबाई (130 किमी नई लाईन, 134 किमी आमान परिवर्तन और 1,554 किमी दोहरीकरण) को यातायात के लिए खोल दिया गया है, जो 2009-14 के दौरान यातायात के लिए शुरू किए गए (243 किमी प्रतिवर्ष) औसत का 150% है।

2014-19 के दौरान रेल विकास निगम लिमिटेड का औसत वार्षिक टर्नओवर 6244 करोड़ रु. प्रतिवर्ष है, जो 2009-14 के दौरान (1,880 करोड़ प्रतिवर्ष) की औसत टर्नओवर का 332% है।

इसके अतिरिक्त, रेल विकास निगम लिमिटेड को लोक उद्यम विभाग द्वारा विगत 7 वर्षों से 'उत्कृष्ट' के रूप में दर्जा दिया गया है। ■

विगत तीन वर्षों और चालू वर्ष (2016–17 से 2018–19 और 2019–20) के दौरान आरवीएनएल द्वारा की गई परियोजनाओं का ब्यौरा परिशिष्ट में दिया गया है

क्र. सं.	परियोजना का नाम	क्षेत्रीय रेल	नवीनतम प्रत्याशित लागत (करोड़ रु. में)	स्थिति
1.	पतरातु-सोननगर 3सरी लाइन (291 किमी)	पूर्व मध्य रेलवे	3406.16	कार्य शुरू कर दिया गया है।
2.	विद्युतीकरण के साथ भटनी-औण्डिहार (125 किमी) (इंदारा-मऊ को छोड़कर) (116.95 किमी) दोहरीकरण	पूर्वोत्तर रेलवे	1177.96	कार्य शुरू कर दिया गया है।
3.	फेफना-इंदारा, मऊ-शाहगंज (इदारा-मऊ को छोड़कर) (150.28 किमी) दोहरीकरण	पूर्वोत्तर रेलवे	1028.95	कार्य शुरू कर दिया गया है।
4.	विद्युतीकरण के साथ राजपुरा-भटिंडा दोहरीकरण (172.64 किमी)	उत्तर रेलवे	1251.25	कार्य शुरू कर दिया गया है।
5.	रेलवे विद्युतीकरण (आरई) के साथ जंघई-फाफामऊ दोहरीकरण (46.79 किमी)	उत्तर रेलवे	357.48	कार्य शुरू कर दिया गया है।
6.	येवतमल-नांदेड़ (206 किमी) नई लाइन (एनएल)	मध्य रेल	1860	कार्य शुरू कर दिया गया है।
7.	निक्षेप आधार पर एमसीएल के लखनपुर क्षेत्र में वाई कर्व साइडिंग के स्थानांतरण का कार्य (13 किमी)	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	204.69	कार्य शुरू कर दिया गया है।
8.	बुधनी-इंदौर (205 किमी) के रूप में इंदौर-जबलपुर (342 किमी) नई लाइन स्वीकृत	पश्चिम मध्य रेलवे	7474	कार्य शुरू कर दिया गया है।
9.	वाणी-पिंपलकुट्टी का रेल विद्युतीकरण (आरई) (66 किमी)	मध्य रेलवे	78.99	कार्य शुरू कर दिया गया है।
10.	कासगंज-बरेली-भोजीपुरा-डालीगंज का रेल विद्युतीकरण (401 किमी)	पूर्वोत्तर रेलवे	448.01	कार्य शुरू कर दिया गया है।
11.	उतरेतिया-रायबरेली-अमेठी की दूसरी लाइन का रेल विद्युतीकरण (126 किमी)	उत्तर रेलवे	63.32	कार्य शुरू कर दिया गया है।
12.	डलमऊ-दरियापुर खंड (63 मार्ग/70टी किमी) सहित रायबरेली-ऊंचाहार का रेल विद्युतीकरण	उत्तर रेलवे	44.92	कार्य शुरू कर दिया गया है।
13.	विल्लुपुरम-कुड्डालोर पोर्ट-मयिलाडुतुरई-तंजावुर और मइलादुत्तुरई-थिरुवरुर का रेल विद्युतीकरण (228 किमी)	दक्षिण रेलवे	329.85	कार्य शुरू कर दिया गया है।
14.	येलहंका-पेनुकोंडा 2सरी लाइन का रेल विद्युतीकरण (121 किमी)	दक्षिण पश्चिम रेलवे	66.96	कार्य पूरा हो गया है।
15.	चिक्कजाजूर-बेल्लारी का रेल विद्युतीकरण (184 किमी)	दक्षिण पश्चिम रेलवे	244.23	कार्य शुरू कर दिया गया है।
16.	होसुर के रास्ते बेंगलुरू-ओमालुर का रेल विद्युतीकरण (196 किमी)	दक्षिण पश्चिम रेलवे	227.91	कार्य शुरू कर दिया गया है।
17.	गुना-ग्वायलियर का रेल विद्युतीकरण (227 किमी)	पश्चिम मध्य रेलवे	190.63	कार्य शुरू कर दिया गया है।
18.	संबलपुर-टिटलागढ़ का रेल विद्युतीकरण (112.33 मार्ग किमी)	पूर्व तट रेलवे	68.9	कार्य शुरू कर दिया गया है।
19.	लातूर-सवारी डिब्बा विनिर्माण कारखाने की स्थापना	मध्य रेल	497.47	कार्य शुरू कर दिया गया है।
20.	गया-16 कोचों की 30 रेक के अनुरक्षण के लिए नई मेमू कार शेड की स्थापना	पूर्व मध्य रेलवे	97.85	कार्य शुरू कर दिया गया है।
21.	रानाघाट (ईएमयू कार शेड) -15 कोच रख-रखाव सुविधाओं के लिए जांच बे	पूर्व रेलवे	39.13	कार्य शुरू कर दिया गया है।
22.	झील साइडिंग कोचिंग डिपु-अवसंरचना विकास	पूर्व रेलवे	63.77	कार्य शुरू कर दिया गया है।
23.	कानपुर-मेमू कार शेड का निर्माण	उत्तर मध्य रेलवे	92.71	कार्य शुरू कर दिया गया है।
24.	झांसी में कोच आवधिक ओवरहॉलिंग और पुनर्वास कार्यशाला की स्थापना	उत्तर मध्य रेलवे	454.89	कार्य शुरू कर दिया गया है।
25.	सैदपुर भितरी - 200 लोको को रखने के लिए इलेक्ट्रिक रेल इंजन की स्थापना।	पूर्वोत्तर रेलवे	96.46	कार्य शुरू कर दिया गया है।
26.	सोनीपत में कोच आवधिक ओवरहॉलिंग और पुनर्वास कार्यशाला की स्थापना	उत्तर रेलवे	535	कार्य शुरू कर दिया गया है।
27.	घाटकेसर से रायगीर (यादाद्री) तक एमएमटीएस चरण-II का विस्तार	दक्षिण मध्य रेलवे	412.26	कार्य शुरू कर दिया गया है।
28.	दारागंज-पुनर्निर्माण (गंगा पर पुल सं. 111)	पूर्वोत्तर रेलवे	348.86	कार्य शुरू कर दिया गया है।
29.	लखनऊ में आईआरएसएमई और आईआरएसएस अधिकारियों के लिए केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना	पूर्वोत्तर रेलवे	74.55	कार्य शुरू कर दिया गया है।
30.	लालागुडा (कैरिज वर्कशॉप)-100 साल पुराने प्रशासनिक भवन का निर्माण	दक्षिण मध्य रेलवे	4.88	कार्य शुरू कर दिया गया है।
31.	ढासा-जेतलासर-समपार के स्थान पर सबवे -35 अदद	पश्चिम रेलवे	93.51	कार्य शुरू कर दिया गया है।
32.	साबरमती-बोटाड-समपार के स्थान पर सबवे-23 अदद	पश्चिम रेलवे	54.75	कार्य शुरू कर दिया गया है।
33.	साबरमती-बोटाड-समपार के स्थान पर सबवे-14 अदद	पश्चिम रेलवे	33.33	कार्य शुरू कर दिया गया है।
34.	सिकंदराबाद-महबूबनगर के उमदानगर-तिमारपुर स्टेशन के बीच नया क्रासिंग स्टेशन	दक्षिण मध्य रेलवे	21.95	कार्य शुरू कर दिया गया है।
35.	चार धाम की नई लाइन संपर्कता के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण (327 किमी)	उत्तर रेलवे	120.92	कार्य शुरू कर दिया गया है।

रेल दुर्घटनाएं रोकने के लिए किए जा रहे उपाय

भारतीय रेल पर संरक्षा को उच्चतम प्राथमिकता दी जाती है। दुर्घटनाओं को रोकने तथा यात्रियों की संरक्षा बढ़ाने के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

महत्त्वपूर्ण संरक्षा संबंधी परिसंपत्तियों के बदलाव/नवीकरण/अपग्रेडेशन के लिए 2017-18 में एक लाख करोड़ रुपए की राशि के साथ पांच वर्ष के लिए राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष की शुरुआत की गई है जिसमें वार्षिक परिव्यय 20,000 करोड़ रुपये है। मानवीय चूक के कारण दुर्घटनाओं को समाप्त करने और पुरानी यांत्रिक प्रणालियों को बदलने के लिए पॉइंट और सिगनल के केंद्रीय परिचालन सहित इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम को उत्तरोत्तर ढंग से मुहैया कराया जा रहा है। 30 सितम्बर, 2019 तक लगभग 5,965 स्टेशनों पर ये प्रणालियां मुहैया करा दी गई हैं। मानवीय तत्व के स्थान पर बिजली के साधनों द्वारा रेलपथ उपयोगिता के सत्यापन हेतु संरक्षा बढ़ाने के लिए 30 सितम्बर, 2019 तक लगभग 6,117 स्टेशनों पर रेल परिपथन का कार्य पूरा हो गया है।

अगली गाड़ी को लाइन क्लियर देने से पहले मानवीय हस्तक्षेप के बिना गाड़ी का संपूर्ण आगमन सुनिश्चित करने और मानवीय तत्व को कम करने के लिए 30 सितम्बर, 2019 तक 5,515 ब्लाक खंडों पर स्वचालित क्लीयरेंस के लिए धुरा काउंटर मुहैया कराए गए हैं।

गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली: खतरे का सिगनल पार करने की मानवीय चूक या अधिक गति के कारण गाड़ी दुर्घटना/टक्कर के बचाव के लिए चुनिंदा स्टेशनों पर यूरोपियन टेक्नोलॉजी ईटीसीएस लेवल-1 स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली पर आधारित गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली मुहैया कराई गई है।

सहायक चेतावनी प्रणाली : मध्य रेल (289 मार्ग किमी) और पश्चिम रेलवे (124 मार्ग किमी) के मुंबई उपनगरीय खंड में 413 मार्ग किमी में इस समय सहायक चेतावनी प्रणाली चालू है।

सतर्कता नियंत्रण उपकरण : सभी डीजल और विद्युत रेल इंजनों पर सतर्कता नियंत्रण उपकरण मुहैया करा दिए गए हैं। कोहरा प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए अति आवश्यक ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) आधारित फॉग पास डिवाइस मुहैया कराए जा रहे हैं, जिससे लोको पायलटों को आने वाले सिगनलों, समपार फाटकों और अन्य महत्त्वपूर्ण चिह्नों की सही दूरी के बारे में पता चल सके।

सिमुलेटर आधारित प्रशिक्षण : लोको पायलटों के ड्राइविंग कौशल और उनके प्रतिक्रिया समय में सुधार लाने के लिए उन्हें सिमुलेटर आधारित प्रशिक्षण दिया जा रहा है।

रेलपथ नवीकरण : 2018-19 के दौरान 4,181 किमी रेलपथ नवीकरण किया गया है। मौजूदा वर्ष अर्थात 2019-20 के दौरान अक्टूबर, 2019 तक 2643 किमी रेलपथ नवीकरण कर दिया गया है। संरक्षा में सुधार लाने के लिए प्राथमिक रेलपथ नवीकरण के दौरान आधुनिक रेलपथ संरचना का उपयोग किया जा रहा है, जिसमें पूर्वबलित कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) 60 किलोग्राम, 90 या उच्चतर तनन क्षमता वाली पटरियों, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल स्लीपरों का उपयोग किया जाता है।

रेलपथ में एल्यूमिनो थर्मिट जॉइंट की संख्या कम करने के लिए इस्पात संयंत्र में 260 मीटर/130 मीटर लंबी रेल पटरियां विनिर्मित की जा रही हैं। संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए वेल्डिंग/पटरियों की विफलता पर निगरानी रखने के लिए अत्यधिक सर्दी के दौरान रात के समय रेलपथ की कोल्ड वेदर पट्रोलिंग की जाती है।

पटरियों के दोष का पता लगाने और उन्हें समय पर बदलने के लिए पटरियों की अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन (यूएसएफडी) टेस्टिंग की जाती है। कीमैन और पट्रोलमैन को ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) आधारित ट्रैकर उत्तरोत्तर ढंग से मुहैया कराए जा रहे हैं ताकि उनकी मूवमेंट और असुरक्षित स्थिति का पता चल सके। मानवीय चूक कम करने के लिए रेलपथ अनुरक्षण का उत्तरोत्तर ढंग से यांत्रिकीकरण किया जा रहा है। सुरक्षा पद्धतियों के अनुपालन पर नजर रखने और कर्मचारियों को जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर संरक्षा अभियान और निरीक्षण किए जा रहे हैं।

एलएचबी सवारी डिब्बे उत्कृष्ट डिजाइन के हैं, जिनके गाड़ी के पटरी से उतरने की संभावना कम होती है और दुर्घटना के मामले में गंभीर रूप से घायल होने या मृत्यु होने की संभावना भी कम हो जाती है। भारतीय रेल में 2018-19 से पूरी तरह से एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण शुरू कर दिया गया है। चल स्टॉक की ऑनलाइन मॉनिटरिंग और व्हील इम्पैक्ट लोड डिटेक्टर मुहैया कराने के जरिए दुर्घटनाओं की रोकथाम की जा रही है। 2017-2019 के बीच भारतीय रेल नेटवर्क पर 7 चल स्टॉक ऑनलाइन मॉनिटरिंग उपकरण लगा दिए गए हैं और 2 अन्य उपकरण लगाए जा रहे हैं। 2006- 2018 के बीच भारतीय रेल पर 17 ह्वील इम्पैक्ट लोड डिटेक्टर लगा दिए गए हैं।

बिना चौकीदार वाले समपार फाटकों को समाप्त करना : वर्ष 2018-19 के दौरान बिना चौकीदार वाले 3479 समपार फाटक समाप्त कर दिए गए हैं। बड़ी लाइन पर संरक्षा उपाय के रूप में बंद/विलय/सब-वे की व्यवस्था करके बिना चौकीदार वाले सभी समपार फाटक पहले ही समाप्त कर दिए गए हैं। 30 सितम्बर, 2019 तक 11,474 समपार फाटकों पर दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए सिगनल वाले समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग कर दी गई है।

अग्निशामकों का प्रावधान : सभी मेनलाइन सवारी डिब्बों में ड्राई केमिकल पाउडर किस्म के अग्निशामक मुहैया कराए जा रहे हैं। ये पोर्टेबल अग्निशामक हैं और आपातस्थिति में ऑन-बोर्ड कर्मचारियों या यात्रियों द्वारा इनका आसानी से इस्तेमाल किया जा सकता है। बिजली फिटिंग और मिनिएचर सर्किट ब्रेकर (एमसीबी), लाइट फिटिंग, टर्मिनल बोर्ड और कनेक्टर जैसे फिक्सचर्स के लिए उन्नत सामग्री का उपयोग।

प्रचार अभियान : यात्रियों को ज्वलनशील पदार्थ लेकर यात्रा करने से रोकने के लिए नियमित अंतराल पर गहन प्रचार अभियान चलाए जाते हैं। ■

ट्रेनों से जानवर टकराने की घटनाएं

भारतीय रेल में संवेदनशील स्थानों पर चारदीवारी/बाड़ लगाकर मवेशियों को रेलपथ से दूर रखने के लिए नियमित उपाय कर रही है। क्षेत्रीय रेलों में दिल्ली-मुंबई, दिल्ली-हावड़ा और अन्य स्वर्णिम चतुर्भुज मार्गों सहित संवेदनशील स्थानों पर लगभग 1,911 किमी लंबी चारदीवारी के प्रावधान की पहचान की गई है। चारदीवारी के निर्माण के लिए 3,150 करोड़ की राशि के कार्य स्वीकृत किए गए हैं। अक्टूबर, 2019 तक, वर्ष 2019-20 के लिए 210 किमी के लक्ष्य की तुलना में 121.43 किमी चारदीवारी का निर्माण किया गया है। इसके अलावा, रेलपथ पार करते हुए मवेशियों के मारे जाने की घटनाओं को रोकने के लिए पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के सहयोग से क्षेत्रीय रेलों द्वारा उठाए गए कदमों में, निम्नलिखित शामिल हैं:

- चिह्नित स्थलों पर गति प्रतिबंध लगाना,
- संकेत चिह्न बोर्ड की व्यवस्था करना,
- रेलपथ के आसपास वनस्पति की आवश्यकतानुसार सफाई करना,
- चिह्नित स्थलों पर वन्य जीवों की आवाजाही के लिए भूमिगत मार्गों और रैम्पों का निर्माण करना,
- रेलवे के साथ संपर्क करने के लिए रेलवे नियंत्रण कार्यालयों में वन विभाग के कर्मचारियों की तैनाती की गई है तथा स्टेशन मास्टर और लोको पायलटों को सतर्क करके समय पर कार्रवाई करने के लिए वन विभाग द्वारा एलिफेंट ट्रैकर्स नियुक्त किए गए हैं।
- हाथियों के गुजरने की आशंका वाले स्थानों पर मधुमक्खी ध्वनि प्रणालियों को संस्थापित किया गया है।
- रेलपथ के पास मवेशियों को आने से रोकने के लिए ग्रामीणों को सचेत करना। ■

वैकल्पिक यात्रा बीमा योजना

रेल यात्रियों, जो इंडियन रेलवे कैटरिंग एण्ड टूरिज्म कॉरपोरेशन (आईआरसीटीसी), जो रेल मंत्रालय के पूर्ण स्वामित्व वाला उपक्रम है, की आधिकारिक वेबसाईट के माध्यम से ऑन-लाइन टिकट बुक कराते हैं, के लिए 1 सितम्बर, 2016 से 10 लाख रु. तक कवर करने वाली एक वैकल्पिक यात्रा बीमा योजना शुरू की गई थी।

1 अक्टूबर, 2018 से, इस योजना के लिए प्रति यात्री प्रति ट्रिप प्रीमियम 0.49 रु. (सभी करों सहित) है। इस योजना के तहत, रेल अधिनियम, 1989 की 124 और 124ए के साथ पठित धारा 123 के तहत यथा परिभाषित रेलगाड़ी दुर्घटना/अप्रिय घटनाओं के कारण आरक्षित रेल यात्रियों की मृत्यु/चोट के मामले में, पीड़ित/परिवार या पीड़ित के कानूनी वारिस, जैसा भी मामला हो, को बीमाकृत राशि का भुगतान किया जाता है।

बीमा का कवरेज गाड़ी की 'इनट्रेनिंग प्रक्रिया' 'डिट्रेनिंग प्रक्रिया' सहित प्रारंभिक स्टेशन से गाड़ी के वास्तविक प्रस्थान से रेलगाड़ी के गंतव्य स्टेशन पर वास्तविक आगमन तक मान्य है।

पीड़ित/परिवार या पीड़ित के कानूनी वारिस को दी जाने वाली बीमा की सुनिश्चित राशि निम्नानुसार है।

- मृत्यु के मामले में - 10 लाख रु.
- स्थायी रूप से पूर्ण नि:शक्तता-10 लाख रु.
- स्थायी रूप से आंशिक नि:शक्तता-7.5 लाख रु. तक
- घायल के लिए अस्पताल में होने वाला व्यय-2 लाख रु.
- पार्थिव शरीर के परिवहन के लिए-10 हजार रु.

इसके आरंभ से यात्रियों से वसूल किए गए बीमा प्रीमियम की कुल राशि 19.47 करोड़ रु. है।

1 सितम्बर से 9 दिसम्बर, 2016 तक यात्रियों से प्रति ट्रिप .92 रु. का प्रीमियम वसूल किया गया। डिजिटल और कैशलेस अर्थव्यवस्था को बढ़ावा देने के सरकार के निर्णय के अनुसार, 10 दिसम्बर, 2016 से 31 अगस्त, 2018 तक, ई-टिकट ऑन-लाइन बुकिंग करने वाले सभी यात्रियों का नि:शुल्क बीमा किया गया था और बीमा कंपनियों को प्रीमियम का भुगतान आईआरसीटीसी द्वारा किया गया था। 1 सितम्बर, 2018 से, ऑन-लाइन ई-टिकट बुक करने वाले यात्रियों के लिए बीमा को पुन: वैकल्पिक बनाया गया था और यात्रियों से घटी हुई दर पर प्रति ट्रिप 0.49 रु. का प्रीमियम वसूल किया जा रहा है।

वर्तमान में, आईआरसीटीसी 3 बीमा कंपनियों के माध्यम से इस बीमा सुविधा को मुहैया करा रही है।

- भारती अक्सा सामान्य बीमा कंपनी लिमिटेड
- बजाज आलियांज सामान्य बीमा कंपनी लिमिटेड, और
- श्रीराम सामान्य बीमा कंपनी लिमिटेड

आईआरसीटीसी की टिकट बुकिंग वेबसाइट अर्थात www.irctc.co.in के माध्यम से 'महत्त्वपूर्ण सूचना' सेक्शन के तहत रेल यात्रियों को जागरूक किया गया है जिसमें ई-टिकट यात्रियों के लिए वैकल्पिक यात्रा बीमा के बारे में सभी संगत ब्यौरे शामिल हैं। ■

बीमा कंपनियों द्वारा पीड़ितों को नवम्बर, 2017 से नवम्बर, 2019 तक भुगतान की गई क्षतिपूर्ति की राशि निम्नानुसार है

कंपनी	भुगतान की गई क्षतिपूर्ति की राशि (करोड़ रु. में)
श्रीराम सामान्य बीमा कंपनी लिमिटेड	2.35
आईसीआईसीआई लोम्बार्ड (सितम्बर 2018 में करार समाप्त हो चुका है)	1.34
रॉयल सुंदरम (सितम्बर 2018 में करार समाप्त हो चुका है)	1.50
भारती अक्सा सामान्य बीमा (अक्टूबर 2018 में करार हुआ है)	.25
बजाज आलियांज सामान्य बीमा(अक्टूबर 2018 में करार हुआ है)	.70
कुल	6.14

टिकट की बिक्री में अवांछित तत्वों की रोकथाम

भारतीय रेल पर यात्रियों के विभिन्न समूहों को उपयोगकर्ता अनुकूल और पारदर्शी आधार पर सेवाएं मुहैया कराने के लिए टिकट प्रणाली तैयार की गई है। यात्रियों की सुविधा बढ़ाने और उन्हें पर्याप्त समय के भीतर यात्रा की योजनाएं बनाने के लिए आरक्षित टिकटों की बुकिंग के लिए अग्रिम आरक्षण अवधि (एआरपी) 120 दिन रखी गई है। इसके अलावा अल्प सूचना पर यात्रा करने वाले यात्रियों की तात्कालिक यात्रा आवश्यकताओं को पूरा करने के उद्देश्य से तत्काल योजना शुरू की गई है। सभी गाड़ियों में 'पहले आओ पहले पाओ' के आधार पर ऑनलाइन और ऑफलाइन टिकट चैनलों पर एक साथ आरक्षित टिकटें बुक की जा सकती हैं।

इसके अलावा, भारतीय रेल पर आरक्षित टिकटों की मांग एक समान नहीं रहती। यह विभिन्न क्षेत्रों और सीजन में अलग-अलग होती है। व्यस्त अवधि यथा त्योहारों का सीजन और छुट्टियों के दौरान मांग सप्लाई से अधिक बढ़ जाती है और लोकप्रिय गाड़ियों में आरक्षित स्थान बहुत ही कम अवधि में समाप्त हो जाता है। ऐसे समय में तत्काल सुविधा सहित आरक्षण प्रणाली के दुरुपयोग के कुछ मामले पाए गए हैं। उन मामलों में ऐसी अनियमितता में संलिप्त व्यक्तियों के विरुद्ध कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

गत तीन वर्ष और मौजूदा वर्ष में नवम्बर, 2019 तक की अवधि के दौरान क्षेत्रीय सतर्कता के द्वारा की गई कुल 2803 जांचों में से 741 दलालों/एजेंटों को पकड़ा गया और इन दलालों के साथ मिलीभगत के कारण 6 रेल कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत कार्रवाई की गई। 2016, 2017, 2018 और 2019 (अक्टूबर तक) के दौरान, दलालों के विरुद्ध दर्ज किए गए मामलों की संख्या और उनके विरुद्ध की गई कार्रवाई का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

वर्ष	दर्ज किए गए मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2016	2082	2441
2017	1859	2060
2018	2843	3192
(2019 अक्टूबर तक)	2990	3511

वर्ष 2019 में, दलालों के विरुद्ध बड़े तथा गहन अभियान शुरू किए गए हैं, विशेषतया वे दलाल जो ई-टिकटों की खरीद में लिप्त हैं।

आरक्षण प्रणाली को सरल बनाने और टिकट संबंधी कदाचार पर नियंत्रण पाने के उद्देश्य से भारतीय रेल द्वारा अनेक निवारक एवं दंडात्मक उपाय किए गए हैं। इस संबंध में किए गए कुछ महत्त्वपूर्ण उपाय नीचे दिए गए हैं-

- यह सुनिश्चित करने के लिए अनुदेश जारी किए गए हैं कि आद्याक्षर नाम पर टिकटें बुक न की जाएं और आरक्षित टिकटें बुक करवाते समय यात्री का पूरा नाम और जहां-कहीं लागू हो, उसका उपनाम भी हासिल किया जाए।
- आरक्षित श्रेणी में यात्रा करते समय टिकट पर दर्ज यात्रियों में से एक यात्री के पास निर्धारित परिचय प्रमाणपत्र होना अनिवार्य है।
- स्क्रिप्टिंग सॉफ्टवेयर का इस्तेमाल सहित अप्राधिकृत टिकटिंग गतिविधियों पर रोक लगाने के लिए यात्री आरक्षण प्रणाली केन्द्रों, बुकिंग कार्यालयों, प्लेटफॉर्मों, गाड़ियों आदि जैसे व्यापक संपर्क क्षेत्रों में नियमित जांच की जाती है। इस प्रकार की जांचें त्यौहारों, छुट्टियों आदि जैसे अधिक भीड़भाड़ वाली अवधि के दौरान गहन कर दी जाती हैं।
- अंतरित आरक्षित टिकटों अर्थात किसी अन्य यात्री के नाम पर वस्तुतः आरक्षित स्थान पर धोखाधड़ी से यात्रा करते पाए गए व्यक्तियों के मामलों का पता लगाने के लिए आरक्षण कार्यालयों में जांच के साथ-साथ गाड़ियों में भी जांच की जाती है।
- आरक्षण प्रणाली के संभावित दुरुपयोग पर निगरानी रखने के लिए महत्त्वपूर्ण पीआरएस स्थलों पर क्लोज सर्किट टेलिविजन लगाकर आरक्षण कार्यालयों में निगरानी बढ़ाई गई है।
- टिकटों की ऑनलाइन बुकिंग के मामले में यात्री का ब्यौरा एंटर करने के लिए अपेक्षित न्यूतनम समय पर पाबंदी और कैप्चा लगाया गया है और 35 सेकेंड से पूर्व कोई टिकट बुक नहीं कराई जा सकती। उपयोगकर्ता आईडी की प्रतिदिन आधार पर जांच की जाती है और जल्दी-जल्दी टिकटों की बुकिंग कराने जैसे कदाचार में संलिप्त पाई गई आईडी को निष्क्रिय कर दिया जाता है।
- आईआरसीटीसी पोर्टल के मामले में एक माह में एक उपयोगकर्ता द्वारा 6 रेलवे टिकटों की बुकिंग की सीमा निर्धारित की गई है। जिन उपयोगकर्ताओं ने आईआरसीटीसी उपयोगकर्ता आईडी को अपने आधार नंबर से लिंक कराया हुआ है उनके लिए यह सीमा बढ़ाकर एक माह में 12 रेल टिकट की गई है और यह सुनिश्चित किया जाता है कि यात्री सूची में एक यात्री आधार के माध्यम से सत्यापन योग्य हो।
- आईआरसीटीसी के प्राधिकृत एजेंट अग्रिम आरक्षण अवधि (एआरपी) बुकिंग और तत्काल बुकिंग खुलने के पहले 15 मिनट के दौरान टिकटों की बुकिंग नहीं करवा सकते।
- आम जनता को जन उदघोषणा और मीडिया के जरिए अनैतिक तत्वों से टिकटें न खरीदने और इन स्रोतों से टिकटें न खरीदने के बारे में जागरूक किया जाता है।
- विभिन्न स्थानों पर अधिक भीड़-भाड़ वाली अवधियों/त्यौहारों के सीजन के दौरान अतिरिक्त कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) काउंटर खोले जाते हैं।
- अधिक भीड़भाड़ वाली अवधि के दौरान अतिरिक्त मांग को पूरा करने के लिए यातायात के स्वरूप, परिचालनिक व्यवहार्यता और संसाधनों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए स्पेशल गाड़ियां चलाई जाती हैं और मौजूदा गाड़ियों की वहन क्षमता बढ़ाई जाती है।
- गाड़ी के निर्धारित प्रस्थान के कम-से-कम चार घंटे पूर्व प्रथम आरक्षण चार्ट को स्वचालित तैयार करने की सुविधा उपलब्ध करवाकर और उसके बाद दूसरे आरक्षण चार्ट के तैयार होने तक इंटरनेट और किसी कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) काउंटर से खाली स्थान की बुकिंग की सुविधा प्रदान करके कंप्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली को सरल बनाया गया है। ■

■ प्रतीक्षा सूची वाले यात्रियों को सुनिश्चित स्थान प्रदान करने के लिए और उपलब्ध स्थान का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, 'विकल्प' नामक वैकल्पिक गाड़ी स्थान (एटीएएस) योजना शुरू की गई है ताकि सभी खंडों पर सभी किस्म की गाड़ियों को कवर किया जा सके। इस योजना का उद्देश्य प्रतीक्षा सूचीबद्ध यात्रियों को उन वैकल्पिक गाड़ियों में स्थान उपलब्ध कराना है जहां खाली स्थान मौजूद हैं।

युक्तिसंगत किराया

2016-17, 2017-18, 2018-19 में यात्री किरायों में कोई वृद्धि नहीं हुई है। इसके अलावा, परिवर्तनशील किराया लागू करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:-

■ 9 सितम्बर, 2016 से राजधानी, शताब्दी और दूरंतो गाड़ियों में फ्लैक्सी फेयर योजना की शुरुआत की गई है। 15 नवम्बर से राजधानी, शताब्दी और दूरंतों गाड़ियों में फ्लैक्सी किराया योजना को युक्तिसंगत बनाया गया है जो 15 मार्च, 2019 से शुरू होने वाली यात्रा के लिए निम्नानुसार लागू होगी।

1. फ्लैक्सी किराया योजना को 15 गाड़ियों से पूर्ण दो वर्ष के लिए और 32 गाड़ियों से 3 महीनों (फरवरी, मार्च और अगस्त) की पूर्व निर्धारित कम व्यस्त अवधि के दौरान समाप्त किया गया है।
2. सभी फ्लैक्सी किराया वाली श्रेणियों में लागू फ्लैक्सी किराया योजना की अधिकतम सीमा को घटाकर 1.4 गुना तक कर दिया गया है।
3. फ्लैक्सी किराए वाली गाड़ियां, जिनमें गाड़ी के निर्धारित प्रस्थान से 4 दिन पहले श्रेणी-वार अधिभोगिता 60% से कम होती है, में निम्नानुसार ग्रेड-वार छूट दी गई है:-

अधिभोगिता	छूट
70% तक	पिछले किराए पर 20%
70% से 80%	पिछले किराए पर 10%
80% से अधिक	कोई नहीं

■ बेंगलुरु-मैसूर, मैसूर-बेंगलुरु, अहमदाबाद-बड़ोदरा और न्यू जलपाईगुड़ी-मालदा टाउन खंडों जैसे चार खंडों पर अल्प उपयोग के साथ चलाई जा रही शताब्दी गाड़ियों में रियायती किराया योजना लागू की गई है।

■ पहला चार्ट तैयार करने के बाद खाली बर्थ / सीटों पर 10% रियायत दी जाती है।

■ खंड पर दिन के समय खाली चलने वाले एसी-3 टियर डिब्बों को एसी-चेयरकार के रूप में घोषित करने के लिए क्षेत्रीय रेलों को शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं।

■ किसी खंड विशेष पर यदि कोई सीसी और ईसी श्रेणी अल्प उपयोग के साथ चलाई जा रही है तो उसमें क्षेत्रीय रेलों को 10% से 25% का रियायती किराया लागू करने की शक्ति प्रत्यायोजित की गई है।

■ वन्दे भारत एक्सप्रेस, तेजस एक्सप्रेस, अंत्योदय एक्सप्रेस, हमसफर एक्सप्रेस आदि जैसी गाड़ियों में उपलब्ध कराई गई सुविधाओं के आधार पर परिवर्तनशील किराया संरचना की शुरुआत की गई है।■

भारतीय रेल ने विकास हेतु फ्रांसीसी रेल एजेंसी और भारत की राज्य सरकारों के साथ समझौते किए

भारतीय रेल ने अपने चौतरफा विकास हेतु फ्रांसीसी रेल एजेंसी और भारत की राज्य सरकारों के साथ विभिन्न समझौते किए हैं।

फ्रेंच नेशनल रेलवे (एसएनसीएफ), फ्रेंच एजेंसी एएफडी और भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम लिमिटेड (आईआरएसडीसी) ने 10 जून, 2019 को त्रिपक्षीय फंड फॉर टेक्निकल एक्सपरटीज एण्ड एक्सपीरिएन्स ट्रांसफर भागीदारी समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं। इस समझौते के लिए तकनीकी सहायता की खास विशेषताएं निम्नानुसार हैं:

- प्रशिक्षण और क्षमता निर्माण करना
- निविदा और बोली तैयार करना
- सहयोगी का चयन, सलाहकार सहायता और सेवा स्तर मानदंड निर्धारित करने संबंधी अध्ययन करना।

एसएनसीएफ ने क्षमता निर्माण, टीओडी, स्टेशन प्रबंधन, फुटकर और वित्त के क्षेत्र में परियोजना प्रबंधक और विशेषज्ञ लाने का प्रस्ताव किया है। फ्रेंच एजेंसी (एएफडी) भारत में रेलवे स्टेशनों के विकास में आईआरएसडीसी को सहयोग मुहैया कराने के लिए एक तकनीकी सहयोगी के रूप में एसएनसीएफ को सात लाख यूरो की अधिकतम राशि का वित्तीय सहयोग उपलब्ध कराने के लिए सहमत हो गई है।

इसी प्रकार विभिन्न राज्यों में उनके कोर क्षेत्र के उद्योगों, बंदरगाहों, खानों, औद्योगिक गलियारों आदि जिन्हें रेल मंत्रालय द्वारा वांछित गति से नहीं चलाया जा सकता है, को सेवित करने के लिए बहुत सारी नई रेल अवसंरचना परियोजनाओं की अनिवार्य आवश्यकता को देखते हुए, रेल मंत्रालय और इच्छुक राज्य सरकारों के बीच राज्य विशिष्ट संयुक्त उद्यम (जेवी) कंपनियों को निगमित किया गया है।

छत्तीसगढ़, गुजरात, महाराष्ट्र, केरल, ओडिशा, हरियाणा, झारखंड और कर्नाटक राज्यों ने संयुक्त उद्यम कंपनियों को निगमित किया है। कंपनी परियोजना विकास, संसाधन जुटाने और पारस्परिक रूप से चिह्नित रेल अवसंरचना परियोजनाओं की निगरानी का कार्य करेगी।

इनमें से प्रत्येक कंपनी को रेल मंत्रालय (हिस्सेदारी की अधिकतम सीमा 50%) और संबंधित राज्य सरकार की इक्विटी हिस्सेदारी के साथ संयुक्त उद्यम कंपनी के रूप में स्थापित किया गया है।

छत्तीसगढ़, गुजरात, महाराष्ट्र, केरल, ओडिशा, हरियाणा, झारखंड और कर्नाटक राज्यों ने पारस्परिक रूप से चिह्नित रेल अवसंरचना परियोजनाओं के निष्पादन के लिए संयुक्त उद्यम कंपनियों को निगमित कर लिया है। ■

भारतीय रेल की संपत्ति और अतिक्रमण

रेल भूमि और चल स्टॉक भारतीय रेल की महत्त्वपूर्ण भौतिक संपत्ति है जिसे सरकार के लिए राजस्व सृजित करने के लिए पट्टे पर दिया जाता है।

31 मार्च की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के पास उपलब्ध कुल भूमि 4.78 लाख हेक्टेयर है जिसमें से 0.51 लाख हेक्टेयर (लगभग) भूमि खाली है।

रेलवे द्वारा भूमि का बाजार मूल्य नहीं रखा जाता क्योंकि यह विभिन्न कारकों द्वारा निर्धारित होते हैं और इनमें उतार-चढ़ाव बना रहता है। अतिक्रमणों को रोकने/हटाने के लिए रेलवे द्वारा अतिक्रमणों का नियमित तौर पर सर्वेक्षण किया जाता है और उन्हें हटाने के लिए कार्रवाई की जाती है। यदि ये अतिक्रमण झुग्गियों, झोपड़ियों और अवैध आवास के रूप में अस्थाई स्वरूप (सॉफ्ट अतिक्रमण) के होते हैं, तो उसे रेलवे सुरक्षा बल और स्थानीय सिविल प्राधिकारियों के साथ परामर्श करके हटवाया जाता है। पुराने अतिक्रमणों के लिए, जिनमें पार्टी को समझा-बुझाकर मनाया न जा सकता हो, तो ऐसे मामलों में समय-समय पर आशोधित सार्वजनिक स्थान (अनधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 (पीपीई एक्ट, 1971) के तहत कार्रवाई की जाती है। अनधिकृत अधिभोगियों की वास्तविक बेदखली राज्य सरकार तथा पुलिस की सहायता से की जाती है।

अतिक्रमणों को हटाना एक सतत प्रक्रिया है, जिसके परिणामस्वरूप वर्ष 2017-18 और 2018-19 में, क्रमश: 16.68 हेक्टेयर और 24 हेक्टेयर भूमि को वापस ले लिया गया है।

खाली भूमि मुख्य रूप से रेलपथों के किनारे-किनारे छोटी-छोटी पट्टियों में है जिसका उपयोग रेलपथ, पुलों और अन्य अवसंरचनाओं की सर्विसिंग और अनुरक्षण के लिए किया जाता है। खाली भूमि का उपयोग रेलवे की आगामी वृद्धि की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विभिन्न अवसंरचनात्मक परियोजनाओं के निष्पादन के लिए भी किया जाता है जिसमें दोहरीकरण/तिहरीकरण और यातायात सुविधाओं संबंधी कार्य इत्यादि जैसे परियोजनाएं शामिल हैं। वर्ष 2018-19 और 2019-20 (सितम्बर, 2019 तक) के लिए भवन निर्माण के लिए भूमि पट्टे पर देना, अन्य प्रयोजनों और भूमि और एयर स्पेस पर संपत्ति के विकास के माध्यम से अर्जित राजस्व निम्नानुसार है:

(करोड़ रु में)

वर्ष	भवन निर्माण के प्रयोजन के लिए पट्टे पर दी गई भूमि	अन्य प्रयोजन के लिए पट्टे पर दी गई भूमि	भूमि/एयर स्पेस पर संपत्ति का विकास
2018-19	12.87	781.45	18.18
2019-20 (सितम्बर 2019 तक)	6.04	503.47	1.31

खाली भूमि जो रेलवे द्वारा तत्काल परिचालनिक उपयोग के लिए अपेक्षित नहीं है, का भी उपयोग रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) द्वारा लंबी अवधि के पट्टे के आधार पर वाणिज्यिक विकास के माध्यम से राजस्व सृजित करने के लिए किया जाता है, जहां कहीं व्यवहारिक होता है। आज की तारीख में आरएलडीए को भूमि की 75 साइट जिसका माप 239.52 हेक्टेयर है, वाणिज्यिक विकास के लिए सौंपी गई है। वर्ष 2019-20 (अक्टूबर, 2019 तक), के दौरान आरएलडीए ने 845.94 करोड़ रु अर्जित किए हैं।

विभिन्न मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों की ब्रेक वैनों (एसएलआर) में अप्रयुक्त/अल्प प्रयुक्त पार्सल स्पेस का इष्टतम उपयोग करने की दृष्टि से, पार्सल यातायात के लिए एसएलआर को पट्टे पर देने की योजना रेल मंत्रालय द्वारा नवम्बर 1991 में शुरू की गई थी। वर्तमान में, यह योजना वृहत पार्सल पट्टे पर देने की नीति (सीपीएलपी) द्वारा शासित है। इसी तरह, पार्सल वैन को शामिल करते हुए संपूर्ण रेक में पूरी पार्सल क्षमता को विशिष्ट (ऑरिजिनेटिंग-डेस्टिनेशन) आरंभिक-गंतव्य स्टेशनों के बीच टेंडर के माध्यम से बोली आमंत्रित करते हुए निजी परिचालकों (पंजीकृत पट्टाधारकों) पर दी जाती है। वर्तमान में, यह योजना 'पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेन (पीसीईटी)' को पट्टे पर देने संबंधी नीति द्वारा शासित है। वित्तीय वर्ष 2018-19 के दौरान 'सीपीएलपी' और 'पीसीईटी' के तहत पार्सल स्पेस को पट्टे पर देने के माध्यम से अर्जित राजस्व 645.22 करोड़ रुपये है। 31 मार्च, 2019 को, भारतीय रेल के पास कुल उपलब्ध भूमि 4.78 लाख हेक्टेयर में से लगभग 821.46 हेक्टेयर भूमि (0.17%) अतिक्रमणाधीन है। ■

ट्रेन-18

वर्तमान में, नई दिल्ली-वाराणसी और नई दिल्ली-कटरा श्री माता वैष्णो देवी कटरा सेक्टर पर ट्रेन 18 का परिचालन किया जा रहा है। ट्रेन 18 एक शताब्दी-टाइप 'सेमी हाई स्पीड' किस्म की रेलगाड़ी है जो यात्रियों को अतिरिक्त सुख-सुविधायें और परिचालनिक लाभ मुहैया कराती है।

अत: इन रेलगाड़ियों का किराया शताब्दी रेलगाड़ियों की तुलना में अधिक निर्धारित किया गया है।

ट्रेन 18 एक सेमी हाई स्पीड पूर्ण वातानूकुलित रेलगाड़ी है जो त्वरित गति वृद्धि और ऑन-बोर्ड इंफोटेनमेंट और जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली, सीसीटीवी, फुटस्टेप सहित रीट्रेक्टेटबल सवारी डिब्बे में स्वचालित स्लाईडिंग दरवाजे और जीरो डिस्चार्ज वैक्यूम आधारित बॉयो-टॉयलेट जैसी पारंपरिक यात्री सुविधाओं से सुसज्जित है।

सेफ्टी ऑक्सिलेशन ट्रायल अनुसंधान अभिकल्प तथा मानक संगठन द्वारा प्रमाणित किया जा चुका है, और उसके बाद, प्रमाणन और स्वयं जांच के आधार पर, रेल संरक्षा आयुक्त ने ट्रेन सेट को वाणिज्यिक परिचालन के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र दे दिया है। ■

स्टेशन पुनर्विकास योजना

रेल मंत्रालय द्वारा विभिन्न एजेंसियों के जरिए रेलवे स्टेशनों की तकनीकी- आर्थिक व्यवहार्यता का अध्ययन किया जा रहा है। इन व्यवहार्यता अध्ययनों के परिणाम के आधार पर विशेष रूप से बड़े शहरों, तीर्थ स्थानों और महत्त्वपूर्ण पर्यटक स्थलों पर स्थित स्टेशनों का चरणों में पुनर्विकास करने की योजना बनाई जाती है। स्टेशनों पर और उसके आसपास की रिक्त भूमि और वायु क्षेत्र के वाणिज्यिक विकास का उपयोग करके स्टेशन पुनर्विकास परियोजना की लागत पूरी की जानी है। रेलवे स्टेशनों को वित्तीय व्यवहार्यता के आधार पर पुनर्विकसित किया जाता है।

पुनर्विकसित स्टेशन में प्रस्तावित सुविधाओं में स्टेशन परिसर में भीड़-भाड़ मुक्त बिना किसी परेशानी के प्रवेश/निकास, यात्रियों के आगमन/प्रस्थान का पृथक्करण, भीड़-भाड़ के बिना यथोचित कॉनकोर्स, जहां भी व्यवहार्य हो, परिवहन प्रणालियों के अन्य साधनों जैसे बस, मेट्रो आदि के साथ एकीकरण, उपयोगकर्ता अनुकूल अंतरराष्ट्रीय संकेतक, अच्छी प्रकाश व्यवस्था वाले परिचलन क्षेत्र और ड्रॉप ऑफ, पिक अप और पार्किंग आदि के लिए पर्याप्त प्रावधान शामिल हैं।

विभिन्न विकासकर्ताओं ने भारतीय रेलों पर स्टेशनों के पुनर्विकास में रुचि दिखाई है।

भारतीय रेल में सभी प्रमुख रेलवे स्टेशनों विशेष रूप से बड़े शहरों, तीर्थस्थान केंद्रों और महत्त्वपूर्ण पर्यटन स्थलों में स्थित स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए योजना बनाई गई है, जिसमें सवाई माधोपुर शामिल है।

हबीबगंज (मध्य प्रदेश) और गांधीनगर (गुजरात) स्टेशनों के पुनर्विकास का कार्य प्रगति पर है। रेल मंत्रालय ओडिशा सरकार के सहयोग से भुवनेश्वर (ओडिशा) स्टेशन को पुनर्विकसित कर रहा है। रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) ने देहरादून (उत्तराखंड) रेलवे स्टेशन के पुनर्विकास के लिए मसूरी देहरादून विकास प्राधिकरण (एमडीडीए) के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। आरएलडीए ने अजनी (नागपुर) स्टेशन को मल्टी-मॉडल हब के रूप में पुनर्विकसित करने के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के साथ अप्रैल, 2019 में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं।

प्लेटफॉर्म की ऊँचाई

प्लेटफॉर्म की ऊँचाई के संबंध में पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर में रेल मंत्री ने बताया कि विभिन्न कोटि के स्टेशनों में लंबाई-चौड़ाई की निर्धारित सूची के अनुसार विभिन्न ऊंचाई वाले प्लेटफॉर्मों जैसे पटरी की ऊंचाई वाले, मध्यम ऊंचाई वाले और अधिक ऊंचाई वाले प्लेटफॉर्म उपलब्ध कराए जाते हैं। रेलवे का प्रयास है कि स्टेशन की कोटि के अनुसार लंबाई-चौड़ाई की निर्धारित सूची के अनुरूप उचित ऊंचाई का प्लेटफॉर्म उपलब्ध कराया जाए। प्लेटफॉर्मों और सवारी डिब्बे की सतह के बीच की दूरी दुर्घटना का कारण नहीं बनेगी, यदि यात्री गाड़ी के रुकने के बाद ही गाड़ी में चढ़ें/उतरें। बहरहाल, इससे यात्रियों को असुविधा होती है क्योंकि वे चलती गाड़ी में चढ़ने/उतरने करने की कोशिश करते हैं।

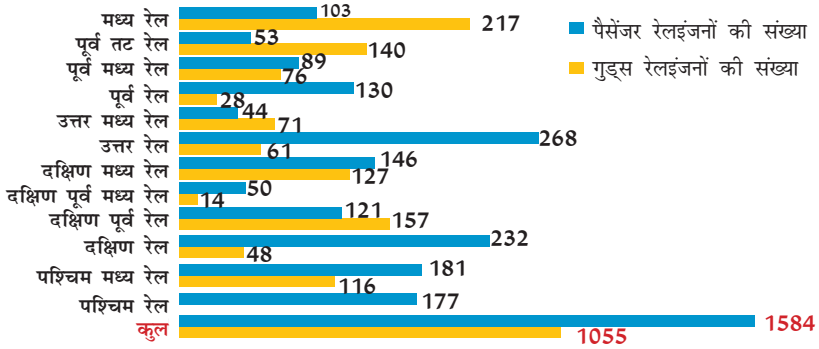
ऐसी घटनाओं को कम करने के लिए रेलवे द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:-

- संरक्षा संबंधी पहलुओं को ध्यान में रखते हुए, अप्रैल, 2018 में रेल मंत्रालय ने न्यूनतम अनिवार्य सुविधाओं के मानदंडों में संशोधन किया है और बड़ी लाइन पर अधिक ऊंचाई वाले प्लेटफॉर्म उपलब्ध कराने का निर्णय किया है चाहे किसी भी कोटि का स्टेशन हो, जो पहले नहीं होता था, क्योंकि केवल पूर्ववर्ती 'ए1', 'ए' और 'सी' कोटि के स्टेशनों पर अधिक ऊंचाई वाले प्लेटफॉर्म उपलब्ध कराए गए थे। बहरहाल, प्लेटफॉर्मों की ऊंचाई बढ़ाने के कार्य को स्वीकृत और निष्पादित करते समय निचली कोटि के स्टेशन पर उच्चतर कोटि के स्टेशन को प्राथमिकता दी जाएगी और अब से, प्लेटफॉर्म को मध्यम ऊंचाई तक बढ़ाने का कोई कार्य शुरू नहीं किया जाएगा। पटरी की ऊंचाई/निम्न ऊंचाई से प्लेटफॉर्मों की ऊंचाई बढ़ाने के लिए सभी मौजूदा स्वीकृत कार्य अधिक ऊंचाई बढ़ाने के लिए किए जाएंगे। वित्त वर्ष 2018-19 में, रेल मंत्रालय ने भी संरक्षा संबंधी उपाय के तौर पर 'स्टेशनों पर उपरि पैदल पुलों और/या अधिक ऊंचाई वाले प्लेटफॉर्मों के प्रावधान' के लिए 6,200 करोड़ रुपये के समेकित कार्यों को मंजूरी दे दी है।
- रेलवे स्टेशनों पर यात्री उद्घोषणा प्रणाली के माध्यम से नियमित उद्घोषणाएं की जाती हैं जिसमें यात्रियों से आग्रह किया जाता है कि वे चलती रेलगाड़ियों में न तो चढ़ें और न ही उतरें।
- रेलवे द्वारा यात्रियों को चलती रेलगाड़ियों में चढ़ने/उतरने और फुट-बोर्ड/छत पर यात्रा करने आदि के खतरों के बारे में जागरूक करने के लिए विभिन्न जागरूकता अभियानों का आयोजन किया जाता है।
- गाड़ियों के फुट-बोर्ड और छत पर यात्रा करने वाले, चलती गाड़ियों में चढ़ने/उतरने वाले व्यक्तियों के विरुद्ध अभियान चलाए जाते हैं। पकड़े गए व्यक्तियों पर रेल अधिनियम, 1989 के संगत प्रावधानों के तहत मुकदमा चलाया जाता है।
- रेल मंत्रालय ने वर्ष 2014 में मुंबई उपनगरीय खंड में यात्री प्लेटफॉर्मों की ऊंचाई 760-840 मिमी से बढ़ाकर 840-920 मिमी करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, प्लेटफॉर्मों की ऊंचाई बढ़ाने का काम कर लिया गया है। सवारी डिब्बे की सतह और प्लेटफॉर्मों के बीच वर्टिकल गैप को कम करने के लिए, प्लेटफॉर्मों की ऊंचाई बढ़ाने के लिए मुंबई उपनगरीय खंड में यात्री प्लेटफॉर्मों की पहचान की गई थी, जिसमें मध्य रेल पर 83 प्लेटफॉर्म और पश्चिम रेलवे पर 168 प्लेटफॉर्म (चर्चगेट-विरार खंड पर 145 प्लेटफॉर्म और विरार-दहानू रोड खंड पर 23 प्लेटफॉर्म) शामिल हैं।

सभी प्लेटफॉर्मों की ऊंचाई बढ़ा दी गई है, सिवाय सायन, माटुंगा और माहिम रेलवे स्टेशनों के 4 प्लेटफॉर्मों को छोड़कर, जिनकी ऊंचाई इसलिए नहीं बढ़ाई जानी है, क्योंकि पांचवीं और छठी लाइन के निष्पादन की परियोजना के संबंध में इन्हें खत्म करने की योजना बनाई गई है। ■

इसरो-समर्थित जीपीएस प्रणाली

भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन (इसरो) के सहयोग से रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस), जो रेल मंत्रालय का सूचना प्रौद्योगिकी अंग है, द्वारा रीयल टाइम रेलगाड़ी सूचना प्रणाली (आरटीआईएस) परियोजना का निष्पादन किया जा रहा है। इस प्रणाली का उपयोग प्राथमिक तौर पर रेलगाड़ी के आगमन, प्रस्थान, मार्गवर्ती स्टेशनों पर पहुंचने का समय सहित रेलगाड़ी संचलन आंकड़ों की प्राप्ति के लिए किया जाता है। चूंकि आटीआईएस उपकरण रेल इंजनों में लगाए गए हैं, इसलिए ऐसे रेल इंजनों द्वारा कर्षण किए जा रहे रेलगाड़ियों की जानकारी इस प्रणाली के माध्यम से प्राप्त की जाती है। 20 नवम्बर, 2019 तक पैसेंजर और गुड्स रेलगाड़ी इंजनों में आरटीआईएस उपकरण लगाने संबंधी क्षेत्रवार ब्यौरा इस प्रकार है :



6,000 और लोकोमोटिव (यात्री और माल दोनों) में आरटीआईएस प्रणाली लगाने के लिए अतिरिक्त निधि 2019 में स्वीकृत की गई है।

आरटीआईएस प्रणाली द्वारा रेलगाड़ी रनिंग डाटा की स्वत: प्राप्ति रेलगाड़ी नियंत्रण की दक्षता में सुधार, पैसेंजर और फ्रेट ग्राहकों को गाड़ी रनिंग की सही सूचना पहुंचाने, और लोकोमोटिव और नियंत्रण केन्द्र के बीच आपातकालीन संदेश के लेन-देन में मदद करता है। ■

निजी क्षेत्र द्वारा माल और यात्री गाड़ियों का परिचालन

रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल नेटवर्क में विश्वस्तरीय प्रौद्योगिकी से गाड़ियां परिचालित करने के लिए निजी यात्री गाड़ी परिचालकों को अन्य बातों के साथ-साथ अनुमति देने हेतु एक वर्ष की अवधि के लिए सचिवों के एक समूह (जीओएस) का गठन किया है। अब तक इस जीओएस की तीन बैठकें आयोजित हो चुकी हैं। जहां तक माल गाड़ियों का संबंध है, वैगनों की खरीद में निजी संस्थाओं की भागीदारी के लिए विभिन्न वैगन निवेश योजनाएं, जैसे ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर (एएफटीओ) योजना, उदारीकृत वैगन निवेश योजना (एलडब्यूस आईएस), एसएफटीओ तथा सामान्य प्रयोजन वैगन निवेश योजना (जीपीडब्यूआई आईएस) प्रारंभ की गई है। बहरहाल, इन मालगाड़ियों का परिचालन भारतीय रेल के पास रहेगा। भागीदारी नीति के विभिन्न मॉडलों, जैसे गैर सरकारी रेलवे, संयुक्त उद्यम, बिल्ट ऑपरेट एंड ट्रांसफर, ग्राहक वित्तपोषण तथा वार्षिकी के अंतर्गत रेल लाइनों के निर्माण तथा अनुरक्षण में निजी क्षेत्रों की भागीदारी की अनुमति दी है। इन सभी योजनाओं में, गाड़ियों के परिचालन तथा संरक्षा प्रमाणीकरण का दायित्व भारतीय रेल के पास निहित है। बहरहाल, बेहतर कुशलता के लिए साफ-सफाई, पे एंड यूज शौचालय, विश्राम कक्ष, पार्किंग जैसी सुविधाओं को आवश्यकता आधार पर आउटसोर्स किया जाता है। किसी भी प्रकार की कोताही के मामले में अनुबंध के अनुसार कार्रवाई की जाती है। ■

थ्री-टियर वातानुकूलित कोच

भारतीय रेल पर 31 मार्च, 2019 की स्थिति के अनुसार एसी III टियर सवारी डिब्बों की संख्या 7329 है। गाड़ियों की संरचना में एसी III टियर सवारी डिब्बों सहित सवारी डिब्बों की संख्या अन्य बातों के साथ-साथ यातायात स्वरूप, गाड़ी के समयक्रम आदि जैसे कारकों पर निर्भर करती है। इसके अलावा, अनारक्षित गाड़ियों, अंत्योदय एक्सप्रेस, दिन के समय चलने वाली इंटरसिटी गाड़ियों, शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों जैसी गाड़ियों

की बड़ी संख्या की संरचना में एसी III टियर श्रेणी शामिल नहीं होती। भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों द्वारा विनिर्मित एसी III टियर सवारी डिब्बों की संख्या निम्नानुसार है :-

वर्ष	एसी III टियर सवारी डिब्बों की संख्या
2014-15	488
2015-16	597
2016-17	534
2017-18	589
2018-19	885

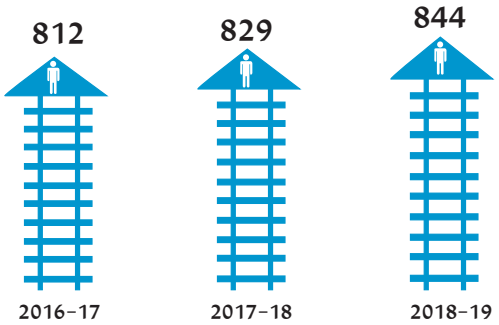
जैसा कि ऊपर दी गई तालिका से स्पष्ट है, गत पांच वर्ष में एसी III टियर सवारी डिब्बों के उत्पादन में वृद्धि हुई है। ■

विभिन्न स्रोतों से रेलवे को प्राप्त राजस्व

विज्ञापनों से प्राप्त राजस्व

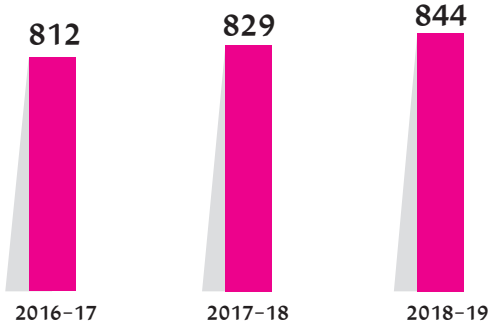
वर्ष 2018-19 में प्लेटफॉर्म टिकटों की बिक्री से 139.20 करोड़ रु. की आमदनी हुई। इसके अलावा, वर्ष 2019- 20 के दौरान, सितम्बर 2019 तक प्लेटफॉर्म टिकटों की बिक्री से 78.50 करोड़ रुपए की आमदनी हुई। वर्ष 2018-19 में प्लेटफार्मों पर विज्ञापनों और दुकानों से 230.47 करोड़ रु. की आमदनी हुई। वर्ष 2019- 20 के दौरान, सितम्बर 2019 तक प्लेटफॉर्मों पर विज्ञापनों और दुकानों से 128.40 करोड़ रुपए की आमदनी हुई। मौजूदा नीति के अनुसार, दुकानों और विज्ञापनों के लिए ठेके खुली प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के बाद आवंटित किए जाते हैं। ये दरें बोली के दौरान प्रतिस्पर्धा का परिणाम हैं। बहरहाल, न्यूनतम राजस्व सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, न्यूनतम लाइसेंस फीस को अंतिम रूप देने के बाद बोली की जाती है और उसी के आधार पर दरें उद्धृत की जानी अपेक्षित होती हैं। ■

पिछले तीन वर्षों के दौरान यात्रियों की संख्या नीचे दी गई है:

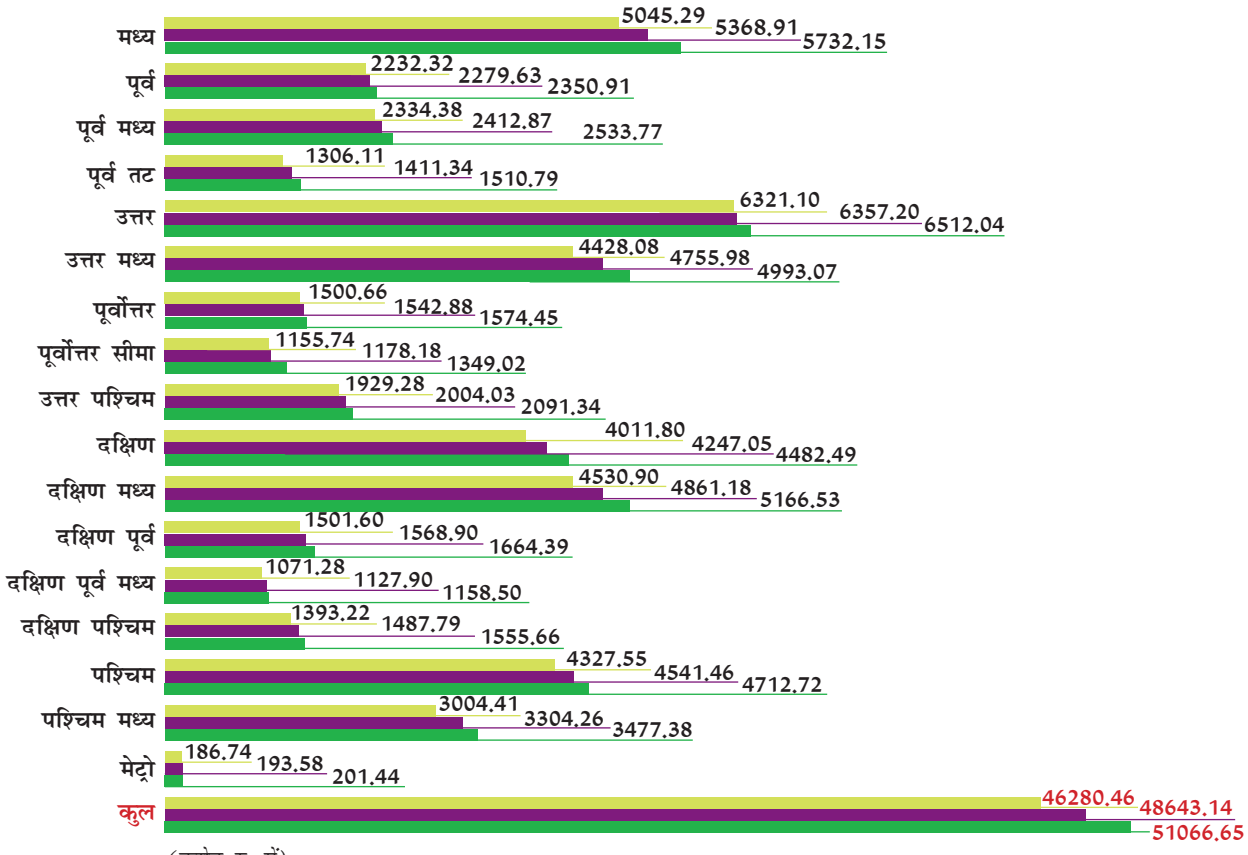


यात्रियों की संख्या (करोड़ में)

बुक स्टॉल, टी-स्टॉल और अन्य व्यावसायिक गतिविधियों के लिए स्थान के आवंटन से प्राप्त राजस्व का विवरण निम्नानुसार है :



पिछले तीन वर्षों के लिए यात्री आय का जोन-वार विवरण निम्नानुसार है:



(करोड़ रु. में)

एचओजी : पर्यावरण अनुकूल एवं ऊर्जा दक्ष प्रौद्योगिकी के माध्यम से एक ऊंची छलांग

- 500 से अधिक रेलगाड़ियां एचओजी प्रणाली से युक्त
- 500 रेलगाड़ियों के एचओजी प्रणाली में बदलाव से प्रति वर्ष 1,100 करोड़ रुपये से अधिक धनराशि की बचत

यात्री रेलगाड़ियों के परिचालन में वायु एवं ध्वनि प्रदूषण तथा ऊर्जा दक्षता की समस्या के समाधान के लिए भारतीय रेल में एक ऊर्जा दक्ष एवं पर्यावरण अनुकूल एक नया हल प्रस्तुत किया गया है। एक उन्नत कनवर्टर विकसित किया गया है, जो विद्युत इंजनों में लगाया जाता है। यह डीजल जेनरेटरों के स्थान पर काम करता है। यह विद्युत इंजनों द्वारा खींचे गए डिब्बों में सहायक उपकरणों के लिए ओवरहेड केटेनरी से बिजली का इस्तेमाल करता है। इससे प्रति रेलगाड़ी प्रति वर्ष एक मिलियन लीटर डीजल की बचत होती है। इससे शोर में काफी कमी होती है और शोर का स्तर 100 डीबी से घटकर शून्य तक पहुंच जाता है। साथ ही, कार्बन डाइऑक्साइड और नाइट्रस ऑक्साइड के उत्सर्जन में भी कमी होती है। इन उपायों से डीजल की खपत में काफी कमी होती है और प्रति वर्ष 1,100 करोड़ रुपये से अधिक धनराशि की बचत होती है। यह बिजली के उत्पादन की किफायती विधि है क्योंकि ईओजी से बिजली उत्पादन की लागत प्रति यूनिट 22 रुपये होती है, जबकि एचओजी से बिजली उत्पादन की लागत 6 रुपये प्रति यूनिट होती है। ■

पश्चिम रेलवे ने 'राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार 2019' में ऊर्जा संरक्षण की परिवहन श्रेणी में प्रथम पुरस्कार जीता

पश्चिम रेलवे ने ऊर्जा मंत्रालय के ब्यूरो ऑफ एफीशिएंसी द्वारा वर्ष 2018-19 के लिए आयोजित पुरस्कार की दो श्रेणियों में 3 प्रतिष्ठित राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार जीते हैं। पश्चिम रेलवे को परिवहन श्रेणी में प्रथम तथा राजकोट एवं भावनगर मंडल कार्यालयों में अपनाए गए ऊर्जा संरक्षण उपायों के लिए संस्थागत श्रेणी में क्रमश: द्वितीय एवं तृतीय पुरस्कार मिले। पश्चिम रेलवे के प्रमुख मुख्य विद्युत अभियंता श्री संजीव भूटानी ने 14 दिसम्बर, 2019 को विज्ञान भवन में आयोजित 'राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार' के दौरान विद्युत और नवकरणीय ऊर्जा मंत्री श्री आर. के. सिंह से परिवहन श्रेणी में प्रथम पुरस्कार ग्रहण किया।

पश्चिम रेलवे को यह उच्च सम्मान विशेष ऊर्जा खपत में महत्त्वपूर्ण सुधार के लिए दिया गया है, जो परिवहन श्रेणी में ऊर्जा दक्षता को मापने का एक मानक है। कॉस्टिंग बोर्ड का प्रावधान तथा फॉलिंग ग्रेडिएंट में ट्रेक्शन को बंद करने के लिए क्रू को परामर्श, लोड तथा सेक्शन अनुसार ट्रिप का निर्धारण तथा इसकी गहन निगरानी, लाइट मोड में

काम करते हुए मल्टीपल यूनिट में ट्रेलिंग लोको को बंद करना, 3 फेज वाले ईएमयू एवं इलेक्ट्रिक लोको में रीजेनेरेटिंग ब्रेकिंग का 100 प्रतिशत प्रयोग, 30 मिनट से ज्यादा खड़े लोको को बंद करना तथा 15 मिनट से ज्यादा खड़े लोको की ऑक्जलरी मशीन को बंद करना, ऊर्जा की बचत के लिए लोको पायलट की ड्राइविंग तकनीक तथा ऊर्जा प्रभाव, क्रू की निगरानी और ड्राइविंग तकनीक को सुधारने के लिए उसकी काउंसलिंग जैसे विभिन्न उपायों के जरिए पश्चिम रेलवे ने अपने उर्जा व्यय में उल्लेखनीय कमी की। उल्लेखनीय है कि इन उपायों के फलस्वरूप विशेष ऊर्जा खपत में गहन सुधार हुआ यानि रेलवे ट्रैक्शन में 2017-18 के दौरान 5.95 के बजाय 2018-19 में कैरिंग लोड के लिए 5.49 kwh/1000 हजार रहा।

संस्थागत श्रेणी में राजकोट एवं भावनगर मंडल ने नॉन ट्रैक्शन क्षेत्र में अपने मंडलों पर ऊर्जा दक्षता को प्रमोट करने के लिए द्वितीय एवं तृतीय पुरस्कार जीता। परम्परागत एसी को 5 स्टार एसी में बदलना, एलईडी प्रकाश व्यवस्था करना स्टेशनों की छतों पर सोलर पैनल लगाना जैसे उपाय मंडलों पर किए गए।

पश्चिम रेलवे ने अपने 726 स्टेशनों, 2,479 स्टेशन भवनों और 40,714 आवासीय क्वार्टरों में परंपरागत लाइटों की जगह एलईडी लाइटें लगाई हैं।
इन उपायों को अपनाने से विशेष ऊर्जा खपत 2017-18 में 47.8 kwh/kw के बजाय 2018-19 में 44.05 kwh/kw रही। इसके फलस्वरूप नॉन ट्रैक्शन ऊर्जा में 2018-19 के दौरान 4.5 मिलियन की बचत हुई तथा पश्चिम रेलवे ने ऊर्जा संरक्षण में कुल 3.25 करोड़ रुपए की बचत की। ■

बिजली के बिल में कमी लाने और परिचालन लागत को कम करने के लिए भारतीय रेल का निर्णायक कदम

● बीआरबीसीएल से बिहार में 50 मेगावॉट और राजस्थान में 10 मेगावॉट अतिरिक्त बिजली से रेलवे को प्रतिवर्ष 121 करोड़ रुपये की बचत होगी

बिजली की लागत में कमी लाने के उद्देश्य से भारतीय रेल 28 नवम्बर से भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड (बीआरबीसीएल) से बिहार में अतिरिक्त 50 मेगावॉट बिजली प्राप्त कर रही है। इससे रेलवे को प्रतिवर्ष 110 करोड़ रुपये की बचत होने का अनुमान है। राजस्थान में बीआरबीसीएल से 10 मेगावॉट अतिरिक्त बिजली (20 नवम्बर, 2019) से प्रतिवर्ष 11.50 करोड़ रुपये की बचत होगी। भारतीय रेल ओपन एक्सेस के माध्यम से 11 राज्यों और डीवीसी क्षेत्र में 1,475 मेगावॉट बिजली प्राप्त कर रही है। इन प्रयासों से प्रतिवर्ष 3,600 करोड़ रुपये

की बचत होगी क्योंकि नवम्बर, 2015 से लागू ओपन एक्सेस के अंतर्गत बिजनेस ऐज यूजुअल मोड के तहत 12,400 करोड़ रुपये की कुल बचत हुई है।

भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड (बीआरबीसीएल), नेशनल थर्मल पॉवर कार्पोरेशन (एनटीपीसी) और रेल मंत्रालय की संयुक्त उद्यम कंपनी है। इसका उद्देश्य कम लागत पर बिजली उत्पादन करना और रेलवे को आपूर्ति करना है। इस कंपनी में एनटीपीसी और रेलवे की हिस्सेदारी क्रमशः 74 प्रतिशत और 26 प्रतिशत है। संयंत्र की कुल चार इकाइयों (प्रत्येक 250 मेगावॉट) में से तीन इकाइयों से भारतीय रेल को बिजली आपूर्ति शुरू हो चुकी है। पहली इकाई जनवरी, 2017 में शुरू हुई। इस संयंत्र से भारतीय रेल को सबसे अधिक लाभ मिलता है, जो 90% बिजली प्राप्त करता है। शेष 10% बिजली बिहार राज्य को दी जाती है। ■

उत्तर रेलवे द्वारा बिजली के बिल में कमी लाने की दिशा में कारगर कदम

भारतीय रेल को विद्युत अधिनियम के अंतर्गत वर्ष 2015 से डीम्ड लाइसेंसी का दर्जा प्रदान किया गया है। डीम्ड लाइसेंसी का दर्जा प्राप्त होने के पश्चात् क्षेत्रीय रेलों ने बिजली वितरण कंपनियों की सहभागिता के बिना ही दर आधारित बोली अथवा द्वि-पक्षीय व्यवस्थाओं के द्वारा विद्युत निर्माण कंपनियों से ओपन एक्सेस के माध्यम से सीधे ही बिजली खरीदना शुरू कर दिया है। इसके फलस्वरूप एक महत्त्वपूर्ण परिवर्तन यह आया है कि भारतीय रेल को अब बिजली उपभोक्ता की बजाय विद्युत-वितरण कंपनी के रूप में पहचाना जाने लगा है।

ओपन एक्सेस के माध्यम से बिजली खरीदने की दिशा में उठाए गए कदमों पर अमल करते हुए उत्तर रेलवे ने पंजाब राज्य में ओपन एक्सेस के माध्यम से बिजली की खरीद शुरू कर दी है। 11 कर्षण वितरण स्टेशनों के लिए लगने वाली 35 मेगावॉट बिजली को इस

प्रणाली के माध्यम से खरीदा जा रहा है। विशेष बात यह है कि उत्तर रेलवे को पंजाब के बिजली बिल पर 56 करोड़ रुपये की सालाना बचत होगी। यह राशि पंजाब राज्य के कुल बिजली बिल का लगभग 33% है। कर्षण उप स्टेशन उपरि उपस्करों को विद्युत की आपूर्ति करते हैं जिनसे रेलगाड़ियों को चलाया जाता है।

इससे पहले उत्तर रेलवे ने ओपन एक्सेस प्रणाली से हरियाणा (53 मेगावॉट), दिल्ली (14 मेगावॉट) और उत्तर प्रदेश (130 मेगावॉट) राज्यों में सीधे ही बिजली की खरीद शुरू कर दी है। इस कड़ी में पंजाब के शामिल हो जाने के पश्चात उत्तर रेलवे की कुल ऊर्जा आवश्यकता का 94%, जोकि सालाना लगभग 1,100 मेगावॉट है, इस प्रणाली के माध्यम से खरीदा जाएगा जिससे पुनरावृत्ति आधार पर सालाना 250 करोड़ रुपये की बचत होगी। ■

भारतीय रेल ने बिजली बेचकर रुपये 6.7 करोड़ का लाभांश कमाया

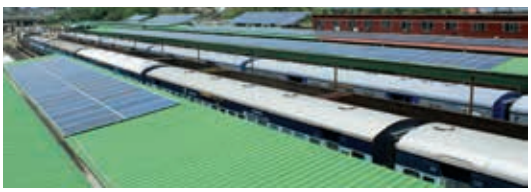
नवीनगर (औरंगाबाद) में स्थापित रेल मंत्रालय और एनटीपीसी का संयुक्त उपक्रम 'भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड' के मुख्य कार्यकारी अधिकारी श्री शिव कुमार द्वारा पूर्व मध्य रेल के महाप्रबंधक श्री ललित चन्द्र त्रिवेदी को 6.7 करोड़ का चेक सौंपा गया, जो इस उपक्रम से अक्टूबर और नवम्बर माह में रेलवे के हिस्से की अतिरिक्त बिजली बेचने से प्राप्त शुद्ध लाभ के रूप में प्राप्त हुई है।

इस अवसर पर भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड के अपर महाप्रबंधक श्री सुभाष गर्ग एवं प्रबंधक/वाणिज्य श्री सौरभ कुमार जबकि पूर्व मध्य रेलवे की ओर से प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता श्री राकेश तिवारी एवं प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक श्री सलिल कुमार झा एवं मुख्य वाणिज्य प्रबंधक/फ्रेट मार्केटिंग श्री दयानंद उपस्थित थे।

भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड, नवीनगर द्वारा कुल उत्पादित विद्युत का 90 प्रतिशत रेलवे को प्राप्त होता है जबकि 10 प्रतिशत बिहार राज्य को प्राप्त होता है। वर्तमान में इस उपक्रम से रेलवे को प्राप्त हो रही बिजली रेलवे के उपयोग से ज्यादा है। प्राप्त होने वाली इस अतिरिक्त बिजली को रेलवे एनटीपीसी के सहयोग से बेचती है। बिजली बेचने से जो शुद्ध लाभ प्राप्त होता है, उसमें एनटीपीसी और रेलवे की 50:50 के अनुपात में हिस्सेदारी होती है। पिछले दो माह अर्थात् अक्टूबर और नवम्बर में बेची गई 27 मिलियन यूनिट बिजली से प्राप्त शुद्ध लाभ के रूप में रेलवे को 6.7 करोड़ रुपये प्राप्त हुए, जिसका चेक महाप्रबंधक को सौंपा गया।

विदित हो कि नवीनगर (औरंगाबाद) में स्थापित रेल मंत्रालय और एनटीपीसी का संयुक्त उपक्रम 'भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड' घरेलू संसाधनों से कम कीमत पर विद्युत उत्पादन के लिए भारतीय रेल की एक अनूठी पहल है। यह संयुक्त उपक्रम नवंबर, 2007 को प्रभाव में आया तथा वर्ष 2016 से यहां से विद्युत उत्पादन प्रारंभ होने लगा। नवीनगर स्थित भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड की कुल क्षमता 1,000 मेगावॉट बिजली उत्पादन की है। इसमें 250 मेगावॉट के चार यूनिट होंगे जिसमें से तीन यूनिट से 750 मेगावॉट विद्युत उत्पादन प्रारंभ हो चुका है तथा शेष बचे एक यूनिट से 250 मेगावॉट विद्युत का उत्पादन जल्द ही प्रारंभ हो जाएगा। तब यह संयंत्र 1,000 मेगावॉट विद्युत उप्तादन की पूर्ण क्षमता प्राप्त कर लेगा। इस संयुक्त उपक्रम में एनटीपीसी की भागीदारी 74 प्रतिशत है जबकि रेलवे की भागीदारी 26 प्रतिशत है। ■

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने रखा 8,000 केडब्ल्यूपी सौर ऊर्जा उत्पादन का लक्ष्य



गुवाहाटी रेलवे स्टेशन में ग्रिड कनेक्टेड सोलर पावर पैनेल

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने सौर उर्जा का उत्पादन शुरू कर दिया है और एलईडी लाइटों के जरिए पारंपरिक बत्तियों को बदला जा रहा है। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के प्रत्येक स्टेशनों में 100 प्रतिशत एलईडी लाइटिंग की व्यवस्था की जा चुकी है। यहां उल्लेखनीय है कि एक असाधारण उपलब्धि के तहत गुवाहाटी स्टेशन ने वर्ष 2017 में 700 केडब्ल्यूपी सौर संयंत्र की शुरुआत कर ग्रिड से जुड़ा हुआ सौर उर्जा द्वारा पूरी तरह ऊर्जित पूर्वोत्तर का प्रथम रेलवे स्टेशन का दर्जा प्राप्त किया है। पूर्वोत्तर में विभिन्न कार्यालय, स्टेशन भवनों, विभिन्न रेलवे क्रॉसिंग्स की छत पर स्थापित सोलर पैनलों द्वारा 2,428 केडब्ल्यूपी सौर उर्जा का उत्पादन हो रहा है, जो सालाना 2 करोड़ रुपये की पारंपरिक उर्जा की बिलों की बचत कर रही है। एक और 1,043 केडब्ल्यूपी सौर उर्जा उत्पादन संयंत्र स्थापनाधीन है। इसके अलावा, करीब 4,365 केडब्ल्यूपी सौर उर्जा की भी स्थापना करने की योजना बनाई गई है। एक बार इन सभी संयंत्रों के चालू हो जाने पर पू.सी. रेलवे में कुल सौर उर्जा उत्पादन करीब 8,000 केडब्ल्यूपी हो जाएगा, जिससे 37 लाख इकाई बिजली का उत्पादन होगा तथा रु. 4.73 करोड़ के बिजली बिलों की वार्षिक बचत होगी। ■

रेल मंत्रालय ने ब्रिटेन के डीएफआईडी के साथ समझौता पत्र पर हस्ताक्षर किए

- ऊर्जा दक्षता हेतु ब्रिटेन के साथ भारतीय रेल का समझौता
- कार्बन फुटप्रिंट में कमी लाने और भारतीय रेल को 'हरित रेल' में परिवर्तित करने का प्रयास

भारतीय रेल को 'हरित रेल' में परिवर्तित करने के लक्ष्य के साथ रेल नेटवर्क के पूर्ण विद्युतीकरण को मंत्रिमंडल की आर्थिक मामलों की समिति (सीसीईए) ने मंजूरी दी है। इससे कार्बन फुटप्रिंट में कमी आएगी और ईंधन की लागत में कमी आने से इसकी वित्तीय स्थिति में भी सुधार होगा। कार्बन फुटप्रिंट में कमी लाने के अपने उत्तरदायित्वों और प्रतिबद्धता के तहत भारतीय रेल इस लक्ष्य को हासिल करने के लिए हरित ऊर्जा के क्षेत्र में कई कदम उठा रही है। ऊर्जा और निरंतरता पर सहयोग के लिए रेल मंत्रालय, भारत सरकार और ब्रिटेन के अंतरराष्ट्रीय विकास विभाग (डीएफआईडी) के बीच 2 दिसम्बर, 2019 को समझौता पत्र पर हस्ताक्षर किए गए। इस समझौता पत्र पर रेलवे बोर्ड के सदस्य (ट्रैक्शन) श्री राजेश तिवारी की मौजूदगी में भारतीय रेल में कार्यकारी निदेशक/ इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग (विकास) श्री राजेश कुमार जैन और डीएफआईडी-भारत के प्रमुख श्री गेविन मैक्गिलिवेरी ने हस्ताक्षर किए। विद्युत क्षेत्र सुधार (पीएसआर) कार्यक्रम के माध्यम से डीएफआईडी के साथ समझौता ज्ञापन भारतीय रेल के लिए

समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर हेतु आयोजित समारोह का एक दृश्य

ऊर्जा दक्षता और ऊर्जा आत्मनिर्भरता के लिए सहयोग की परिकल्पना करता है। इस समझौता ज्ञापन के अंतर्गत निम्नलिखित शामिल होंगे :

- सरकार की समय-समय पर लागू होने वाली नीतियों और नियमों के अनुरूप भारतीय रेल के लिए बिजली की आपूर्ति के शत-प्रतिशत हरित स्रोतों सहित ऊर्जा की योजना जिसमें;
  - नवीकरणीय ऊर्जा की योजना और इस्तेमाल
  - अपतटीय पवन और सौर ऊर्जा भंडारण और नवीन ऊर्जा प्रौद्योगिकियां
  - ऑफ-ग्रिड नवीकरणीय ऊर्जा सेवाएं
- ऊर्जा की निरंतरता को बढ़ावा देने के कदम, जैसे
  - ऊर्जा दक्ष पद्धतियां अपनाना
  - ईंधन दक्षता को सक्षम बनाना
- इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग अवसंरचना का इस्तेमाल
- बैटरी द्वारा संचालित शंटिंग लोकोमोटिव
- प्रशिक्षण कार्यक्रमों, औद्योगिक दौरों, फील्ड दौरों आदि जैसे क्षमता विकास

भारतीय रेल में ऊर्जा के संदर्भ में आत्मनिर्भरता और दक्षता तथा हरित भारतीय रेल सुनिश्चित करने की दिशा में भारतीय रेल का डीएफआईडी, ब्रिटेन के साथ सहयोग लंबे समय तक लाभकारी रहेगा। ■

वस्तुओं की ढुलाई के लिए नए डिब्बे डिजाइन करने पर सम्मेलन आयोजित

नई तरह की वस्तुओं की ढुलाई के अनुरूप डिब्बे डिजाइन करने के लिए रेल मंत्रालय की ओर से एक सम्मेलन आयोजित किया गया। यह इस तरह का तीसरा सम्मेलन था। इसका उद्देश्य ऑटोमोबाइल, इस्पात, सीमेंट, अनाज और अन्य तरह की विशेष वस्तुओं की ढुलाई में आने वाली दिक्कतों से निबटने के अभिनव तरीके ईजाद करने तथा माल ढुलाई के क्षेत्र में भारतीय रेल के लिए बाजारी संभावनाओं का पता लगाने के लिए रोडमैप तय करना था। यह रेलवे द्वारा प्रमुख साझेदारों के सहयोग से माल ढुलाई के क्षेत्र में आनी वाली दिक्कतों का व्यावहारिक समाधान तलाशने का एक प्रयास था।

सम्मेलन का उद्घाटन करते हुए रेलवे बोर्ड के सदस्य श्री राजेश अग्रवाल ने कहा कि हमारा लक्ष्य है कि देश में कुल माल ढुलाई का 45% रेल से किया जाए। उन्होंने कहा कि माल ढुलाई के लिए एक बार समर्पित गलियारा बन जाने से रेल के जरिए सामान लाने ले जाने की गतिविधियों में काफी तेजी आ जाएगी। उन्होंने मालगाड़ी के नए डिब्बे डिजाइन करने का काम तेजी से करने के लिए आरडीएसओ की सराहना की। इस अवसर पर रेलवे बोर्ड के वरिष्ठ सदस्य, रेल मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारी, आरडीएसओ, कॉनकोर और उद्योग जगत् के प्रतिनिधि उपस्थित थे।

पिछले सम्मेलन में विभिन्न हितधारकों के साथ हुई चर्चा के आधार पर रेल के माल ढुलाई के डिब्बों के लिए पांच तरह के डिजाइनों को चिह्नित किया गया था। इस बार सम्मेलन में इन डिब्बों को तैयार करने के लिए निर्धारित समय-सीमा को डेढ़ साल से घटाकर छह महीने कर दिया गया। ■

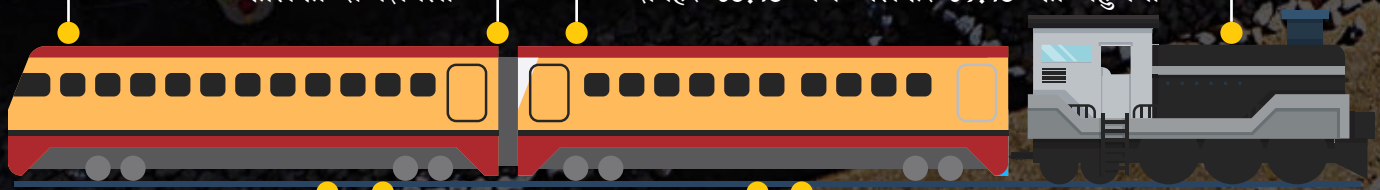
हिम दर्शन

अब आप कालका-शिमला रेल खंड पर हिमालय की प्राकृतिक खूबसूरती व मनोरम दृश्यों का आनंद ट्रेन यात्रा में भी ले सकेंगे। उत्तर रेलवे ने अत्याधुनिक सुविधाओं से सुसज्जित विस्टाडोम कोच से बनी हिम दर्शन ट्रेन शुरू की है।

हिम दर्शन ट्रेन को मार्ग में दोनों तरफ की यात्रा में बड़ोग स्टेशन पर ठहराव प्रदान किया गया है और कालका से शिमला तक इस ट्रेन का एकमुश्त किराया मात्र 630 रुपये निर्धारित किया गया है, जो सब आयु वर्ग के रेलयात्रियों के लिए एक समान है और इस ट्रेन में किसी भी प्रकार की रियायत का प्रावधान नहीं है।

चलने का समय

- 52460 कालका से शिमला — सुबह 07.00 बजे चलकर 12.15 बजे पहुँचेगी
- 52459 कालका से शिमला — दोपहर 03.15 बजे चलकर 09.15 को पहुँचेगी



- **1903** में शुरू हुई कालका-शिमला रेलवे
- **630** रुपये किराया
- **10-20** किमी प्रति घंटे स्पीड
- **15** सीट एक डिब्बे में

एक्सप्रेस

कालका-शिमला रेलवे

हिम दर्शन ट्रेन में 6 विस्टाडोम कोच और 1 सहयात्री सामान कोच (एसएलआर) है। ये 6 विस्टाडोम कोच आधुनिक तकनीक से निर्मित व उच्चस्तरीय सुविधाओं से युक्त हैं।

- बड़ी व चौड़ी शीशे की खिड़कियां
- शीशे की छत
- खिड़कियों व छत को छाया देने के लिए हनीकांब ब्लाइंड्स
- ग्रीष्म ऋतु के लिए एक कोच में ए.सी.
- रिवर्सिबल व समायोजन योग्य आरामदायक सीटें
- आधुनिक टॉयलेट की सुविधा
- उच्चस्तरीय एलईडी लाइटिंग की सुविधा
- आधुनिक विद्युत स्विच व सॉकेट की सुविधा

भारतीय रेल

1960 से रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र हिन्दी मासिक पत्रिका

अगस्त, 1960

जनवरी | पौष–माघ | JANUARY

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
		6 **1** 11 षष्ठी	7 **2** 12 सप्तमी	8 **3** 13 अष्टमी	9 **4** 14 नवमी	10 **5** 15 दशमी
11 **6** 16 एकादशी	12 **7** 17 द्वादशी	13 **8** 18 त्रयोदशी	14 **9** 19 चतुर्दशी	15 **10** 20 पूर्णिमा	1 **11** 21 प्रतिपदा	2 **12** 22 द्वितीया
3 **13** 23 तृतीया	4 **14** 24 चतुर्थी	5 **15** 25 पंचमी	6 **16** 26 षष्ठी	7/8 **17** 27 सप्तमी / अष्टमी	9 **18** 28 नवमी	10 **19** 29 दशमी
11 **20** 30 एकादशी	12 **21** 1 द्वादशी	13 **22** 2 त्रयोदशी	14 **23** 3 चतुर्दशी	15 **24** 4 अमावस्या	1 **25** 5 प्रतिपदा	2 **26** 6 द्वितीया
3 **27** 7 तृतीया	3 **28** 8 तृतीया	4 **29** 9 चतुर्थी	5 **30** 10 पंचमी	6 **31** 11 षष्ठी		

26 गणतंत्र दिवस/Republic Day
01 नववर्ष दिवस/New Year's Day
02 श्री गुरु गोविन्द सिंह जन्मदिवस/Shri Guru Gobind Singh's Birthday
13 लोहड़ी/Lohri
15 मकर संक्रांति / पोंगल/Makar Sankranti/Pongal
30 बसंत पंचमी / श्री पंचमी/Basant Panchami/Sri Panchami

अप्रैल | चैत्र–वैशाख | APRIL

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
		8 **1** 12 अष्टमी	9 **2** 13 नवमी	10 **3** 14 दशमी	11 **4** 15 एकादशी	12 **5** 16 द्वादशी
13 **6** 17 त्रयोदशी	14 **7** 18 चतुर्दशी	15/1 **8** 19 पूर्णिमा / प्रतिपदा	2 **9** 20 द्वितीया	3 **10** 21 तृतीया	4 **11** 22 चतुर्थी	5 **12** 23 पंचमी
6 **13** 24 षष्ठी	7 **14** 25 सप्तमी	8 **15** 26 अष्टमी	9 **16** 27 नवमी	10 **17** 28 दशमी	11 **18** 29 एकादशी	12 **19** 30 द्वादशी
13 **20** 31 त्रयोदशी	14 **21** 1 चतुर्दशी	15 **22** 2 अमावस्या	15 **23** 3 अमावस्या	1 **24** 4 प्रतिपदा	2 **25** 5 द्वितीया	3 **26** 6 तृतीया
4 **27** 7 चतुर्थी	5 **28** 8 पंचमी	6 **29** 9 षष्ठी	7 **30** 10 सप्तमी			

02 राम नवमी/Ram Navami
06 महावीर जयंती/Mahavir Jayanti
10 गुड फ्राइडे/Good Friday
12 ईस्टर रविवार/Easter Sunday
13 वैशाखी / विशु/Vaisakhi/Vishu
14 मैसादी / वैशाखदी (बंगाल) / बहाग बिहु (असम)/
Mesadi/Vaisakhadi (Bengal)/Bahag Bihu (Assam)

फरवरी | माघ–फाल्गुन | FEBRUARY

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
					7 **1** 12 सप्तमी	8 **2** 13 अष्टमी
9 **3** 14 नवमी	10 **4** 15 दशमी	11 **5** 16 एकादशी	12 **6** 17 द्वादशी	13 **7** 18 त्रयोदशी	14 **8** 19 चतुर्दशी	15 **9** 20 पूर्णिमा
1/2 **10** 21 प्रतिपदा / द्वितीया	3 **11** 22 तृतीया	4 **12** 23 चतुर्थी	5 **13** 24 पंचमी	6 **14** 25 षष्ठी	7 **15** 26 सप्तमी	8 **16** 27 अष्टमी
9 **17** 28 नवमी	10 **18** 29 दशमी	11 **19** 30 एकादशी	12 **20** 1 द्वादशी	13 **21** 2 त्रयोदशी	14 **22** 3 चतुर्दशी	15 **23** 4 अमावस्या
1 **24** 5 प्रतिपदा	2 **25** 6 द्वितीया	3 **26** 7 तृतीया	4 **27** 8 चतुर्थी	5 **28** 9 पंचमी	5 **29** 10 पंचमी	

09 श्री गुरु रविदास जन्मदिवस/Shri Guru Ravidas's Birthday
18 स्वामी दयानन्द सरस्वती जयन्ती/
Swami Dayananda Saraswati Jayanti
19 शिवाजी जयन्ती/Shivaji Jayanti
21 महाशिवरात्रि/Maha Shivaratri

मई | वैशाख–ज्येष्ठ | MAY

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
				8 **1** 11 अष्टमी	9 **2** 12 नवमी	10 **3** 13 दशमी
11/12 **4** 14 एकादशी / द्वादशी	13 **5** 15 त्रयोदशी	14 **6** 16 चतुर्दशी	15 **7** 17 पूर्णिमा	1 **8** 18 प्रतिपदा	2 **9** 19 द्वितीया	3 **10** 20 तृतीया
4/5 **11** 21 चतुर्थी / पंचमी	6 **12** 22 षष्ठी	7 **13** 23 सप्तमी	7 **14** 24 सप्तमी	8 **15** 25 अष्टमी	9 **16** 26 नवमी	10 **17** 27 दशमी
11 **18** 28 एकादशी	12 **19** 29 द्वादशी	13 **20** 30 त्रयोदशी	14 **21** 31 चतुर्दशी	15 **22** 1 अमावस्या	1 **23** 2 प्रतिपदा	2 **24** 3 द्वितीया
3 **25** 4 तृतीया	4 **26** 5 चतुर्थी	5 **27** 6 पंचमी	6 **28** 7 षष्ठी	7 **29** 8 सप्तमी	8 **30** 9 अष्टमी	9 **31** 10 नवमी

07 बुद्ध पूर्णिमा/Budha Purnima
25 ईद–उल–फितर/Id-ul-Fitr
08 श्री गुरु रवीन्द्रनाथ जयंती/Shri Guru Rabindranath's Birthday
22 जमात–उल–विदा/Jamat-ul-Vida

मार्च | फाल्गुन–चैत्र | MARCH

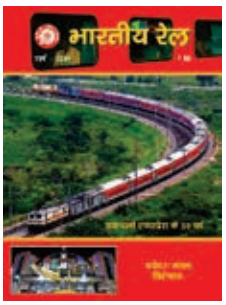
सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
6 **30** 10 षष्ठी	7 **31** 11 सप्तमी					6 **1** 11 षष्ठी
7 **2** 12 सप्तमी	8 **3** 13 अष्टमी	9 **4** 14 नवमी	10 **5** 15 दशमी	11 **6** 16 एकादशी	12/13 **7** 17 द्वादशी / त्रयोदशी	14 **8** 18 चतुर्दशी
15 **9** 19 पूर्णिमा	1 **10** 20 प्रतिपदा	2 **11** 21 द्वितीया	3 **12** 22 तृतीया	4/5 **13** 23 चतुर्थी / पंचमी	6 **14** 24 षष्ठी	7 **15** 25 सप्तमी
8 **16** 26 अष्टमी	9 **17** 27 नवमी	10 **18** 28 दशमी	11 **19** 29 एकादशी	12 **20** 30 द्वादशी	12 **21** 1 द्वादशी	13 **22** 2 त्रयोदशी
14 **23** 3 चतुर्दशी	15 **24** 4 अमावस्या	1 **25** 5 प्रतिपदा	2 **26** 6 द्वितीया	3 **27** 7 तृतीया	4 **28** 8 चतुर्थी	5 **29** 9 पंचमी

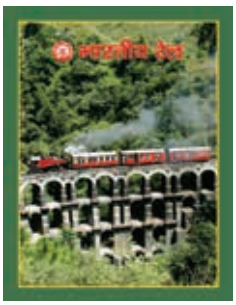
10 होली/Holi
09 होलिका दहन / दोलयात्रा / हज़रत अली जन्मदिवस/
Holika Dahan/Dolyatra/Hazarat Ali's Birthday
25 चैत्र शुक्लादी / गुडी पड़वा / उगाड़ी / चेती चाँद/
Chaitra Sukladi/Gudi Padava/Ugadi/Cheti Chand

जून | ज्येष्ठ–आषाढ़ | JUNE

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
10 **1** 11 दशमी	11 **2** 12 एकादशी	12 **3** 13 द्वादशी	13/14 **4** 14 त्रयोदशी / चतुर्दशी	15 **5** 15 पूर्णिमा	1 **6** 16 प्रतिपदा	2 **7** 17 द्वितीया
3 **8** 18 तृतीया	4 **9** 19 चतुर्थी	5 **10** 20 पंचमी	6 **11** 21 षष्ठी	7 **12** 22 सप्तमी	8 **13** 23 अष्टमी	9 **14** 24 नवमी
10 **15** 25 दशमी	11 **16** 26 एकादशी अहोरात्र	11 **17** 27 एकादशी	12 **18** 28 द्वादशी	13 **19** 29 त्रयोदशी	14 **20** 30 चतुर्दशी	15 **21** 31 अमावस्या
1 **22** 1 प्रतिपदा	2 **23** 2 द्वितीया	3 **24** 3 तृतीया	4 **25** 4 चतुर्थी	5/6 **26** 5 पंचमी / षष्ठी	7 **27** 6 सप्तमी	8 **28** 7 अष्टमी
9 **29** 8 नवमी	10 **30** 9 दशमी					

23 रथ यात्रा/Rath Yatra





■ शनिवार / रविवार / राजपत्रित अवकाश ■ प्रतिबन्धित अवकाश

website: www.indianrailways.gov.in

हीरक जयंती वर्ष

2020

विक्रमी 2076-77 | शक् 1941-1942

जुलाई आषाढ़–श्रावण JULY

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
		11 1 10 एकादशी	12 2 11 द्वादशी	13 3 12 त्रयोदशी	14 4 13 चतुर्दशी	15 5 14 पूर्णिमा
1 6 15 प्रतिपदा	2 7 16 द्वितीया	3 8 17 तृतीया	4 9 18 चतुर्थी	5 10 19 पंचमी	6 11 20 षष्ठी	7 12 21 सप्तमी
8 13 22 अष्टमी	9 14 23 नवमी	10 15 24 दशमी	11 16 25 एकादशी	12 17 26 द्वादशी	13 18 27 त्रयोदशी	14 19 28 चतुर्दशी
15 20 29 अमावस्या	1 21 30 प्रतिपदा	2 22 31 द्वितीया	3 23 1 तृतीया	4 24 2 चतुर्थी	5 25 3 पंचमी	6 26 4 षष्ठी
7/8 27 5 सप्तमी / अष्टमी	9 28 6 नवमी	10 29 7 दशमी	11 30 8 एकादशी	12 31 9 द्वादशी		

अगस्त श्रावण–भाद्रपद AUGUST

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
13 31 9 त्रयोदशी					13 1 10 त्रयोदशी	14 2 11 चतुर्दशी
15 3 12 पूर्णिमा	1 4 13 प्रतिपदा	2 5 14 द्वितीया	3 6 15 तृतीया	4 7 16 चतुर्थी	5 8 17 पंचमी	6 9 18 षष्ठी
6 10 19 षष्ठी	7 11 20 सप्तमी	8 12 21 अष्टमी	9 13 22 नवमी	10 14 23 दशमी	11 15 24 एकादशी	12 16 25 द्वादशी
13 17 26 त्रयोदशी	14 18 27 चतुर्दशी	15/1 19 28 अमावस्या / प्रतिपदा	2 20 29 द्वितीया	3 21 30 तृतीया	4 22 31 चतुर्थी	5 23 1 पंचमी
6 24 2 षष्ठी	7 25 3 सप्तमी	8 26 4 अष्टमी	9 27 5 नवमी	10 28 6 दशमी	11 29 7 एकादशी	12 30 8 द्वादशी

01 ईद–उल–जुहा (बकरीद)/Id-ul-Zuha (Bakrid)
12 जन्माष्टमी/Janmashtami
15 स्वतंत्रता दिवस/Independence Day
30 मुहर्रम/Muharram
03 रक्षा बंधन/Raksha Bandhan
11 जन्माष्टमी (स्मार्त)/Janmashtami (Smarta)
16 पारसी नववर्ष दिवस / नौरोज/Parsi New Year's Day/Nauroj
22 विनायक चतुर्थी / गणेश चतुर्थी/Vinayaka Chaturthi/Ganesh Chaturthi
31 ओणम या थिरु ओणम दिवस/Onam or Thiru Onam Day

सितम्बर भाद्रपद–आश्विन SEPTEMBER

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
	14 1 10 चतुर्दशी	15 2 11 पूर्णिमा	1 3 12 प्रतिपदा	2 4 13 द्वितीया	3 5 14 तृतीया	4 6 15 चतुर्थी
5 7 16 पंचमी	6 8 17 षष्ठी	7 9 18 सप्तमी	8 10 19 अष्टमी	9 11 20 नवमी	10 12 21 दशमी	11 13 22 एकादशी
12 14 23 द्वादशी	13 15 24 त्रयोदशी	14 16 25 चतुर्दशी	15 17 26 अमावस्या	1 18 27 प्रतिपदा	2/3 19 28 द्वितीया / तृतीया	4 20 29 चतुर्थी
5 21 30 पंचमी	6 22 31 षष्ठी	7 23 1 सप्तमी	8 24 2 अष्टमी	9 25 3 नवमी	10 26 4 दशमी	11 27 5 एकादशी
12 28 6 द्वादशी	13 29 7 त्रयोदशी	14 30 8 चतुर्दशी				

अक्टूबर आश्विन–कार्तिक OCTOBER

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
			15 1 9 पूर्णिमा	1 2 10 प्रतिपदा	2 3 11 द्वितीया	2 4 12 द्वितीया
3 5 13 तृतीया	4 6 14 चतुर्थी	5 7 15 पंचमी	6 8 16 षष्ठी	7 9 17 सप्तमी	8 10 18 अष्टमी	9 11 19 नवमी
10 12 20 दशमी	11 13 21 एकादशी	12 14 22 द्वादशी	13/14 15 23 त्रयोदशी / चतुर्दशी	15 16 24 अमावस्या	1 17 25 प्रतिपदा	2 18 26 द्वितीया
3 19 27 तृतीया	4 20 28 चतुर्थी	5 21 29 पंचमी	6 22 30 षष्ठी	7 23 1 सप्तमी	8 24 2 अष्टमी	9 25 3 नवमी
10 26 4 दशमी	11 27 5 एकादशी	12 28 6 द्वादशी	13 29 7 त्रयोदशी	14 30 8 चतुर्दशी	15 31 9 पूर्णिमा	

02 महात्मा गाँधी जन्मदिवस/Mahatma Gandhi's Birthday
25 दशहरा/Dussehra
30 मिलाद–उन–नबी व ईद–ए–मिलाद (पैगम्बर मोहम्मद साहब का जन्मदिवस)/Milad-un-Nabi or Id-e-Milad (Birthday of Prophet Mohammad)
23 दशहरा (महा सप्तमी)/Dussehra (Maha Saptami) (Addl.)
24 दशहरा (महा अष्टमी)/(महा नवमी)/Dussehra (Maha Ashtami)/(Maha Navmi) (Addl.)
26 विजय दशमी (बंगाल, केरल)/Vijay Dashmi (Bengal, Kerala)
31 महर्षि वाल्मीकि जन्मदिवस/Maharishi Valmiki's Birthday

नवम्बर कार्तिक–मार्गशीर्ष NOVEMBER

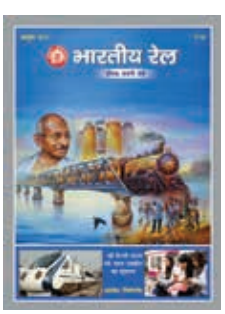
सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
15 30 9 पूर्णिमा						1 1 10 प्रतिपदा
2 2 11 द्वितीया	3 3 12 तृतीया	4 4 13 चतुर्थी	5 5 14 पंचमी	6 6 15 षष्ठी	6 7 16 षष्ठी	7 8 17 सप्तमी
8/9 9 18 अष्टमी / नवमी	10 10 19 दशमी	11 11 20 एकादशी	12 12 21 द्वादशी	13 13 22 त्रयोदशी	14 14 23 चतुर्दशी	15 15 24 अमावस्या
1/2 16 25 प्रतिपदा / द्वितीया	3 17 26 तृतीया	4 18 27 चतुर्थी	5 19 28 पंचमी	6 20 29 षष्ठी	7 21 30 सप्तमी	8 22 1 अष्टमी
9 23 2 नवमी	10 24 3 दशमी	11 25 4 एकादशी	12 26 5 द्वादशी	12 27 6 द्वादशी	13 28 7 त्रयोदशी	14 29 8 चतुर्दशी

14 दीवाली / दीपावली/Diwali (Deepavali)
30 श्री गुरु नानक देव जन्मदिवस/Shri Guru Nanak Dev's Birthday
04 करक चतुर्थी (करवा चौथ)/Karaka Chaturthi (Karva Chouth)
14 नरक चतुर्दशी/Naraka Chaturdasi
15 गोवर्धन पूजा/Govardhan Puja
16 भाई–दूज/Bhai Duj
20 प्रतिहार षष्ठी या सूर्य षष्ठी (छठ पूजा)/Pratihar Shashthi or Surya Shashthi (Chhat Puja)
24 श्री गुरु तेग बहादुर शहीदी दिवस/Shri Guru Tegh Bahadur's Martyrdom Day

दिसम्बर मार्गशीर्ष–पौष DECEMBER

सोम/Mon	मंगल/Tue	बुध/Wed	गुरु/Thu	शुक्र/Fri	शनि/Sat	रवि/Sun
	1 1 10 प्रतिपदा	2 2 11 द्वितीया	3 3 12 तृतीया	4 4 13 चतुर्थी	5 5 14 पंचमी	6 6 15 षष्ठी
7 7 16 सप्तमी	8 8 17 अष्टमी	9 9 18 नवमी	10 10 19 दशमी	11/12 11 20 एकादशी / द्वादशी	13 12 21 त्रयोदशी	14 13 22 चतुर्दशी
15 14 23 अमावस्या	1 15 24 प्रतिपदा	2 16 25 द्वितीया	3 17 26 तृतीया	4 18 27 चतुर्थी	5 19 28 पंचमी	6 20 29 षष्ठी
7 21 30 सप्तमी	8 22 1 अष्टमी	9 23 2 नवमी	10 24 3 दशमी	11 25 4 एकादशी	12 26 5 द्वादशी	13 27 6 त्रयोदशी
14 28 7 चतुर्दशी	14 29 8 चतुर्दशी	15 30 9 पूर्णिमा	1 31 10 प्रतिपदा			

25 क्रिसमस दिवस/Christmas Day
24 क्रिसमस पूर्व संध्या/Christmas Eve



Follow us on /RailMinIndia

Email : editorbhartiyarail@gmail.com

स्टेशन सौंदर्यीकरण

बीकानेर रेलवे स्टेशन

आदिलाबाद रेलवे स्टेशन

बेल्लारी रेलवे स्टेशन

पोरबंदर रेलवे स्टेशन

मैसुरू रेलवे स्टेशन

मध्य रेल के यात्रियों को वातानुकूलित ईएमयू का तोहफा

नए वर्ष में मध्य रेल अपने यात्रियों को पहली वातानुकूलित ईएमयू (इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट) लोकल ट्रेन सेवा का तोहफा दे रही है। आईसीएफ (इंटीग्रल कोच फैक्ट्री) चेन्नै ने स्वदेशी वातानुकूलित ईएमयू ट्रेन सेट को नए तरीके से बनाया है। इस ट्रेन में ड्राइविंग कैब सहित 12 डिब्बे हैं।

विशेषताएं

यात्री और ड्राइवर के लिए एयर कंडीशनिंग सिस्टम। प्रत्येक कोच में एयर कंडीशनिंग के लिए 2X15 टन क्षमता की माउण्टेन पैकेज यूनिट (आरएमपीयू)।

एयर स्प्रिंग सस्पेंशन: उत्कृष्ट सवारी आराम के लिए और उपनगरीय ट्रैफिक के सुपर डेंस क्रश लोड को बनाए रखने के लिए ईएमयू रेक को दो बोगियों के साथ माध्यमिक वायु सस्पेन्सन के साथ यह प्रत्येक बोगी पर प्रदान किया जाता है।

पैसेंजर एड्रेस और यात्री सूचना प्रणाली (पीएपीआईएस): इंटरकॉम सुविधा वाले यात्री के लिए एक जीपीएस आधारित सूचना प्रणाली है। इस प्रणाली के माध्यम से यात्री सूचना, इंटरकॉम के माध्यम से ड्राइवर-गार्ड संचार, ईटीयू, ट्रेन रेडियो के माध्यम से यात्री संचार के लिए ड्राइवर/गार्ड की सुविधा प्रदान की गई है।

हेड कोड डिस्प्ले: हैंडलैंप और महिला कोच की स्थिति के साथ अंग्रजी और हिन्दी में एलईडी आधारित हेड कोड डिस्प्ले दोनों ड्राइविंग ट्रेलर कोचों के सामने दिए गए हैं।

एर्गोनॉमिक डिजाइन स्टेनलेस स्टील यात्री सीटें।

बाहर का मनोरम दृश्य देखने के लिए चौड़ी और डबल ग्लास की सीलबंद बड़ी खिड़कियाँ।

अलार्म चेन पुलिंग और दरवाजा खराबी के लिए एलईडी आधारित कोच पहचान प्रणाली।

सीधी ओर की दीवारों के साथ विशाल और मजबूत स्टेनलेस कोच।

वेस्टिब्यूल डिलमें एयर टाइट गैंगवे (वेस्टिब्यूल्स) और 6 कोचों के लिए उपलब्ध वेस्टिब्यूल।

एल्यूमीनियम मॉड्यूलर सामान रैक के साथ नीचे पाली कार्बोनेट पारदर्शी ग्लास।

बेहतर रौशनी और ऊर्जा संरक्षण के लिए एलईडी आधारित प्रकाश व्यवस्था।

प्रत्येक कोच में कोच डिस्प्ले: प्रत्येक कोच में दो-पक्षीय प्रदर्शन और दो डबल पक्षीय प्रदर्शन हैं।

यात्री सुविधाएं

विद्युत रूप से संचालित स्वचालित डोर क्लोजर सिस्टम: ट्रैक्शन को दरवाजे के बंद होने के साथ इंटरलॉक किया जाता है। रैक में किसी भी दरवाजे के बंद नहीं होने की स्थिति में, टीसीएमएस द्वारा कर्षण को अवरुद्ध किया जाता है।

ट्रेन के ठहराव के मामले में, प्रत्येक कोच में एक मैनुअल डोर ओपनिंग सिस्टम भी है जिसे एक्सेस किया जा सकता है।

पैसेंजर अलार्म सिस्टम: एसीपी के मामले में दोनों ड्राइविंग कैब में आपातकालीन घंटी काम करती है। प्रत्येक कोच को कोच के दोनों किनारों पर एक संकेत प्रकाश के साथ प्रदान किया जाता है। इन रौशनी को अलार्म चेन पुलिंग सिस्टम के साथ एकीकृत किया गया है। जब भी कोचों में चेन पुलिंग होती है तो ये लाइटें इमरजेंसी में काम लेने के लिए प्लेटफॉर्म स्टाफ को एक सटीक संकेत देती हैं।

इमरजेंसी टॉक बैक पैपीस का एक हिस्सा है, जो आपात स्थिति में यात्री, गार्ड और मोटरमैन के बीच संचार के लिए प्रदान किया जाता है।

नेताजी सुभाष चंद्र बोस, आज़ाद हिंद फौज और रेलवे

श्री बी.एम.एस. बिष्ट
सेवानिवृत्त महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे

आज़ाद हिंद फौज (आईएनए) का उदय सिंगापुर में हुआ था, जहां 15 फरवरी, 1942 को 85 हजार ब्रिटिश सैनिकों ने मलाया में जापानियों के आगे आत्मसमर्पण किया था। इनमें से 60 हजार भारतीय थे। इनमें से लगभग 25 हजार भारतीय, जो जापानी कैद में थे और उनमें से कुछ अधिकारी भी थे, उन्होंने अंग्रेजों को छोड़कर आईएनए ज्वाइन कर ली, जो सुभाष चन्द्र बोस के नेतृत्व में भारत को आज़ाद कराने के लिए बनी थी। मेजर जनरल शाहनवाज़ खान के अनुसार, युद्ध के अंतिम चरण में आईएनए मई, 1944 में बर्मा सीमा से मणिपुर के मावडाक में भारतीय सीमा में घुसी, जो बर्मा के अक्याब से 100 मील दूर है, लेकिन नेताजी के विश्वासपात्र एवं बाद में नेताजी की अस्थाई आजाद सरकार के प्रचार-प्रसार मंत्री एस. ए. अय्यर के अनुसार आईएनए ने 18 मार्च, 1944 को भारतीय तिरंगा मोईरंग, मणिपुर में फहराया था।

शाहनवाज खान ने अपनी कहानी में बताया है कि आईएनए इम्फाल से सिर्फ 2 मील दूर रह गई थी जहां इम्फाल कैंपेन आखिरकार फेल हो गया और आईएनए को वापस लौटना पड़ा। आईएनए ने असम बंगाल रेलवे के मणिपुर रोड (बाद में दीमापुर) स्टेशन पर कब्जा किया जोकि कोहिमा के निकट है और जहां जापानियों एवं ब्रिटिश भारतीय सैनिक टुकड़ियों के बीच लड़ाई हुई, जिसमें ब्रिटिश सैनिकों को स्पष्ट जीत हासिल हुई। इतना होने पर भी आईएनए ने अपने ऑपरेशन के दौरान भारतीय रेल का उपयोग नहीं किया।

लेकिन आईएनए ने रेलवे का इस्तेमाल परिवहन के साधन के रूप में बर्मा में अपनी टुकड़ियों को भेजने के लिये अवश्य किया था। 'माय मेमोरीज ऑफ आईएनए एंड इट्स नेताजी' (1946) में आईएनए के मेजर जनरल एवं स्वतंत्र भारत के उप रेल मंत्री शाहनवाज खान के अनुसार ''रेजीमेंटल मुख्यालय एवं दो बटालियन यथा-नंबर 2 एवं 3 बटालियन को 4 एवं 5 फरवरी, 1944 को रंगून से रेलगाड़ी द्वारा मांडले भेजा गया। हालांकि दुश्मन विमानों द्वारा पुलों को उड़ाए जाने की वजह से आईएनए फौज को काफी दूरी पैदल ही तय करनी पड़ी। बाद में आईएनए की टुकड़ियों को मांडले से बर्मा में भारतीय सीमा के निकट लगभग 300 लोगों की टुकड़ियों को रेलगाड़ी (मांडले से यू (YEU) तक रेलगाड़ी से) और उसके बाद पैदल कलेवा भेजा गया। तामू से ह्यूमाइन एवं उखरुल (मणिपुर में) और फिर खारसोम एवं कोहिमा तक हमारे आदमियों ने बुलंद पहाड़ियों पर तिरंगा लहराया।''

पूर्व ब्रिटिश इंटेलिजेंस अधिकारी ह्यू टॉय ने अपनी विख्यात पुस्तक 'सुभाष चंद्र बोस : द स्प्रिंग टाइगर' (1959) की भूमिका में लिखा है कि बोस अपने मुख्यालय एवं कैबिनेट के प्रमुख सदस्यों के साथ 17 जनवरी, 1944 को रेलगाड़ी से रंगून पहुंचे और जापानी कमांडर-इन-चीफ जनरल कवाबे से भारत पर हमला बोलने के बारे में विचार-विमर्श किया, जिसकी तैयारी के लिए सुभाष रेजीमेंट पहले ही आगे बढ़ चुकी थी।

सुभाष चंद्र बोस ने पाया कि उनकी राष्ट्रीय पताका इम्फाल, कोहिमा यहां तक कि ब्रह्मपुत्र नदी के किनारे फहरा रही थी, और लोग बांहें फैलाए आईएनए का स्वागत कर रहे थे। 24 जनवरी को पूरा दिन उन्होंने रेजीमेंट की समीक्षा करते हुए बिताया, जहां उन्होंने रेजीमेंट की परेड का निरीक्षण किया, उनके अभ्यास देखे और अपने अधिकारियों से बात की। ये वही साथी थे, जो भारतीयों के अधिकार और मान बढ़ा रहे थे। तीन फरवरी को अपने प्रेरक भाषण में उन्होंने कहा: ''रक्त पुकार रहा है। जागो! हमारे पास खोने के लिए समय नहीं है। अपने हथियार उठाओ.... दिल्ली जाने वाली सड़क ही आजादी की सड़क है (दिल्ली चलो!)।''

अगले तीन दिनों में रेजीमेंट मोर्चे की ओर बढ़ी और नेताजी अपनी ट्रेन से उन्हें आगे बढ़ते देखते रहे और अपनी आंखों में आंसू नहीं रोक सके।

इसके अलावा 'आईएनए' के मार्च के दौरान उन्होंने आईएनए की दूसरी एवं तीसरी रेजीमेंट, जो इम्फाल जा रही थी को अपने भाषणों, निरीक्षणों एवं व्यक्तिगत संपर्क के जरिये प्रेरित किया और मनोबल बढ़ाया।

रंगून से उत्तर की ओर कार्रवाई मार्च माह के अंत में शुरू हुई। एक बार फिर

मोईरंग, मणिपुर जहां आईएनए ने 18 मार्च, 1944 को भारतीय तिरंगा फहराया था

उन्होंने विदाई भाषण दिया... अधिकारी और सैनिक रंगून से मांडले की ओर लंबी यात्रा पर चल पड़े, लेकिन इस बार इतनी भावनाएँ नहीं थीं।

जापानी टुकड़ी और आईएनए ने भारतीय सीमा 19 मार्च को पार की। 7 अप्रैल, 1944 को इम्फाल अभियान शुरू किया गया, जिसमें नेताजी स्वयं शामिल थे। उन्होंने मांडले के निकट एक छोटे कस्बे माम्यो में अपना छोटा-सा मुख्यालय बनाया। यहां से इम्फाल महज तीन हफ्तों की दूरी पर था, लेकिन दुर्भाग्य से यह दूरी कभी तय नहीं हो सकी क्योंकि भारतीय और जापानी टुकड़ियां खराब मौसम और कम रसद की वजह से हार गईं। बाद में नेताजी और उनके थके हुए साथी रंगून से स्याम (थाईलैंड) की ओर चल पड़े। 21 वाहनों का छोटा-सा काफिला जब 25 अप्रैल को मौलमेन रोड पहुंचा तो वह अपने लोगों की देखभाल करने, उनके लिये भोजन, पेयजल, छद्मआवरण (कैमोफ्लाज) की व्यवस्था करने के लिए आ गए। उन्होंने साल्टांग नदी की ओर अंतिम 10 मील की दूरी पैदल तय की। उन्होंने स्वयं तीन रातों तक पैदल यात्रा की जब तक कि उनकी पूरी पार्टी के लिए वाहन की व्यवस्था नहीं हो गई। बोस का व्यक्तिगत साहस, दृढ़ निश्चय, सामान्य लोगों की पीड़ा को समझने की भावना, अथक परिश्रम एवं नेतृत्व गुणों के सभी साथी मुरीद हो गए थे।

मई में सब मौलमेन पहुंचे थे। थोड़े आराम के बाद यहां से आधे लोग रेलगाड़ी से और आधे सड़क मार्ग से आगे बढ़े। अंग्रेजों द्वारा कबाव के निकट मणिपुर बेसिन एवं पूर्वोत्तर क्षेत्र के असम में स्थित हवाई पट्टी से पुलों पर की जा रही बमबारी से रेलयात्रा करना बेहद मुश्किल और खतरनाक हो गया था। रेलवे के प्रशंसक (रेलवे फैन्स) छोटी हवाई पट्टी और बंकर्स के अवशेष अभी भी असम के डिगबोई रिफाइनरी एरिया में देख सकते हैं। इसलिए दिन में नहीं निकला गया। रेलगाड़ी सिर्फ रात में चल सकती थी, अत: प्रगति बेहद धीमी थी। नेताजी रेलगाड़ी के ठहराव पर अपने साथियों से मिलते थे और उनका हालचाल लेते और देखभाल करते थे। टुकड़ी को बैंकॉक जाना था। नेताजी 15 मई को बैंकाक पहुंचे जहां उन्हें अपनी टुकड़ी के साथ-साथ उन भारतीय शरणार्थियों का भी इंतजाम करना था जो युद्ध के कारण बर्मा की खराब परिस्थितियों के कारण साथ आ गये थे।

हालांकि उपरोक्त वर्णन एक उत्साही रेल प्रशंसक (रेलवे फैन्स) की दृष्टि से काफी अधूरा लगता है, क्योंकि इनसे यह पता नहीं चलता कि उस ट्रेन का कम्पोजीशन कैसा था, उसका विन्यास कैसा था, कौन से इंजन प्रयोग किये गये, उसका टाइम टेबल क्या था, ट्रेन के चालक दल में कौन-कौन थे इत्यादि।

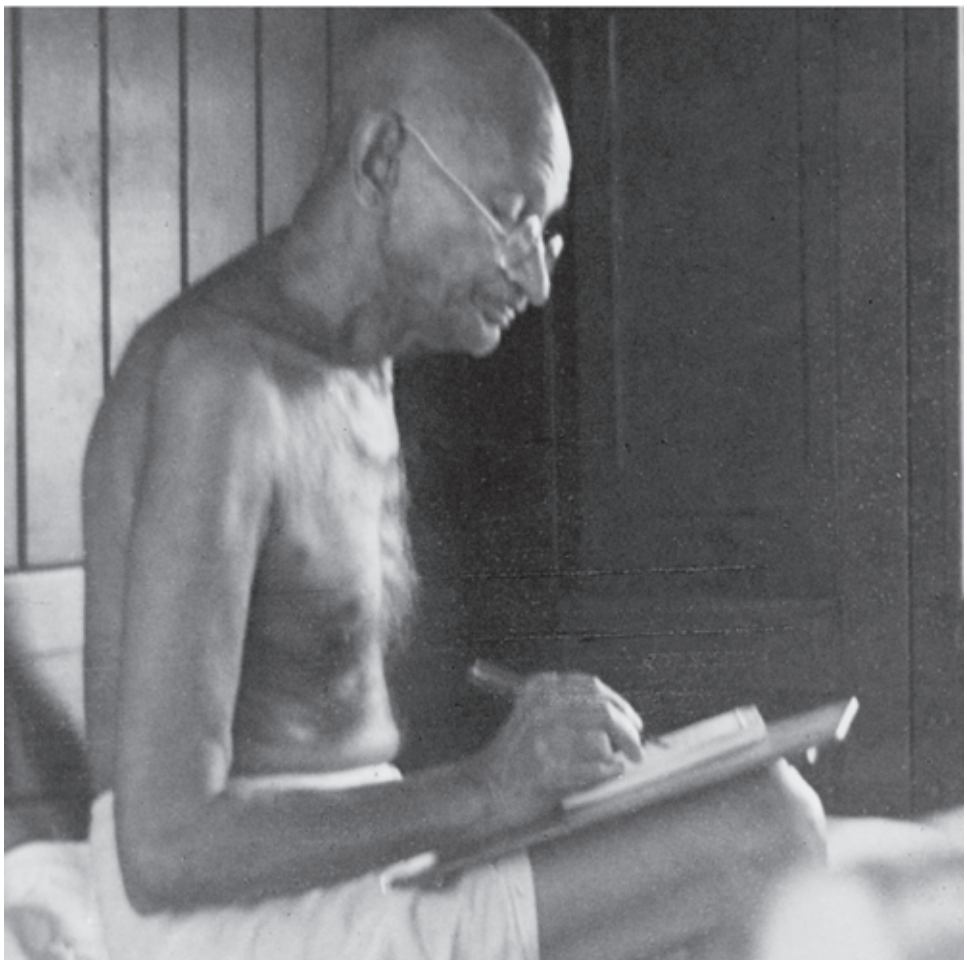
हो भी क्यों न, आखिर ये कहानियां इतिहासकारों द्वारा लिखी गई हैं न कि रेल का इतिहास लिखने वालों द्वारा। हो सकता है कि इस बारे में कुछ और अनुसंधान सामने आए। संयोग से मुझे कुछ ऐसी ही और बेहतर तथा संतुलित जानकारी पीटर वार्ड जाय की 'द फॉरगॉटन आर्मी.. इंडियाज स्ट्रगल फॉर इंडीपेंडेंस, 1942-1945', (1994) में मिली। यह जब युद्ध 1945 में अपनी समाप्ति की ओर था, तब आईएनए के सैनिकों के बर्मा से स्याम (थाईलैंड) की ओर निकल जाने के समय रेलगाड़ियों की जानकारी देती है। बोस अपने सैनिकों, विशेषकर अपनी महिला रेजीमेंट 'झांसी की रानी' रेजीमेंट की सदस्यों की कुशलतापूर्वक वापसी को लेकर काफी चिंतित थे। लेफ्टिनेंट जानकी देवर, जो कि 100 महिला सैनिकों की टुकड़ी का नेतृत्व कर रही थीं, उन्होंने मौलमेन से रेल यात्रा का वर्णन किया है, जो 'मौत की रेलवे' के नाम से कुख्यात रेलवे का पश्चिमी टर्मिनस था। यह बर्मा और थाईलैंड की सीमा थी। लेफ्टिनेंट जानकी ने अपनी डायरी में लिखा, (''हमें कुछ सामान के साथ कुछ मालडिब्बों में ठूंस-ठूंस कर पैक कर दिया गया, तो भी यह कीचड़ में चलने से बेहतर था। हमारी ट्रेन मोलमीन से देर रात रवाना हुई। सुबह एक बजे वह अचानक रुक गई। इसका कारण था कि एक पुल अमेरिकन बमबारी के बाद टूट गया था... .. 'झांसी की रानी' टुकड़ी को ट्रेन से उतारकर उनके सामान को बैलगाड़ी में लाद कर उन्हें रात को ही पैदल रवाना कर दिया गया। अगले दिन सुबह-सुबह उन्होंने एक रेलवे स्टेशन के निकट एक कैमोफ्लाज्ड शेल्टर में शरण ली। उन्होंने पाया कि जापानी सैनिकों की एक टुकड़ी, अपनी उस मालगाड़ी की देखभाल कर रही थी, जिस ट्रेन से वह यात्रा कर रही थी। चूंकि दिन निकल आया था और यात्रा सिर्फ रात को ही करनी थी, इसलिए वे मालगाड़ी के डिब्बों को (जिनमें सैनिक एवं उनका साजो-सामान था) अलग-अलग करके ट्रैक पर दूर-दूर खड़े कर रहे थे, ताकि उन्हें हवाई हमलों से बचाया जा सके। रेल इंजन को भी उन्होंने अलग करके बांसों के बीच में छुपा दिया था।''

शाम होते ही जापानी कमांडर ने ट्रेन को फिर से जोड़ा और सैनिकों के साथ रात के अंधेरे में ट्रेन चल पड़ी। 1945 की मई के मध्य में लेफ्टिनेंट जानकी देवर एवं उनकी लगभग 100 महिला साथी तथा 16 हजार अन्य पुरुष सैनिक बैंकाक सुरक्षित पहुंच गए.....। ■

(आईएनए की बाकी की कहानी का इस लेख से कोई संबंध नहीं है।)

गांधीजी, चिट्ठियाँ और भारतीय रेल

श्री अरविंद कुमार सिंह
वरिष्ठ पत्रकार और लेखक



भारतीय स्वाधीनता संग्राम की सबसे बड़ी हस्ती महात्मा गांधी की आम जनमानस पर इतनी गहरी पकड़ कैसे बनी और उनकी संवाद शैली इतनी प्रभावी किस प्रकार से थी, इसे लेकर तमाम अध्ययन मनन दशकों से जारी है। आज जब हम गांधीजी के 150वें साल को मना रहे हैं तो भारत संचार और सूचना क्रांति के नए दौर में जी रहा है, लेकिन जब गांधीजी ने स्वाधीनता संग्राम की बागडोर संभाली थी तो भारत में साक्षरता नाम मात्र की थी। रेलों की पहुंच देश के कई हिस्सों तक थी, लेकिन सुविधाएं लचर थीं। संचार और परिवहन के बाकी साधनों की स्थिति बेहद कमजोर थी। पराधीनता के साथ कई विसंगतियां और कमजोरियां थीं और भयानक गरीबी भी।

गांधीजी को महान नायक बनाने में भारतीय रेल और भारतीय डाक, दोनों संस्थाओं का अहम् योगदान रहा। हालांकि तब ये दोनों संस्थाएं अंग्रेजी राज का सबसे ताकतवर हथियार थीं, लेकिन गांधीजी ने इनको अपनी संवाद कला का अभिन्न अंग और अपने लिए एक अहम् हथियार बना लिया। लोगों से जुड़ाव के लिए देश के तमाम हिस्सों में गांधीजी ने रेलों के माध्यम से जितनी यात्राएं कीं, उतनी किसी और नेता ने नहीं कीं। लोगों से संवाद संप्रेषण के लिए गांधीजी ने चिट्ठियों का भी व्यापक उपयोग किया। अखबारों का उपयोग भी जागरुकता के विस्तार और आंदोलन के लिए किया, लेकिन लोगों से जीवंत संपर्क और अपने विचारों के प्रसार के लिए चिट्ठियों का खूब उपयोग किया।

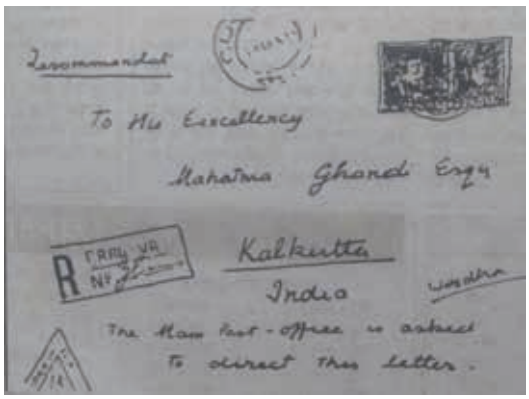
कम ही लोगों को इस बात की जानकारी है कि गांधीजी छः भाषाओं में

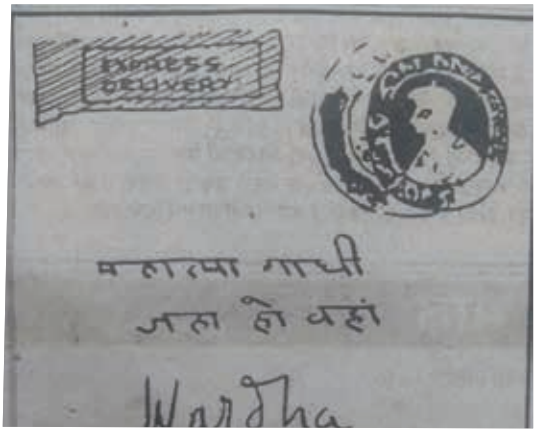
लिख सकते थे। दक्षिण भारतीय भाषाओं समेत वे 11 भाषाओं में हस्ताक्षर कर लेते थे। वे दाहिने और बाएं, दोनों ही हाथों से लिख लेते थे, लेकिन उनकी बाएं हाथ की लिखावट दाहिने हाथ से काफी अच्छी थी। वे भरी भीड़ के बीच या जनसभाओं के दौरान ही नहीं, अंधेरे में भी चिट्ठियों का जवाब लिख लेते थे। चिट्ठियों के सहारे उन्होंने दुनिया भर के आम और खास लोगों तक से संवाद बनाए रखा था। इन चिट्ठियों की बदौलत गांधीजी को अपने अभियान के लिए बहुत से बेहतरीन सहयोगी भी मिले।

दुनिया के तमाम हिस्सों में आज भी गांधीजी के पत्र मिलते रहते हैं। उनकी तमाम चिट्ठियों की भारी कीमत में नीलामी होती है। उनकी लिखी तमाम चिट्ठियाँ आज भी किसी-न-किसी रूप में चर्चा में रहती हैं। वे नए संदर्भों में गांधीजी की सोच पर प्रकाश डालती हैं। अपनी बेहद व्यस्त दिनचर्या के बाद भी उन्होंने कितनी बड़ी मात्रा में चिट्ठियाँ लिखीं, इसका अंदाजा लगाना सरल बात नहीं है। वे दुनिया के एकमात्र ऐसे व्यक्ति हैं जिन पर 150 देशों के डाक प्रशासनों ने डाक टिकट जारी किए हैं। जिस व्यक्ति को संसार छोड़े छः दशक से अधिक बीत चुके हों, उसके हाथ से लिखी चिट्ठियों की खुशबू आज भी बरकरार होना और उन पर चर्चा होते रहना कोई सामान्य बात नहीं है।

महात्मा गांधी दुनिया के सबसे बड़े संचारकों में भी चोटी पर माने जाते हैं। उनके जीवन का एक बड़ा हिस्सा बेहद सादगी में बीता। लिहाजा, उनके पास ऐसी सांसारिक वस्तुएं भी नहीं थीं, जो मौत के बाद संग्रहालयों में रखी जा सकें। व्यक्तिगत उपयोग की नाम मात्र की चीजें, जिनको संग्रहालयों में रखा गया, उनमें चिट्ठियाँ, डाक टिकट और तस्वीरें, चरखा और कुछ गिनी-चुनी वस्तुएं शामिल हैं। साबरमती से लेकर सेवाग्राम और तमाम संग्रहालयों में बड़ी संख्या में पुस्तकें, उनके द्वारा संपादित अखबारों की फाइलें और चिट्ठियाँ ही खास आकर्षण हैं।

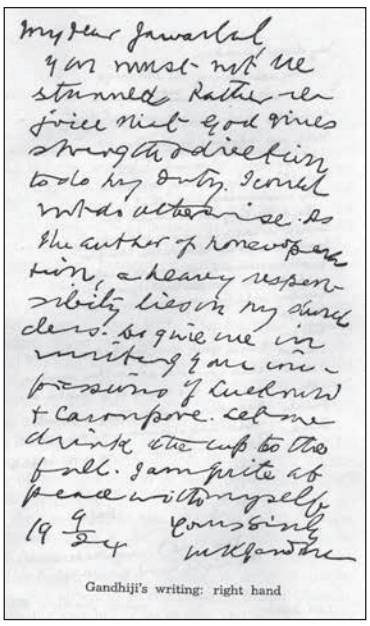
वैसे तो तमाम महान हस्तियों की चिट्ठियों को विश्व इतिहास में खास महत्त्व मिला है, लेकिन गांधीजी की चिट्ठियाँ बहुत खास हैं। इसमें एक-से-एक विषय शामिल हैं। ये चिट्ठियाँ न रही होतीं तो हम गांधीजी के विशद ज्ञान और शब्द भंडार को समझ नहीं सकते थे। इन चिट्ठियों के आधार पर तमाम भाषाओं में बहुत-सी किताबें लिखी गईं और बहुत से तथ्यों का खुलासा भी हुआ। गांधीजी की चिट्ठियों की शुरुआत तो पढ़ाई के दिनों में ही हो गयी थी, लेकिन अफ्रीका प्रवास के दौरान की चिट्ठियों से खास महत्त्व आरंभ होता है। गांधीजी तब लोगों से वैश्विक स्तर पर पत्राचार कर रहे थे। भारत में आने के बाद उनकी चिट्ठियों का रूप बदल गया। आरंभिक दिनों में उन्होंने कई चिट्ठियाँ रेलवे के तीसरे दर्जे की मुसाफिरों की पीड़ा को केंद्र में रख कर रेल अधिकारियों और अखबारों के संपादकों को लिखीं। रेल अधिकारियों को गांधीजी की कोई भी चिट्ठी मिलती तो वे उनकी उठाई समस्या पर तत्काल गौर करते थे। वे इस बात पर आतंकित रहते थे कि कहीं वे रेलवे के खिलाफ भी आंदोलन न खड़ा कर दें।





गांधीजी के पास दुनिया भर से तमाम चिट्ठियाँ 'महात्मा गांधी-इंडिया' लिख कर आ जाती थीं। सेवाग्राम में उनके पास तमाम ऐसी चिट्ठियाँ पहुंचीं जिन पर 'महात्मा गांधी, इंडिया' या 'महात्मा गांधी, जहां कहीं हो' जैसे पते लिखे थे। कुछ चिट्ठियों में पते की जगह उनकी तस्वीर चिपकी होती थी। हिज हाईनेस महात्मा गांधी मार्फत गवर्नमेंट रूलिंग इंडिया, महात्माजी जहां हैं वहां पत्र उन्हें मिले और टू ग्रेट अहिंसा नोबल, इंडिया जैसे पतों पर भी गांधीजी को चिट्ठियाँ मिलती थीं। अपने जेल प्रवास के दौरान गांधीजी बच्चों को बहुत मजेदार और शिक्षाप्रद चिट्ठियाँ लिखते थे। उन चिट्ठियों में महाभारत, रामायण, राम, कृष्ण, मुहम्मद और ईसा की कथाओं का उदाहरण होता था। जहां समझाना होता था वहां वे शब्दों की कंजूसी नहीं करते थे, लेकिन अधिकतर मामलों में उनका जवाब बहुत सटीक होता था।

चलती रेलगाड़ी हो या हिलोरें लेता हुआ पानी का जहाज, गांधीजी को चिट्ठी लिखने में कहीं बाधा नहीं आती थी। उनकी लिखी छोटी-से-छोटी और बड़ी-से-बड़ी चिट्ठी कई संदर्भों में मूल्यवान है। गांधीजी के पास देश-विदेश से रोज तरह-तरह की चिट्ठियाँ आती रहती थीं।


Gandhiji's writing: right hand

कई बार उनके सचिव महादेव देसाई चिढ़ जाते थे। यरवदा जेल प्रवास के दौरान गांधीजी को दमे के एक रोगी ने चिट्ठी लिखी, जिसमें प्राकृतिक चिकित्सा के उनके प्रयोगों का हवाला देते हुए अपने लिए कुछ उपाय बताने को कहा। यह कहते हुए महादेव देसाई ने यह चिट्ठी फाड़ दी कि आप ऐसी चिट्ठियों का जवाब कब तक देते रहेंगे? सरदार पटेल भी उस मौके पर थे, जिन्होंने हँसी- मजाक किया और कहा कि लिखो न कि उपवास कर, काशीफल खा और भाजी खा। गांधीजी इन बातों से खूब हंसे लेकिन इस इस चिट्ठी का जवाब दिया ही।

गांधीजी पत्रलेखन को एक कला मानते थे। वे कहते थे कि मुझे पत्र लिखना है और उसमें सत्य ही लिखना है। वे न केवल चिट्ठी अपने हाथ से लिखते थे बल्कि लिफाफे पर खुद ही टिकट लगाते थे। छोटे-से-छोटे पत्र का जवाब तुरंत साधारण कागज या पोस्टकार्ड पर देने का प्रयास करते थे। अगर किसी की लिखावट अच्छी नहीं होती थी तो गांधीजी उसे सुधारने पर भी जोर देते। परिवार के सदस्यों, सामाजिक कार्यकर्ताओं, राजनेताओं, विश्व की बड़ी हस्तियों, लेखकों और विद्वानों के सहित अपने करीबी दोस्तों को वे एक ही जैसे कागज पर चिट्ठी लिखते थे। महात्मा गांधी ने भारत के स्वतंत्रता संघर्ष को चामत्कारिक रूप से प्रेरित किया और दुनिया भर के आंदोलनों को भी शक्ति दी। वे ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाले लोगों तक पहुंचने के लिए सदियों पुरानी मौखिक परंपराओं का सहारा लेते थे। सार्वजनिक व्याख्यान, प्रार्थना सभाएं और पदयात्राएं इनमें शामिल थीं। गांधीजी ने संचार के सभी उपलब्ध साधनों का इस्तेमाल किया, जिसमें चिट्ठियाँ खास थीं।

गांधीजी जब जागरण में लगे थे तब तक संचार और परिवहन क्रांति की आहट भी नहीं आई थी। 1947 तक भारत में 80 हजार टेलीफोन थे और टेलीग्राम सेवा भी सस्ती नहीं थी, लेकिन गांधीजी ने इन साधनों का भरपूर उपयोग किया। महान वैज्ञानिक आइंस्टाइन या फिर टॉलस्टाय के साथ गांधीजी का संबंध चिट्ठियों की बदौलत ही बना। गुरुदेव रवींद्र नाथ टैगोर और गुरुकुल कांगड़ी के संस्थापक स्वामी श्रद्धानंद से चिट्ठियों से ही गांधीजी का तार जुड़ा। यह जुड़ाव इतना गहरा बन गया कि कई मसलों पर गहरे मतभेद होने के बावजूद कायम रहा। महान लेखक प्रेमचंद ने भी गांधीजी से चिट्ठियों के जरिए स्वस्थ रहने का गुर सीखा।

गांधीजी से जब भारत अपरिचित था तो वो रेलगाड़ी में तीसरे दर्जे में इस देश को समझ रहे थे और चिट्ठियाँ उनके अभियान को गति दे रही थीं। चंपारण सत्याग्रह के दौरान चिट्ठियों के माध्यम से वो सीएफ एंड्रूज से लेकर तमाम दिग्गजों को वहां की खबरें और अपनी रणनीति बताते रहे। उसी से साबरमती आश्रम को भी दिशा देते रहे। पंडित जवाहर लाल नेहरू ने इंदिरा गांधी को जो चिट्ठियाँ लिखी थीं, 1929 में उसे पुस्तकाकार रूप देने का सुझाव भी गांधीजी ने ही दिया था। उसी के बाद 'पिता के पत्र पुत्री के नाम' से बेहद चर्चित किताब छपी।

विदर्भ में सेवाग्राम महात्मा गांधी का आखिरी पड़ाव था जो आजादी के आंदोलन का निर्णायक केंद्र रहा। यहां गांधीजी को रोज एक-दो बोरे चिट्ठियाँ आती थीं। गरीब मजदूर और किसान से लेकर बड़े अफसर और नेताओं की चिट्ठियाँ। यहीं गांधीजी से संपर्क करने के लिए वायसरॉय लिलथिनगो ने आश्रम में टेलीफोन लगवा दिया था। एक डाकघर भी वहां खुला। कई बार दिन भर में गांधी जी अपने हाथ से 80 पत्रों तक के जवाब लिख देते थे। जीवन के आखिरी दिन यानि 30 जनवरी, 1948 को भी दिल्ली में गांधीजी का काफी समय चिट्ठियाँ लिखने में बीता।

महात्मा गांधी के जीवन में रेलों का भी खास महत्त्व रहा है। दक्षिण अफ्रीका में गोरों के अत्याचारों के खिलाफ उनके निर्णायक आंदोलन की बुनियाद एक रेलवे स्टेशन पर पड़ी। 7 जून 1893 को दक्षिण अफ्रीका के पीटर मेरित्जबर्ग स्टेशन पर अंग्रेज टीटी ने गांधीजी को धक्का मार कर ट्रेन से बाहर धकेल दिया था। उनके पास प्रथम श्रेणी का टिकट था, लेकिन रंगभेद के कारण उनको ट्रेन से बाहर कर दिया गया। यही घटना आगे सत्याग्रह के बीजारोपण का कारक बनी। जीवन के आखिरी दिनों तक तीसरे दर्जे में यात्राएं करते हुए वे आम जनजीवन के सरोकारों से जुड़े रहे। रेलों के माध्यम से ही गांधीजी ने भारत के तमाम हिस्सों की पीड़ा को समझा और स्वाधीनता संग्राम को गति दी। अंग्रेजी राज की पीड़ादायक रेल यात्राओं और तमाम विषयों पर प्रशासन से लगातार पत्राचार भी जारी रखा, जिसका काफी असर पड़ा। 16 फरवरी, 1916 को बनारस हिंदू विश्वविद्यालय में गांधीजी ने कहा था कि तीसरे दर्जे के यात्रियों की तकलीफों की जिम्मेदारी केवल रेल अधिकारियों पर नहीं मढ़ी जा सकती है। यह जानते हुए कि डिब्बे का फर्श सोने के काम भी आता है, लेकिन हम उस पर जहां-तहां थूकते रहते हैं। हम नहीं सोचते कि हमें वहां क्या फेंकना चाहिए क्या नहीं? सारा डिब्बा गंदगी का अवर्णनीय नमूना बन जाता है।

1915 से लेकर अपने आखिरी सांस यानि 33 सालों तक गांधीजी का अधिकतर सफर रेलों में तीसरे दर्जे में होता रहा। तीसरे दर्जे के मुसाफिरों की पीड़ा के प्रति देश के लोगों और नीति निर्माताओं का ध्यान पहली बार आकृष्ट करने वाले गांधीजी ही थे। वे जानते थे कि भारत में अधिकतर यात्री इसी श्रेणी में यात्रा करते हैं और रेलवे को भी इसी श्रेणी से सबसे अधिक आय होती है। गांधीजी स्वयं एक आदर्श यात्री थे और सहयात्रियों की सहूलियतों का ध्यान रखने के साथ साफ-सफाई पर भी खास निगाह रखते थे।

गांधीजी की आखिरी यात्रा भी भारतीय रेल से हुई, आजाद भारत की रेल से। रेलवे अधिकारियों ने विशेष ट्रेन अस्थि स्पेशल चलाई जो दिल्ली से 11 फरवरी, 1948 को रवाना हुई और 12 फरवरी, 1948 को प्रयाग पहुंची। बीच में छोटे-बड़े सभी रेलवे स्टेशनों पर अपार भीड़ ने गांधीजी को श्रद्धांजलि दी। यह गाड़ी गाजियाबाद, खुर्जा, अलीगढ़, हाथरस, फिरोजाबाद, इटावा, कानपुर, फतेहपुर होते इलाहाबाद पहुंची। भारतीय रेल से उनकी यह आखिरी यात्रा थी। ■

विदेशी नागरिकों हेतु भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी में प्रशिक्षण का आयोजन

भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी, भारतीय रेल का सर्वोच्च केंद्रीयकृत प्रशिक्षण संस्थान है। यह अकादमी प्रशासन और प्रबंधन में इन-सर्विस रेलवे अधिकारियों की प्रशिक्षण जरूरतों को पूरा करने के अलावा सभी रेलवे सेवाओं के नए भर्ती किए गए अधिकारियों को भारतीय रेल प्रबंधन की प्रारंभिक जानकारी प्रदान करती हैं। इसके अतिरिक्त, अकादमी विदेशी नागरिकों, चेन्नै और गैर-रेलवे संगठनों के अधिकारियों के लिए भी पाठ्यक्रम संचालित करती है।

अकादमी को वर्ष 2019 और इससे पहले वर्ष 1998 में प्रतिष्ठित 'गोल्डन पीकॉक नेशनल ट्रेनिंग अवार्ड' से सम्मानित किया गया है। भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी को विदेश मंत्रालय (एमईए) के भारतीय तकनीकी और आर्थिक सहयोग (आईटीईसी) के तहत पाठ्यक्रम संचालित करने के लिए उत्कृष्ट केंद्रों में से एक के रूप में चयनित किया गया है।

भारतीय मंत्रिमंडल के एक निर्णय द्वारा भारतीय तकनीकी और आर्थिक सहयोग कार्यक्रम 15 सितंबर, 1964 को भारत सरकार के सहायता के द्विपक्षीय कार्यक्रम के रूप में शुरू किया गया था। आईटीईसी के तहत प्रशिक्षण या क्षमता निर्माण प्रमुख गतिविधियों में से एक है। विकासशील देशों के पेशेवरों और आम लोगों को भारत में विभिन्न उत्कृष्टतम केंद्रों (सीओई) में अद्वितीय प्रशिक्षण पाठ्यक्रम, नागरिक और रक्षा दोनों की पेशकश की जाती है, जो उन्हें न केवल पेशेवर कौशल के साथ सशक्त बनाती है, बल्कि उन्हें तेजी से वैश्विक दुनिया के लिए तैयार करती है।

विदेशी नागरिकों के लिए परिवहन प्रबंधन और रेलवे नाम का पहला पाठ्यक्रम 21 से 25 अक्टूबर, 2019 को विदेश मंत्रालय की आईटीईसी योजना के तहत श्री स्वयंभु आर्या, वरिष्ठ प्रोफेसर (प्रबंधन अध्ययन) और श्री कमलेश गोसाई, प्रोफेसर (सूचना प्रौद्योगिकी) की कोर्स डायरेक्टरशिप के अंतर्गत 10 वर्ष की लंबी अवधि के बाद आयोजित किया गया था।

इस पाठ्यक्रम का उद्घाटन श्री अनिल कुमार गुप्ता, महाप्रबंधक/पश्चिम रेलवे एवं महानिदेशक/भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी ने विदेश मंत्रालय और राईट्स लिमिटेड के अधिकारियों की उपस्थिति में किया।

विदेश मंत्रालय के अनुमोदन के अनुसार मोजाम्बिक (4), म्यांमार (5), वियतनाम (2), श्रीलंका (2), नेपाल (1), तंजानिया (1) और मॉरीशस (2) के कुल 17 प्रतिभागियों ने इस पाठ्यक्रम में भाग लिया। प्रतिभागियों में रेल, सड़क और भाग लेने वाले देशों की पोर्ट कंपनियों के शीर्ष स्तर के अधिकारी शामिल थे।

पाठ्यक्रम मॉड्यूल में शामिल विषय (i) परिचय - इतिहास, परिवहन की वृद्धि, वर्तमान स्थिति (ii) आर्थिक विकास और परिवहन (iii) परिवहन के विभिन्न तरीके (iv) परिवहन प्रबंधन में रेलवे की भूमिका (v) ग्राहकों के साथ रेलवे का इंटरफेस - माल, यात्री, पार्सल (vi) व्यापार भागीदार - मुद्दे और चिंताएं (vii) हाल के घटनाक्रम, पहल और (viii) भविष्य के रोड मैप-परिवहन में मेगा इन्फ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं जैसे डीएफसी, हाई स्पीड रेल, मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट संचालन और शहरी परिवहन आदि थे। रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे, पीएसयू, पोर्ट कंपनियों आदि के प्रख्यात वक्ताओं को उनकी विशेषज्ञता के क्षेत्र में व्याख्यान देने के लिए आमंत्रित किया गया था। इनमें कार्यकारी निदेशक, रेलवे बोर्ड, निदेशक, आईआरसीटीसी, मंडल रेल प्रबंधक, वडोदरा, मुख्य परिचालन प्रबंधक, उत्तर रेलवे, महाप्रबंधक, डीएफसीसीआईएल, सीजीएम, कॉनकोर, सीओओ, अडानी, डीजीएम, एनएचआरसीएल और कार्यकारी निदेशक, राईट्स शामिल हैं।

प्रतिभागियों को नई तकनीकों को सीखने / समझने का अवसर प्रदान करने एवं उनमें उत्साह और रोमांच लाने के उद्देश्य से परिचालन क्षेत्रों में शैक्षिक फिल्ड् विजिटस आयोजित की गईं। श्री राजीव मेहरोत्रा, सीएमडी/राईट्स समापन समारोह के मुख्य अतिथि थे। समारोह के दौरान प्रतिभागियों को प्रमाण पत्र जारी किए गए। ■

खूबसूरत पर्यटन और विभिन्न प्रकार की रेलों का देश - स्विट्जरलैंड

श्री विमलेश चन्द्र

स्विट्जरलैंड, मध्य यूरोप का सबसे खूबसूरत देश है। इसका 70 प्रतिशत से ज्यादा भाग आल्पस पर्वत से ढका हुआ है। यह खूबसूरत पर्वतों, शहरों, गाँवों, झीलों और चारागाहों से भरा पड़ा है। स्विट्जरलैंड स्विस घड़ियों, चॉकलेट और पर्यटन के लिए विश्वविख्यात है। यहाँ पर जर्मन, फ्रेंच, इतालवी और रोमन भाषा प्रचलित है। इसके प्रांत को कैंटन कहा जाता है। यह एक लोकतांत्रिक देश है। यहां पर लगभग 20 प्रतिशत लोग विदेशी मूल के हैं। इस देश के मुख्य शहर ज्यूरिख, जेनेवा, बर्न, बासल, इंटरलाकेन, लोजान, लूतसर्न शहर हैं। बर्न इसकी राजधानी है। यहां के ग्लेशियर साल में 8 महीने बर्फ की सुंदर चादर से ढके रहते हैं। जुंगफ्राऊ, यूरोप की सबसे ऊंची पर्वत श्रृंखला आल्पस पर्वत पर स्थित है। यह यूरोप का सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन भी है। स्विट्जरलैंड में 1,500 से ज्यादा झीलें हैं। यहां की टिटलिस पर्वत श्रृंखला अपनी खूबसूरती और केबलकार तथा रेलगाड़ियों के लिए बहुत ही रोमांचक पर्यटन स्थल है। यहां ग्लेशियर 'ग्रोटो' हाल ऑफ फेम में दुनिया की बड़ी हस्तियों के फोटो लगे हैं। स्विट्जरलैंड, दुनिया के खूबसूरत देशों में से एक है। इसलिए यहां सालभर में इसकी जनसंख्या से ज्यादा पर्यटक आते हैं। यहां जितनी खूबसूरती प्रकृति से मिली है, उतनी ही सुंदरता यहां के लोग और यहां की सरकार ने प्रदान की है। इस प्रकार अनेकों खूबियाँ स्विट्जरलैंड को दुनिया का स्वर्ग बनाती हैं।

विभिन्न प्रकार की रेलवे और रेलगाड़ियों का अनोखा देश

दुनिया के इस खूबसूरत देश की एक और विशेषता है विभिन्न प्रकार की रेलवे और विभिन्न प्रकार की रेलगाड़ियों के एक अनोखे नेटवर्क वाला देश। स्विट्जरलैंड में अनेक प्रकार की अनोखी रेलवे स्थापित हैं। इतनी प्रकार की रेलवे दुनिया के किसी और देश में नहीं हैं। स्विट्जरलैंड में स्विस फेडरल रेलवे एक राष्ट्रीय रेलवे है। जो तीन बड़े आपरेटरों 'बर्नलोट्सवर्ग सिम्पलन', 'रहीतीयान

रेलवे' और 'मेथर्न-गोथार्ड-वान' द्वारा परिचालित है। इसकी कुल लंबाई 5,323 किमी है, जिसमें 99 प्रतिशत लाइन विद्युतीकृत है। केवल वह लाइन विद्युतीकृत नहीं है जहां पर्यटन वाले भाप इंजन चलते हैं। यहां उच्च गति वाली 137 किमी लंबी रेल लाइन है। यहां मेन लाइन स्टैंडर्ड गेज (1,435 मिमी. चौड़ाई) वाली लाइन, उच्च गति लाइन मीटर गेज (1,000 मिमी. चौड़ाई) लाइन की लंबाई 865.70 किमी, मीटर गेज (800 मिमी. चौड़ाई) वाली लाइन 55.20 किमी., 750 मिमी. चौड़ाई वाली लाइन 13 किमी तथा 1,200 मिमी. चौड़ाई वाली रेल लाइन 1.964 किमी. लंबी है। अर्थात यहाँ कुल 5 प्रकार के रेल गेज प्रचलित हैं। इसके विद्युतीकृत मार्ग 15 केवी 16.7 हर्ट्ज प्रणाली वाले हैं। इसकी सबसे लंबी रेलवे सुरंग गोटहार्ड सुरंग 57.09 किमी लंबी है जो वर्तमान में दुनिया की सबसे लंबी सुरंग है। यहां 7,558 रेलवे पुल तथा 1,735 रेलवे स्टेशन हैं। इसका सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन 3,454 मीटर (11,333 फुट) की ऊंचाई पर स्थित जुंगफ्राऊ रेलवे स्टेशन है। जबकि सबसे कम ऊंचाई वाला स्टेशन पियानो डी मगाडिनों है। जो 200 मीटर की ऊंचाई पर है। यहां पर्वतों के भीतर से गुजरने वाली रेलगाड़ियों और केबल कार रेलवे से देश के एक सिरे से दूसरे सिरे तक आ-जा सकते हैं। यहां विश्व की सबसे ज्यादा घनत्व वाली रेलवे है तथा प्रति निवासी द्वारा 2,449 किमी. प्रतिवर्ष औसत यात्रा की जाती है। यहां कुल 62 रेल कम्पनियाँ हैं जो रेलगाड़ियों को चलाती हैं। यहां तीन चौथाई रेलवे स्टैंडर्ड गेज वाली है। इसके बड़े रेलवे स्टेशनो में ज्यूरिख एचबी, बर्न, बेसल, लाजेन, विंटरथूर, लूजर्न, औरलिकान, ओल्टेन और जेनेवा प्रमुख स्टेशन हैं। स्विट्जरलैंड से रेलगाड़ियां आस्ट्रिया, फ्रांस, जर्मनी, इटली, लिक्टेस्टीन के लिए जाती हैं। यह स्टैंडर्ड गेज वाली रेल लाइने हैं। नैरोगेज लाइनों में रहितीयान रेलवे सबसे लंबी मीटर गेज लाइन है। यह 366 किमी लंबी रेलवे है तथा इसका सबसे ऊंचा पॉइंट बरनीना दर्रा है। जो 2,253 मीटर की ऊंचाई पर है। यहीं पर विश्व की सुप्रसिद्ध पर्यटन रेलगाड़ी ग्लेशियर एक्सप्रेस और बरनीना एक्सप्रेस चलती है। यहां की अपेंजलवान रेलवे में फ्यूनीकुलर रेलवे प्रणाली संचालित है। जुंगफ्राऊ में रैक एवं पीनियन रेलवे बनी है। जो 9 किमी सुरंग में चलती है। वर्गबान में केबलकार तथा फ्यूनीकुलर रेलवे बनी है। ब्रिंज में भाप इंजन से चलने वाली रैक रेलवे है। इटली जाने वाली मीटर गेज लाइन भी है जो बरनीना रेलवे में है। तिरानों में इसका गेज तथा बिजली वोल्टेज भी बदल जाता है। यहां के सात शहरों में ट्राम रेलवे भी संचालित है। जो 9 प्रकार की अलग-अलग प्रणाली वाली है। लाऊसेन शहर की मेट्रो रेल में लाइट रेल तथा ऑटोमेटिक मेट्रो रेल परिचालित है। जेनेवा और लाऊसेन के बीच मैगलेव रेलवे भी प्रस्तावित है। यहां अधिकतर पर्वतीय रेलवे है। जिसके कारण चढ़ाई पर चढ़ने के लिए स्पायरल रेलवे और रैक रेलवे बनाई गई है। विश्व में सबसे ज्यादा 12 स्पायरल रेलवे स्विट्जरलैंड में बनी है। और तो और यहां बनी कई रेल सुरंग कर्व या वक्र प्रकार की हैं अथवा कर्व पर ही सुरंग बनी हैं। यहां इस प्रकार के कुल 42 लूप/कर्व हैं। स्विट्जरलैंड में

पहली रेलवे 1,847 में ज्यूरिख से बदेन के बीच 16 किमी लंबी खोली गई थी। आल्पस पर्वत पर पहली रेलवे 1,882 में गोटहार्ड और 1906 में सिम्पलान दर्रा में खोली गई थी। वर्ष 1901 में स्विस फेडरल रेलवे का राष्ट्रीयकरण किया गया था। यहां की रेल सेवाएं आपस में जुड़ी हैं। स्विस फेडरल रेलवे यात्री परिवहन, मालपरिवहन, इंफ्रास्टक्चर, रियल ईस्टेट और कोर सेवाओं का कार्य करती है। फ्यूनीकुलर रेलवे वह रेलवे है जो एक दम खड़ी या चढ़ाई वाली रेल लाइन पर बनाई गई है। इसे इनक्लाईड प्लेन या क्लिफ रेलवे भी कहते हैं। यह एक तरह से केबलकार रेलवे होती है। स्विट्जरलैंड में 52 से अधिक फ्यूनीकुलर रेलवे परिचालित हैं। स्विट्जरलैंड में एरियल ट्रामवे भी परिचालित है। इसे स्काई ट्राम या केबलकार या रोपवे या एरियल ट्राम भी कहते हैं। स्विट्जरलैंड में 131 से ज्यादा एरियल ट्रामवे संचालित हैं। ट्रामवे केबिन एक जगह से दूसरे जगह केबल के द्वारा लाए ले जाते हैं। पूर्व में विश्व की सबसे लंबी सुरंग 'सिम्पलान' सुरंग थी, जो 19 मई 1906 को खुली थी। यह 19.80 किमी. लंबी है। इसको यह दर्जा वर्ष 1982 तक मिला रहा। यह स्विट्जरलैंड में अभी भी परिचालित है। वर्तमान में विश्व की सबसे लंबी रेलवे सुरंग गोटहार्ड बेस सुरंग है। जो 57.09 किमी लंबी है तथा स्विट्जरलैंड के आल्पस पर्वत में बनी है। इसकी औपचारिक रूप से शुरुआत 1 जून, 2016 को हुई थी तथा इसकी पूरी तरह से शुरुआत 11 दिसम्बर, 2016 को हुई। स्विट्जरलैंड की अधिकतर रेलवे पर्वतीय रेलवे हैं जो आल्पस पर्वत पर बनी हैं। इनमें कई रेलवे, यूरोप की सबसे ऊंचे रेलवे में शामिल हैं, जिनमें जुंगफ्राऊ और गार्नरग्रेट रेलवे शामिल है। इनमें अधिकतर रेलवे मीटर गेज वाली हैं जबकि कुछ रेलवे स्टैंडर्ड गेज वाली हैं। इन रेलवे में जुंगफ्राऊ रेलवे यूरोप की सबसे ऊंची रेलवे के साथ-साथ सबसे ऊंची रैक रेलवे भी है। गार्नरग्रेट रेलवे यूरोप की सबसे ऊंची ओपन एअर रेलवे है। बरनीना यूरोप का सबसे ऊंचा रेलवे क्रॉसिंग है। राइफेलअल्प रेलवे यूरोप की सबसे ऊंची ट्राम रेलवे है। पिलटस न केवल यूरोप की बल्कि विश्व की सबसे ज्यादा चढ़ाई और ढलान वाली रेलवे है। रिगी रेलवे वर्ष 1873 में बनी यूरोप की सबसे पुरानी रैक रेलवे है तथा स्टैंडर्ड गेज वाली लाइनों में यूरोप की सबसे ऊंची स्टैंडर्ड गेज रेल लाइन है। लोटसवर्ग स्विट्जरलैंड की सबसे ऊंची एढेसन और स्टैंडर्ड गेज रेलवे है। स्विट्जरलैंड का ब्रूसिओ के पास स्पायरल वायाडक्ट या स्पायरल लूप विश्व के सबसे सुंदर लूप में से एक है। यह बरनीना रेलवे में है जिसे विश्व विरासत का दर्जा प्राप्त है। जुंगफ्राऊ स्टेशन एक तरफ जहां सबसे ऊंचा स्टेशन है वहीं यह पर्वत पर बनी सबसे ऊंची अंडरग्राउंड रेलवे है। ओस्पिजिओ पूर्वी स्विट्जरलैंड का तथा फुरका, मध्य स्विट्जरलैंड का सबसे ऊंचा स्टेशन है। यूरोप के किसी शहर में बना सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन सेंटमोरिट्ज है। गोपेनस्टेट, स्विस रेलवे की मेन लाइन का सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन है तथा जुरा पर्वत पर बना सबसे ऊंचा रेलवे स्टेशन लॉ गिवराइन है। केलिन मैटरहॉन यूरोप का सबसे सबसे ऊंचा केबलकार स्टेशन

है। जबकि मिटेल अलालिन विश्व का सबसे ऊंचा फ्यूनीकुलर रेलवे स्टेशन है। यह 3,457 मीटर की ऊंचाई पर है। विश्व के 33 देशों में कुल 171 पर्वतीय रेलवे हैं जिनमें सबसे ज्यादा 53 पर्वतीय रेलवे स्विट्जरलैंड में हैं। जबकि भारत में कश्मीर रेलवे सहित कुल 6 पर्वतीय रेलवे हैं। इसी प्रकार विश्व के 26 देशों में कुल 98 रैक रेलवे संचालित हैं। इनमें सबसे ज्यादा स्विट्जरलैंड में 22 रैक रेलवे संचालित हैं। इस प्रकार स्विट्जरलैंड में विश्व प्रसिद्ध पर्यटन रेलगाड़ी, रैक रेलवे, केबलकार रेलवे, फ्यूनीकुलर रेलवे, साधारण रेलवे, ब्रेक ऑफ गेज रेलवे, मेट्रो रेलवे, ऑटोमेटिक मेट्रो रेलवे, लाइट रेलवे, स्पायलर रेलवे, एरियल ट्रामवे, मेन लाइन रेलवे हैं। यहां विश्व में सबसे ज्यादा रैक रेलवे, सबसे ज्यादा पर्वतीय रेलवे, सबसे ज्यादा ऊंचाई पर स्थित अनेक प्रकार के रेलवे स्टेशन, पहले बनाई गई सबसे लंबी रेल सुरंग, वर्तमान में बनाई गई सबसे लंबी रेलवे सुरंग, विश्व विरासत वाली कई रेलवे तथा अनेक प्रकार की गेजों सहित यह देश रेलवे की अनेक प्रणालियों से भरा हुआ है। इसलिए स्विट्जरलैंड को पर्यटन का देश के साथ-साथ रेलवे का देश भी कह सकते हैं। ■

सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर,
अहमदाबाद मंडल

भारतीय रेल में बदलाव को नई दिशा देगी इंडस्ट्री 4.0

श्री हिमांशु जैन
सचिव, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

विश्व गुरु के रूप में पूजित भारत भूमि की आर्थिक जीवन रेखा ही नहीं, बल्कि पूरे देश को निरंतर गतिमान रखने वाले पहिए और सबसे किफायती यातायात साधन के रूप में भारतीय रेल की पहचान और प्रतिष्ठा सर्वविदित है। बदलते समय और बढ़ती संभावनाओं के नए दौर में नए भारत के निर्माण का भगीरथ अभियान जहाँ भी, जिस तेवर में भी चलाया जा रहा है, उसमें रेलवे की मौजूदगी एक जरूरी कसौटी है। संचार-विचार और तकनीकी व्यवहार का कोई पहलू रेल दुनिया से जुदा न कभी रहा है न ही रह सकता है।

स्टीम इंजन, विद्युत चलित मशीनों और फिर सूचना क्रांति के प्रयोग से जन्मी औद्योगिक क्रांतियों ने उत्पादन प्रकिया, श्रम कौशल की आवश्यकता, उद्योगों के प्रबंधन के साथ-साथ विश्व के सामाजिक- आर्थिक ढांचे को पूरी तरह बदलकर रख दिया था। आज दुनिया फिर एक नवीन औद्योगिक क्रांति के द्वार पर खड़ी है। एक ऐसी क्रांति, जो ट्रेंड्स और, टेक्नोलॉजी के संगम से उद्योगों की उत्पादन क्षमता में अभूतपूर्व वृद्धि लाने में सक्षम है। साइबर फिजिकल सिस्टम, क्लाउड कंप्यूटिंग, बिग डाटा, रोबोटिक्स, आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस और 3-डी प्रिंटिंग जैसी आधुनिक तकनीकें उत्पादन, वितरण और सेवा प्रबंधन में बड़ा परिवर्तन लाने के लिए तैयार हैं। जर्मनी से शुरू हुई इस क्रांति को इंडस्ट्री 4.0 का नाम दिया गया है, जिसका उद्देश्य आधुनिक, सूचना क्रांति के संसाधनों को उत्पादन एवं वितरण प्रक्रिया के साथ जोड़कर 'इंटेलिजेंट इंडस्ट्री' का सृजन करना है। इंडस्ट्री 4.0 की संकल्पना उद्योगों में भौतिक एवं डिजिटल संसाधनों को एक दूसरे से जोड़गी तथा मूल्य आधारित नेटवर्क के हर पल नियंत्रण का पथ प्रशस्त करेगी। यह नवीन प्रणाली उत्पादन प्रक्रिया को विकेंद्रीकृत कर एक ऐसे मॉडल का निर्माण करेगी, जहाँ संसाधन तथा मशीनें निरंतर संपर्क में रहेंगे। कारखानों में अब मशीनें आपस में बात करेंगी - 'इंटरनेट ऑफ थिंग्स' के जरिये एक मशीन को दूसरी मशीन की जरूरत का पता होगा, मशीनों की असमय, अनिर्धारित खराबी से बचा जा सकेगा, संसाधनों की आवश्यकता 'रीयल टाइम' पर सीधे आपूर्तिकर्ताओं तक पहुंचेगी क्योंकि अब सारी जानकारी होगी 'क्लाउड' में, जिससे सम्पूर्ण उत्पादन प्रक्रिया को स्वचालित बनाया जा सकेगा। जी हाँ, अब उत्पादन एवं खरीद की वार्षिक योजना बनाने की जगह आवश्यकतानुसार प्रति दिन, प्रति घंटे और प्रति मिनट कार्य निष्पादन होगा - यानी क्षमता का सम्पूर्ण दोहन! जाहिर है, भारतीय रेल जैसी विशाल परिचालन व्यवस्था में इंडस्ट्री 4.0 के साथ उत्पादन में दक्षता और संरक्षा की दृष्टि से अभूतपूर्व परिणाम संभव है। रेलवे की उत्पादन इकाइयां देश के अलग-अलग स्थानों में काम कर रही हैं। विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे एवं इन सभी इकाइयों का प्रदर्शन एक दूसरे पर निर्भर है। ऐसे में इन सभी को यदि एक नेटवर्क में जोड़ दिया जाए तो हर पल इनमें हो रहे कार्यों

का परिवीक्षण संभव है। रेल व्हील फैक्ट्री, बेंगलुरु को बिना किसी पत्राचार अथवा भौतिक सूचना के ये पता होगा कि आने वाले महीने में इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, चेन्नै को कितने चक्कों की अवश्यकता होने वाली है। रायपुर का वैगन रिपेयर शॉप फ्रेट इन्फॉर्मेशन प्रणाली में उपलब्ध लदान के पूर्वानुमान के अनुरूप वैगनों की उपलब्धता सुनिश्चित करेगा। यानी अब अलग-अलग इकाइयों के नेटवर्क एवं मशीनें भी आपस में सम्पर्क में होंगी वो भी रियल टाइम पर! अद्भुत, अकल्पनीय! भारतीय रेल का एकल सरकारी स्वामित्व इस संस्थान में इंडस्ट्री 4.0 के वृहद स्तर पर स्थापना की राह आसान बनाता है यही कारण है कि भारत सरकार द्वारा रेलवे में इंडस्ट्री 4.0 के तेजी से कार्यान्वयन के लिए पुख्ता कदम उठाए जा रहे हैं।

आरंभिक चरण में रायबरेली की मॉडर्न कोच फैक्ट्री की डिजाइन एवं उत्पादन शाखाओं में इंडस्ट्री 4.0 की स्थापना कर इसे भारतीय रेल की पहली 'स्मार्ट फैक्ट्री' बनाने का निर्णय लिया गया है। आधुनिक उत्पादन तकनीक एवं रोबोटिक मशीनों से युक्त मॉडर्न कोच फैक्ट्री अब 'इंटरनेट ऑफ थिंग्स' के साथ पूर्णत: स्वचालित 'डिजिटल फैक्ट्री' होने के लिए तैयार है। परियोजना को सफल बनाने में भारत सरकार के विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विभाग एवं भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान कानपुर का साथ भी रेल मंत्रालय को मिल रहा है। भारतीय रेल के प्रौद्योगिकी मिशन के तहत मॉडर्न कोच फैक्ट्री में हो रहे इस परिवर्तनकारी बदलाव के जल्द कार्यान्वयन के हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं, इसके साथ ही आने वाले दिनों में रेलवे ने अपने सभी कारखानों एवं रख-रखाव केन्द्रों को औद्योगिक क्रांति की चौथी पीढ़ी से जोड़कर इन इकाइयों के आधुनिकीकरण की विस्तृत योजना बनाई है।

रख-रखाव के क्षेत्र में भी 'इन्टरनेट ऑफ थिंग्स' के साथ कमाल किया जा सकता है। रेलवे में लाखों की संख्या में उपकरणों का उपयोग होता है। ट्रैक, लोको, वैगन, कोच, सिग्नलिंग उपकरण तथा ऊपरी उपस्कर के नियमित देख-रेख की आवश्यकता होती है। ऐसे में विफलताओं का पूर्वानुमान यदि संभव हो जाए तो गाड़ियों की औसत गति एवं समयबद्धता में अभूतपूर्व वृद्धि संभव है, क्योंकि अब उपकरणों में लगे सेंसर, प्रोसेसर होने वाली खराबी की समीक्षा कर जरूरी जानकारी पहले ही उपलब्ध करा देंगे जिससे सुधार कार्य नियोजित ढंग से किया जा सकेगा। रेलवे में तेजी से नई लाईनों एवं विद्युतीकरण के कार्य हो रहे हैं। अत्याधुनिक लोकोमोटिव, लॉन्ग हॉल ट्रेन, ट्रेन सेट, मेमु ट्रेनों आदि का उपयोग भी बढ़ रहा है। विभिन्न जोन एवं मंडलों में स्थापित रेलवे के नियंत्रण केन्द्रों में इंडस्ट्री 4.0 के साथ अत्याधुनिक डाटालॉगर एवं ट्रेन प्रबंधन प्रणाली के माध्यम से ट्रैक, ऊपरी उपस्कर, सिग्नलिंग सिस्टम, चल स्टॉक की मॉनिटरिंग को व्यवस्थित किया जा सकेगा। परिचालन एवं उपलब्ध अधोसंरचना की जानकारी से 'स्मार्ट ट्रेन ऑपरेशन' की परिकल्पना को साकार करना अब बिल्कुल संभव है।

रेलवे में सिग्नलिंग प्रणाली के उन्नयन के कार्य भी जारी हैं। यूरोपियन ट्रेन कंट्रोल सिस्टम के साथ अब ट्रैक और ट्रेन के बीच निरंतर संवाद होगा जिससे किसी भी प्रकार की दुर्घटना से पहले ट्रेन के पहिये अपने आप रुक जाएंगे। प्रत्येक लोकोमोटिव में अब जी.पी.एस. आधारित 'रियल टाइम ट्रेन सूचना प्रणाली' की स्थापना की जा रही है। इस नई तकनीक के तहत अब ट्रेन परिचालन की वास्तविक जानकारी सीधे उपग्रहों के माध्यम से नियंत्रण केन्द्रों को मिलेगी और वहाँ से सीधे पहुंचेगी आपके मोबाइल पर - वो भी बिना किसी विलम्ब के! यानि अब ट्रेनों की स्थिति से सम्बंधित गलत जानकारी मिलने की शिकायतों पर पूर्णविराम लगेगा। 'इंटरनेट ऑफ सर्विसेज' के जरिए इस जानकारी को परिचालन के अन्य संसाधनों जैसे सड़क अथवा हवाई माध्यमों से साझा करना आसान होगा जिससे यात्री अपनी सम्पूर्ण यात्रा का नियोजन बेहतर ढंग से कर सकेंगे।

भारतीय रेल के पास रेल उपयोगकर्ताओं का एक विशाल डाटा बैंक उपलब्ध है। इंडस्ट्री 4.0 के साथ, इस सम्पदा के दोहन से यात्रा अनुभव को बेहतर बनाना आसान है। अधोसंरचना के विकास के साथ प्रत्येक क्षेत्र में परिचालन की आवश्यकताओं का अब वैज्ञानिक तरीके से निर्धारण कर नई गाड़ियों की शुरुआत एवं मौजूदा ट्रेनों में क्षमता के आवर्धन की योजना बनाई जा सकती है। रेलवे जैसे विशाल तंत्र और नेटवर्क का परिचालन अपने आप में एक चुनौती है। इसका नाता सिर्फ सफर से नहीं, जिंदगी के सफर से भी है। यह देश को जोड़ने वाली अहम कड़ी है। रेलवे में अब इंडस्ट्री 4.0 के माध्यम से बेहतर यात्री सुविधाओं का समावेश कर रेल सेवाओं का किसी भी रूप में उपयोग करने वाले हर व्यक्ति की भरपूर संतुष्टि सुनिश्चित करना संभव है। संभावनाएं असीम हैं। वैसे भी जब समय की गति और परिवर्तन के साथ आगे बढ़ना हो तब ऊपर उठना पड़ता है। कुछ बड़ा करने की पहल करनी पड़ती है। रेलवे में इंडस्ट्री 4.0 की स्थापना की पहल ऐसी ही दूरदर्शी सोच का परिणाम है। इसमें जन सुविधा, जन आकांक्षा और जन सुरक्षा को सबसे ऊपर रखा गया है। प्रतिदिन बढ़ती हुई जरूरत और अंतिम पंक्ति के अंतिम व्यक्ति की सहूलियत को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल नई औद्योगिक क्रांति के साथ कल्याण की नियति तक पहुँचाने के लिए तैयार है।

फिर भी, औद्योगिकीकरण और यात्री सुविधाओं के सरलीकरण की राह में संतुलन की चुनौतियां भी कम नहीं हैं, संसाधनों की प्रचुरता के बावजूद उनकी हिफाजत की खातिर जन ज़ागरूकता का माहौल बनाए रखना भी टेढ़ी खीर है। नए क्षितिज पर असंख्य उजली किरणें दिखाई तो पड़ रही हैं, किन्तु अनछुई ऊंचाइयों को छूने के हौसले को बरकरार रखने का जज्बा भी तो जरूरी है। यह भी दो टूक सच्चाई है कि तकनीकी तरक्की की कीमत चुकाए बगैर सहूलियतों का हकदार बन पाना आसान नहीं है। ऐसे और भी कई मसले और सवाल हो सकते हैं, लेकिन तय है कि भारतीय रेल की नजर अब सिर्फ नई मंजिलों की तरफ है। वह अब पीछे मुड़कर देखना नहीं चाहती। सुनहरे कल के लिए रेलगाड़ी के कलपुर्जे 'अधिकतम से अधिक' को साकार कर दिखाने के लिए तैयार हैं, तत्पर और गतिमान भी हैं, सूरत ही नहीं सीरत और फितरत बदलने की हर संभावना पर रेल परिवार की नज़र है। लिहाज़ा, भारतीय रेल एकबारगी ऐलान कर रही है-

एहसास नहीं, एक नया विश्वास चाहिए,
हौसला भी हो अगर तो ख़ास चाहिए।
लाख समंदर भी कम होंगे ज़िन्दगी में,
बस अधरों पर जरा-सी प्यास चाहिए ■

भारतीय रेल का गौरव

13वें दक्षिण एशियाई खेलों में महिला कबड्डी प्रतियोगिता में नेपाल को 50-13 से हराकर स्वर्ण पदक जीतने वाली टीम

मलेशिया में आयोजित 21वीं एशियाई मास्टर्स एथलेटिक प्रतियोगिता में 4 गुणा 400 में रजत पदक जीतने वाली टीम में भारतीय रेल के हरी दुर्गप्पा का महत्त्वपूर्ण योगदान रहा।

13वें दक्षिण एशियाई खेलों में महिला हैंडबाल प्रतियोगिता में स्वर्ण पदक जीतने वाली भारतीय टीम

13वें दक्षिण एशियाई खेलों में महिला बॉस्केटबाल प्रतियोगिता में नेपाल को 127-46 से हराकर खिताबी जीत हासिल करने वाली भारतीय टीम, जिसमें 3 खिलाड़ी व प्रशिक्षक भारतीय रेल से थे

दोहा में आयोजित कतर अंतरराष्ट्रीय महिला भारोत्तोलन कप के 64 किलोग्राम संवर्ग में कांस्य पदक जीतने वाली सुश्री राखी हलदर

दोहा में आयोजित कतर अंतरराष्ट्रीय महिला भारोत्तोलन कप के 49 किलोग्राम संवर्ग में भारतीय रेल की पद्मश्री सैखम मीराबाई चानू

विश्व बॉडीबिल्डिंग एवं फिजीक खेलकूद प्रतियोगिता 2019 में भारतीय रेल के श्री टी. रामाकृष्ण ने रजत पदक जीतकर भारत और भारतीय रेल का नाम रौशन किया।

साउथ एशियन गेम्स में पूर्वोत्तर रेलवे के खिलाड़ियों का उत्कृष्ट प्रदर्शन

पूर्वोत्तर रेलवे के खिलाड़ियों ने नेपाल के काठमाण्डू एवं पोखरा में 1 से 10 दिसम्बर तक आयोजित साउथ एशियन गेम्स (पूर्ववर्ती साउथ एशियन फेडरेशन गेम्स-सैफ) में उत्कृष्ट प्रदर्शन किया है। भारत की टीमों ने विभिन्न स्पर्धाओं में बेहतरीन प्रदर्शन करते हुए लगातार 13वीं बार मेडल टैली में सर्वोच्च स्थान हासिल किया। प्रत्येक दो साल के अन्तराल पर आयोजित होने वाले साउथ एशियन गेम्स में 8 साउथ एशियन देश (सार्क) भाग लेते हैं।

पूर्वोत्तर रेलवे की मंजुला पाठक, ज्योति शुक्ला, बबीता एवं नेहा शील, भारतीय हैंडबाल (महिला) टीम में शामिल थीं, जिसने स्वर्ण पदक जीता। इसी प्रकार सुनील एवं प्रवेश ने कबड्डी (पुरुष) टीम का प्रतिनिधित्व करते हुए भारत के लिए स्वर्ण पदक हासिल किया। पूर्वोत्तर रेलवे के अजय सरोज ने 1,500 मीटर रेस में स्वर्ण पदक भारत के नाम किया। वेट लिफ्टिंग (महिला) में पूर्वोत्तर रेलवे की सृष्टि सिंह ने स्वर्ण पदक जीता।

भारतीय हैंडबाल (पुरुष) टीम, जिसमें पूर्वोत्तर रेलवे के सोनवीर, नवीन सिंह, हैप्पी एवं नवीन मलिक शामिल थे, ने रजत पदक जीता। ■

43वीं अखिल भारतीय रेल महिला बास्केटबॉल चैंपियनशिप संपन्न

चैम्पियनशिप ट्रॉफी के साथ पूर्व रेलवे की टीम

21 से 24 अक्टूबर तक 43वीं अखिल भारतीय रेल बास्केटबॉल (महिला) चैंपियनशिप-2019 का आयोजन रेलवे स्पोर्ट्स प्रमोशन बोर्ड (आरएसपीबी) नई दिल्ली के मार्गदर्शन में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन (एनएफआरएसए) द्वारा किया गया, जिसका उद्घाटन पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक श्री संजीव राय ने किया था। टूर्नामेंट में भारतीय रेल से 12 टीमों ने हिस्सा लिया। इस टूर्नामेंट में अर्जुन पुरस्कार विजेता और भारतीय राष्ट्रीय महिला बास्केटबॉल टीम की कप्तान दक्षिण रेलवे की गीथू अन्ना जोसे ने भी भाग लिया। कई ख्यातिप्राप्त खिलाड़ी श्रुति अरविंद, नवनीता, राजा प्रियदर्शिनी, दिव्या, मधु कुमारी, शिरीन लिमाये, पुष्पा और अनिता, जो भारतीय राष्ट्रीय बास्केटबॉल (महिला) टीम का प्रतिनिधित्व कर चुकी हैं, ने भी इस चैम्पियनशिप में भाग लिया। पूर्व रेलवे और दक्षिण रेलवे के बीच फाइनल मैच खेले गए जिसमें पूर्व रेलवे चैंपियन बनी। ■

मध्य रेल महिला हॉकी टीम ने जीता स्वर्ण पदक

मध्य रेल की महिला हॉकी टीम ने आरसीएफ स्पोर्ट्स एसोसिएशन द्वारा कपूरथला में 7 से 13 नवम्बर तक आयोजित 41वीं अखिल भारतीय रेल महिला हॉकी चैम्पियनशिप 2019-20 में स्वर्ण पदक हासिल किया।

इस चैम्पियनशिप में विभिन्न क्षेत्रों की ग्यारह टीमों ने भाग लिया था। मध्य रेल ने दक्षिण पूर्व रेलवे की टीम को 5-1 से हराकर सेमीफाइनल में प्रवेश किया और सेमीफाइनल में आरसीएफ की टीम को 1-0 से हराकर फाइनल में अपनी जगह बनाई। मध्य रेल की प्रीति दुबे ने 57वें मिनट में शॉर्ट कॉर्नर पर गोल किया।

फाइनल मैच में मध्य रेल और उत्तर रेलवे के बीच कड़ा मुकाबला हुआ, लेकिन खेल ड्रॉ हो गया। पैनल्टी शूटआउट में मध्य रेल ने उत्तर रेलवे को 3-1 से मात दी। मध्य रेल हॉकी टीम के 6 खिलाड़ी जिनमें सुश्री सुशीला चानू, सुश्री वंदना कटारिया, ई. रजनी, रेणुका यादव, मोनिका शामिल हैं, ने रियो ओलंपिक 2016 में भी भाग लिया था। इस सांस रोक देने वाले मुकाबले में पैनल्टी शूटआउट में प्रीति दुबे, मोनिका और लालरुतफेली ने गोल दागा और स्वर्ण पदक पर अपना कब्जा कर लिया। मध्य रेल महिला हॉकी टीम की कैप्टन पूनम्मा के नेतृत्व में सुशीला चानू, वंदना कटारिया एवं लालहुमाविल ने पूरे टूर्नामेंट के दौरान असाधारण खेल का प्रदर्शन किया। मध्य रेल की गोल कीपर सुश्री ई. रजनी ने अपनी अच्छी डिफेन्स के साथ चार गोल बचाए। सुश्री हेलेन मैरी इस टीम की कोच थीं और सुश्री सरिता ग्रोवर इस चैम्पियनशिप की सहायक कोच थीं। ■

'51वीं अखिल भारतीय रेल महिला क्रॉस कंट्री चैम्पियनशिप' का खिताब पूर्वोत्तर रेलवे के नाम

पूर्वोत्तर रेलवे की टीम ने 7 दिसम्बर, 2019 को उदयपुर में आयोजित '51वीं अखिल भारतीय रेल महिला क्रॉस कंट्री चैम्पियनशिप' की विजेता का खिताब अपने नाम कर लिया है। पूर्वोत्तर रेलवे की धाविका डिम्पल सिंह, मंजू यादव, मोनिका यादव एवं रेखा पटेल के उल्लेखनीय प्रदर्शन के फलस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे को यह गौरव प्राप्त हुआ है। इस चैम्पियनशिप में भारतीय रेल की विभिन्न क्षेत्रीय रेलों एवं उत्पादन इकाइयों आदि की कुल 200 खिलाड़ियों ने हिस्सा लिया। मध्य रेल ने दूसरा एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे ने तीसरा स्थान प्राप्त किया।

उल्लेखनीय है कि 40 वर्षों के इतिहास में पूर्वोत्तर रेलवे ने पहली बार यह उपलब्धि हासिल की है। टीम के मुख्य कोच श्री विनोद कुमार पोखरियाल तथा कोच श्री विनोद कुमार सिंह एवं श्री जवाहर प्रसाद थे। पूर्वोत्तर रेलवे क्रीड़ा संघ (नरसा) के संरक्षक एवं पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक श्री राजीव अग्रवाल, अपर महाप्रबन्धक श्री अमित कुमार अग्रवाल, नरसा के अध्यक्ष श्री सुधांशु शर्मा ने खिलाड़ियों को बधाई दी। ■

अखिल भारतीय रेल तीरंदाजी में दक्षिण पूर्व रेलवे को दो स्वर्ण

दक्षिण पूर्व रेलवे की तृषा देब एवम् मधुमिता कुमारी ने चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्कशॉप में 7 से 9 नवंबर, 2019 तक आयोजित 10वीं अखिल भारतीय रेल तीरंदाजी प्रतियोगिता 2019-20 में स्वर्ण पदक प्राप्त किया।

तृषा देब ने रैंकिंग राउंड में स्वर्ण पदक जीता जबकि मधुमिता कुमारी ने रजत पदक जीता। मधुमिता कुमारी ने ओलंपिक राउंड में स्वर्ण पदक हासिल किया जबकि तृषा देब ने रजत पदक हासिल किया। तृषा देव ने विभिन्न प्रतियोगिता में भारतीय रेल का प्रतिनिधित्व किया है जबकि मधुमिता कुमारी को भारतीय रेल की टीम के लिए चुना गया है। मधुमिता कुमारी को 2018 के एशियाई खेलों में रजत पदक और 2014 के एशियाई खेलों में तृषा देब को कांस्य पदक मिला था। श्री संजय कुमार मोहंती, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे ने उनकी इस उपलब्धि के लिए उन्हें सम्मानित किया। ■

अखिल भारतीय अंतर मंत्रालय कुश्ती प्रतियोगिता में रेल मंत्रालय का शानदार प्रदर्शन

19 से 20 दिसंबर, 2019 तक मुन्नी व्यायामशाला पचकुईयां रोड, नई दिल्ली में आयोजित अंतरमंत्रालय कुश्ती प्रतियोगिता में भारतीय रेल ने शानदार प्रदर्शन करते हुए 4 स्वर्ण और 1 कांस्य पदक हासिल किये।

97 किलोग्राम वर्ग में श्री अरविंद कुमार ने फ्रीस्टाइल और ग्रीकोरोमन में स्वर्ण पदक हासिल किया। उल्लेखनीय है कि श्री अरविंद 2006 से लगातार चैंपियन हैं, जबकि ग्रीकोरोमन वर्ग में कुश्ती इसी बार से शुरू हुई है।

97 किलो प्लस फ्रीस्टाईल संवर्ग में श्री लक्ष्मी नारायण ने तथा 77 किलोग्राम ग्रीकोरोमन संवर्ग में श्री जसबीर ने स्वर्ण तथा श्री प्रदीप कुमार ने 92 किलोग्राम संवर्ग में कांस्य पदक जीता। ■

श्री लक्ष्मी नारायण

श्री अरविंद कुमार

कल्याण रेलवे स्कूल ऑल इंडिया रेलवे एथलेटिक मीट में चैंपियन

मध्य रेल का कल्याण रेलवे स्कूल हाल ही में बिलासपुर में संपन्न ऑल इंडिया रेलवे स्कूल एथलेटिक मीट में चैंपियन बना। मध्य रेल स्कूल, कल्याण टीम में 20 लड़के और 16 लड़कियां शामिल थीं, जिन्होंने 14 स्वर्ण, 6 रजत और 3 कांस्य पदक जीते।

इस एथलेटिक मीट का उद्घाटन दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक द्वारा किया गया, जिसमें विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे से 300 एथलीटों ने भाग लिया था। ■

अंतर रेलवे सांस्कृतिक नृत्य प्रतियोगिता संपन्न

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर के नॉर्थ ईस्ट इंस्टीट्यूट सभा भवन में 29 नवंबर को आयोजित 'अंतर रेलवे सांस्कृतिक नृत्य प्रतियोगिता-2019' का पुरस्कार वितरण एवं समापन समारोह श्री मनोज पाण्डे, सदस्य कार्मिक, रेलवे बोर्ड के मुख्य आतिथ्य एवं श्री गौतम बनर्जी, महाप्रबंधक के विशिष्ट आतिथ्य में संपन्न हुआ। इस प्रतियोगिता में पूरे भारतीय रेल के अलग-अलग 16 जोन एवं 5 प्रोडक्शन यूनिट तथा मेट्रो रेलवे कोलकाता की टीम ने भाग लिया, जिसमें एकल सांस्कृतिक नृत्य में 19 प्रतिभागियों ने तथा 29 नवम्बर को समूह लोक नृत्य में 19 टीमों ने अपनी नृत्य कला की प्रस्तुतियाँ दीं।

प्रतियोगिता के विजेता प्रतिभागियों एवं टीमों को पुरस्कार का वितरण मुख्य अतिथि श्री मनोज पाण्डे, विशिष्ट अतिथि श्री गौतम बनर्जी एवं श्रीमती इंदिरा बनर्जी, अध्यक्षा, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे महिला कल्याणकारी संगठन द्वारा किया गया। प्रतियोगिता में जज की भूमिका में डॉ. पुशमिता मुखर्जी, प्रोफेसर, रवींद्र भारती विश्वविद्यालय, डॉ. राज कुमार पटेल, लोक कला संकाय, इन्दिरा कला एवं संगीत विश्वविद्यालय तथा श्री अमित साखरे, सहायक प्रोफेसर, इन्दिरा कला एवं संगीत विश्वविद्यालय थे। ■

समापन समारोह श्री मनोज पाण्डे, सदस्य कार्मिक, रेलवे बोर्ड के मुख्य आतिथ्य एवं श्री गौतम बनर्जी, महाप्रबंधक विजेताओं को पुरस्कार देते हुए

विजेता	प्रकार	पुरस्कार
सौमी दास चितरंजन लोकोमोटिव वर्कशॉप	एकल नृत्य-कथक	*प्रथम*
माहेश्वरी प्रधान दक्षिण पूर्व मध्य रेल, बिलासपुर	एकल नृत्य-ओडिशी	*द्वितीय*
अनीषा पटोवाली पूर्वोत्तर सीमा रेलवे, गुवाहाटी	एकल नृत्य-कथक	*तृतीय*
कस्तूरी शिंदे, मध्य रेल, मुंबई		सांत्वना
मध्य रेल, मुंबई	समूह लोक नृत्य - बांग्ला नृत्य	प्रथम
पूर्व तटीय रेलवे, भुवनेश्वर	समूह लोक नृत्य - संबलपूरी नृत्य	द्वितीय
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर	समूह लोक नृत्य - रास लीला	तृतीय
चितरंजन लोकोमोटिव वर्कशाप	समूह लोक नृत्य - कालबेलिया नृत्य	सांत्वना

अखिल भारतीय अंतर-रेलवे सांस्कृतिक संगीत प्रतियोगिता संपन्न

12 दिसम्बर को श्री संजीव मित्तल, महाप्रबंधक, मध्य रेल और श्रीमती रैली मित्तल, अध्यक्ष, मध्य रेल महिला कल्याण संगठन ने अखिल भारतीय अंतर रेलवे सांस्कृतिक संगीत प्रतियोगिता 2019 के समापन समारोह में विजेताओं को छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस मुंबई के सभागार में पुरस्कार प्रदान किया। 3 दिन के आयोजन में भारतीय रेल की सभी क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों से कुल 160 कलाकारों ने विभिन्न प्रतियोगिताओं में भाग लिया।

प्रतियोगिता के निर्णायकगण पंडित श्री सुहास व्यास और श्रीमती उषा टिकेकर देशपांडे एवं वरिष्ठ रेल अधिकारी भी इस अवसर पर उपस्थित थे। चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स ने शास्त्रीय गायन में प्रथम पुरस्कार जीता। रेल कोच फैक्ट्री को सुगम गायन श्रेणी में प्रथम पुरस्कार मिला। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे को शास्त्रीय वादन में प्रथम पुरस्कार और डीजल लोकोमोटिव वर्क्स को सुगम वादन श्रेणी में प्रथम पुरस्कार मिला। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन के लिए ट्रॉफी जीती।

दक्षिण रेलवे और ईस्ट कोस्ट रेलवे को क्रमशः कर्नाटक शास्त्रीय संगीत और शास्त्रीय वादन में उत्कृष्ट प्रदर्शन के लिए विशेष पुरस्कार दिया गया। मध्य रेल के श्री सत्येंद्र सोलंकी ने अपने शानदार संतूर वादन के लिए शास्त्रीय वाद्य श्रेणी में तीसरा पुरस्कार हासिल किया। ■

विजेताओं को पुरस्कृत करते हुए श्री संजीव मित्तल, महाप्रबंधक, मध्य रेल

इंटर रेलवे ड्रामा प्रतियोगिता में पूर्व तट रेलवे को प्रथम पुरस्कार

भारतीय रेल की ओर से खड़गपुर, पश्चिम बंगाल में अखिल भारतीय इंटर रेलवे ड्रामा प्रतियोगिता का आयोजन किया गया। इस प्रतियोगिता में देश भर से आई रेलवे की टीमों में पूर्व तट रेलवे की टीम को प्रथम पुरस्कार मिला। पूर्व तट रेलवे के महाप्रबंधक श्री विद्या भूषण ने विजेता टीम के सभी सदस्यों को सांस्कृतिक क्षेत्र में उनकी इस उपलब्धि के लिए बधाई दी। पूर्व तट रेलवे की टीम ने प्रतियोगिता के दौरान मुंशी प्रेम चंद की कहानी पर आधारित नाटक 'बड़े भाई साहब' का हिंदी में मंचन किया। पूर्व तट रेलवे सांस्कृतिक टीम के श्री अमन श्रीवास्तव ने इस प्रतियोगिता में सर्वश्रेष्ठ नाटक निर्देशक का भी पुरस्कार जीता। ■

पूर्व तट रेलवे कर्मचारियों का सिंगापुर-मलेशिया का विशेष दौरा

पूर्व तट रेलवे की ने अपने कर्मचारियों के लिए एक सप्ताह का सिंगापुर व मलेशिया का विशेष दौरा आयोजित किया। 11 से 18 दिसंबर, 2019 तक आयोजित इस विशेष दौरे के लिए रेलवे की ओर से कुल 68 कर्मचारियों का चयन किया गया। इस विशेष दौरे के क्रम में कर्मचारियों सिंगापुर में सेनटोसा, यूनिवर्सल स्टूडियो, इत्यादि सहित मलेशिया में सनवे लैगून, के एल टॉवर, जेण्टिंग हाईलैण्ड्स,

इत्यादि का भ्रमण किया। इस दौरे में रेलवे कर्मचारियों इन देशों की संस्कृति, विरासत के साथ ही प्रशासनिक कार्यशैली की जानकारी ली। ■

मध्य रेल में 'अंतरराष्ट्रीय दिव्यांग दिवस' का आयोजन

5 दिसम्बर को मध्य रेल के छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस सभागार में 'अंतरराष्ट्रीय दिव्यांग दिवस' आयोजित किया गया। केंद्रीय कर्मचारी लाभ निधि द्वारा अंतरराष्ट्रीय दिव्यांग दिवस का आयोजन मध्य रेल पर इतने बड़े पैमाने पर पहली बार किया गया। मध्य रेल के महाप्रबंधक श्री संजीव मित्तल इस कार्यक्रम में मुख्य अतिथि थे। श्री मित्तल ने दिव्यांग कर्मचारियों को रेलवे कार्य में उनके योगदान की सराहना करते हुए रोल मॉडल पुरस्कार प्रदान किए। उन्होंने विभिन्न उपकरण, जैसे कृत्रिम जूते, श्रवण यंत्र, व्हील चेयर, ब्रेल मोबाइल टॉकर को दिव्यांग कर्मचारियों और रेल कर्मचारियों के दिव्यांग वार्डों में कंप्यूटर और ऐसी अन्य वस्तु प्रदान की। 'घर में बेटी' योजना जैसी कर्मचारियों के लिए विभिन्न कल्याणकारी योजनाओं का भी उद्घाटन किया गया।

इस अवसर पर महाप्रबंधक ने रेल सेवा में दिव्यांगों के लिए प्रदान की जा रही विभिन्न योजनाओं और सुविधाओं के बारे में विस्तृत जानकारी दी, इस अवसर पर 'दिव्यांगों के लिए रेलवे सेवा में सुविधाएं' नामक एक पुस्तिका का विमोचन किया गया।

उन्होंने इस समारोह के आयोजन में कर्मचारी लाभ निधि समिति के प्रयासों की सराहना की और इस तरह मध्य रेल के दिव्यांग कर्मचारियों के योगदान को मान्यता दी। इस अवसर पर डॉ. आर. बद्री नारायण, अपर महाप्रबंधक, डॉ. ए.के.सिन्हा, प्रधान मुख्य कार्मिक अधिकारी, अन्य विभागों के प्रमुख, श्रीमती विनीता वर्मा, मुख्य कार्मिक

अधिकारी (औद्योगिक संबंध) अन्य वरिष्ठ अधिकारी और मध्य रेल के मान्यता प्राप्त यूनियनों के प्रतिनिधि भी उपस्थित थे। ■

पश्चिम रेलवे ने कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड के साथ ज्वाइंट प्रोसिजर ऑर्डर पर किए हस्ताक्षर

पश्चिम रेलवे और कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड (केआरसीएल) के बीच 11 दिसम्बर, 2019 को एक ज्वाइंट प्रोसिजर ऑर्डर (जेपीओ) पर हस्ताक्षर किए गए। इस जेपीओ पर पश्चिम रेलवे के प्रमुख मुख्य वाणिज्य प्रबंधक श्री आर. के. लाल, पश्चिम रेलवे के प्रमुख मुख्य परिचालन प्रबंधक श्री शैलेन्द्र कुमार, पश्चिम रेलवे की प्रमुख वित्त सलाहकार श्रीमती उमा रानाडे के साथ-साथ अन्य प्रमुख विभागाध्यक्षों और केआरसीएल के प्रबंध निदेशक श्री विजय आनंद द्वारा हस्ताक्षर किए गए। पश्चिम रेलवे के केआरसीएल गांधीधाम स्टेशन से पालनपुर स्टेशन तक एक नई लाइन निर्माण के लिए गठित की गई एक स्पेशल पर्पज व्हीकल (एसपीवी) है। इस परियोजना के अंतर्गत एसपीवी द्वारा कुल 300 किमी का विकास किया गया है। एसपीवी की शुरुआत 1 जुलाई, 2006 को की गई तथा इसका सफलतापूर्वक परिचालन किया जा रहा है। वर्ष 2007 में परिचालन एवं अनुरक्षण के लिए केआरसीएल और पश्चिम रेलवे के बीच एक करार पर हस्ताक्षर किए गए। इसी क्रम में केआरसीएल पर ऑपरेशन एवं मेंटेनेंस (ओ एंड एम) लागत की संगणना, बिल की रेजिंग एवं रियलायजिंग और समविभाजित आमदनी के समायोजन के लिए 11 ज्वाइंट प्रोसिजर ऑर्डर जेपीओ पर हस्ताक्षर किए गए। ■

पश्चिम रेलवे द्वारा भारतीय रेल पर अपनी तरह की प्रथम आधुनिक क्रिकेट एकेडमी की स्थापना

महालक्ष्मी, मुंबई स्पोर्ट्स स्टेडियम में भारतीय रेल पर अपनी तरह की प्रथम क्रिकेट एकेडमी का उद्घाटन करते हुए पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री ए.के. गुप्ता तथा पश्चिम रेलवे महिला समाज कल्याण संगठन की अध्यक्षा श्रीमती अर्चना गुप्ता (बाएं)। ऑटोमेटिक बॉलिंग मशीन (दाएं)

पश्चिम रेलवे ने महालक्ष्मी, मुंबई में भारतीय रेल में अपनी तरह की पहली इनडोर क्रिकेट एकेडमी की शुरुआत की है।

पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री ए.के. गुप्ता तथा पश्चिम रेलवे महिला समाज कल्याण संगठन की अध्यक्षा श्रीमती अर्चना गुप्ता ने महालक्ष्मी, मुंबई स्पोर्ट्स स्टेडियम में नई क्रिकेट एकेडमी का उद्घाटन किया। इस अवसर पर पश्चिम रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन के अध्यक्ष श्री राजकुमार लाल, मानद महासचिव श्री संदीप राजवंशी तथा अन्य वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे। इस क्रिकेट एकेडमी में तीन टर्फ पिच हैं, जिनका आकार 10.55 मीटर X 2.75 मीटर है। इसके भवन की ऊँचाई 6 मीटर है, जबकि लम्बाई 32.6 मीटर तथा चौड़ाई 12.68 मीटर है। इस एकेडमी में एक आधुनिकतम ऑटोमेटिक बॉलिंग मशीन भी लगाई गई है, जो सम्पूर्ण भारतीय रेल पर सर्वप्रथम है।

यह मशीन बोला प्रोफेशनल 2019 बॉलिंग मशीन है, जिसमें तीन बॉल फीडर लगे हैं। इसमें एक बार में 24 गेंदों का ऑटो फीडर उपलब्ध है। इस मशीन में बॉल की गति को एमपीएच अथवा केएमपीएच में निर्धारित किया जा सकता है तथा इसमें बॉल की स्पिन, स्विंग और पेस में विविधता के लिए 19 स्पिन और स्विंग सेटिंग हैं। स्पीड वैरिएशन के लिए रिमोट कंट्रोल द्वारा इसे संचालित किया जा सकता है। यह इनडोर एकेडमी है, जो क्रिकेट खिलाड़ियों के लिए वरदान साबित होगी। वर्षा ऋतु के दौरान भी खिलाड़ी यहाँ अभ्यास कर सकेंगे। ■

'मेडिकल अपडेट' पर राष्ट्रीय सम्मेलन का आयोजन

साइंटिफिक एसोसिएशन ऑफ मेडिकल ऑफिसर्स द्वारा रेलवे चैप्टर ऑफ एसोसिएशन ऑफ फिजीशियन ऑफ इंडिया के साथ पश्चिम रेलवे के जगजीवन राम अस्पताल में मेडिकल अपडेट की संकल्पना पर एक राष्ट्रीय सम्मेलन का आयोजन किया गया। इस सम्मेलन का उद्घाटन रेलवे स्वास्थ्य सेवा के महानिदेशक डॉ. एच. प्रदीप कुमार द्वारा निवर्तमान महाप्रबंधक श्री ए. के. गुप्ता, अपर महाप्रबंधक श्री. वी. के. त्रिपाठी, प्रधान मुख्य चिकित्सा निदेशक डॉ. जी. साहू, जगजीवन राम अस्पताल की चिकित्सा निदेशक डॉ. हफीजुन्निसा, साइंटिफिक एसोसिएशन ऑफ मेडिकल ऑफिसर्स के सचिव डॉ. शंकर दयाल, रेलवे चैप्टर ऑफ एसोसिएशन ऑफ फिजीशियन ऑफ इंडिया की सचिव डॉ. सविता गांगुर्डे द्वारा किया गया।

विभिन्न विषयों के विशेषज्ञों ने डायग्नोसिस एवं ट्रीटमेंट की मॉडर्न मॉडिलिटी पर अपने विचार प्रकट किए। अन्य रेलवे जोन और उत्पादन इकाइयों के प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक और पूरे भारतीय रेल से आए फिजीशियंस और उनके प्रतिनिधियों ने बड़ी संख्या में इस सम्मेलन में भाग लिया। इस सम्मेलन में रेलवे चैप्टर ऑफ एसोसिएशन ऑफ फिजीशियन ऑफ इंडिया के 25 वर्ष पूर्ण होने का भी उल्लेख किया गया तथा इस अवसर पर संस्था के सदस्यों और सेवानिवृत्त रेलवे फिजीशियनों को महानिदेशक डॉ. एच. प्रदीप कुमार द्वारा सम्मानित किया गया। ■

पूर्वोत्तर रेलवे 'थ्री फेज विद्युत लोको दोष निवारण निर्देशिका' का विमोचन

पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक श्री राजीव अग्रवाल ने 3 दिसम्बर को महाप्रबन्धक सभागार, गोरखपुर में कोचिंग डिपो के गाड़ियों के समय पालन के सम्बन्ध में आयोजित बैठक के दौरान नव प्रकाशित 'थ्री फेज विद्युत लोको दोष निवारण निर्देशिका' पुस्तक का विमोचन किया। इस अवसर पर श्री अग्रवाल ने कहा कि पूर्वोत्तर रेलवे में विद्युतीकरण के फलस्वरूप विद्युत ट्रैक्शन से कोचिंग एवं मालगाड़ियों के संचालन में अत्यधिक वृद्धि हुई है। ऐसी स्थिति में यह पुस्तक लोको रनिंग कर्मचारियों का मार्गदर्शन करते हुए थ्री फेज विद्युत लोको दोष निवारण में सहायक एवं उपयोगी होगी।

उल्लेखनीय है कि इस पुस्तक में थ्री फेज विद्युत लोको दोष से सम्बन्धित डाटा, प्रयुक्त नवीनतम तकनीकी की जानकारी, बोगी, अंडरफ्रेम, ब्रेक सिस्टम आदि में लगे उपकरणों की लोकेशन तथा दोष देखने के तरीके एवं उनके निवारण से सम्बन्धित जानकारी दी गई है। बैठक में सभी प्रमुख विभागाध्यक्ष उपस्थित थे। ■

पश्चिम मध्य रेलवे : बुदनी स्टेशन पर बाल उद्यान एवं नए रेल आवासों का उद्घाटन

23 नवम्बर को मण्डल रेल प्रबंधक, भोपाल श्री उदय बोरवणकर की उपस्थिति में बुदनी स्टेशन पर सरस्वती विद्या मंदिर, बुदनी एवं रेलवे कर्मचारियों के बच्चों द्वारा बाल उद्यान का उद्घाटन किया गया। इस बाल उद्यान में बच्चों के खेलने के लिए विभिन्न सुविधाएं उपलब्ध कराई गई हैं एवं उद्यान में घूमने के लिए सुन्दर पाथ-वे का निर्माण, बैठने के लिए आरामदायक बेंचें भी लगाई गई हैं। बच्चों के मनोरंजन हेतु बाल उद्यान की दीवारों पर सुन्दर एवं मनमोहक चित्रकारी की गई है। इस अवसर पर बाल उद्यान में मण्डल रेल प्रबंधक श्री उदय बोरवणकर ने वृक्षारोपण किया तथा कर्मचारियों एवं उनके परिजनों से कहा कि आप लोग इस बाल उद्यान को स्वच्छ और सुन्दर बनाए रखने में सहयोग करें। तत्पश्चात मण्डल रेल प्रबंधक ने बुदनी स्टेशन पर चतुर्थ श्रेणी रेल कर्मचारियों के लिए निर्माण किए गए नए रेल आवासों का उद्घाटन ट्रैक मैन श्री भारत तिलक चंद्र से कराया। ■

बिलासपुर मंडल कार्यालय में तिरंगे रंग से सजा इंजन

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के बिलासपुर मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय के सामने छोटी लाइन में चलने वाले डीजल इंजन को तिरंगे का रंग-रूप देकर आर्कषक ढंग से सजाकर प्रतिस्थापित किया गया है। इस इंजन का अनावरण 7 नवम्बर, 2019 को मंडल रेल प्रबंधक श्री आर. राजगोपाल के द्वारा किया गया।

उल्लेखनीय है कि 38 साल पुराने इस इंजन का निर्माण 8 मई, 1981 को चितरंजन लोकोमोटिव कारखाने में हुआ था। इसका नंबर 183 टाइप है। मोतीबाग वर्कशॉप नागपुर से इस इंजन को लाकर तथा अभनपुर से इसके लिए पटरी मंगाकर इसे स्थापित किया गया है। ■

उत्तर पश्चिम रेलवे भारत अंतरराष्ट्रीय एमएसएमइ मेले में उत्तर पश्चिम रेलवे का स्टॉल बना सभी के आकर्षण का केन्द्र

उत्तर पश्चिम रेलवे ने विश्वकर्मा इंडस्ट्रियल एरिया, जयपुर के मनोरंजन क्लब में आयोजित भारत अंतरराष्ट्रीय एमएसएमई एक्सपो व व्यापार कॉनक्लेव में भाग लिया। इस अवसर पर भारतीय रेल में लघु, कुटीर एवं मध्यम उपक्रमों (एमएसएमई) के विस्तार व अवसरों के सम्बन्ध में विस्तृत जानकारी दी गई।

उत्तर पश्चिम रेलवे ने इस प्रदर्शनी में क्यूआर कोड तथा एमएसएमई द्वारा विकसित ड्राईंग व स्पेसीफिकेशन के साथ इस मेले में 25 प्रमुख उत्पादों को प्रदर्शित किया, जिसमें भारतीय रेल में लघु, कुटीर एवं मध्यम उपक्रमों (एमएसएमई) के विस्तार व अवसरों के सम्बन्ध में प्रस्तुतीकरण दिया गया तथा उद्यमियों की शंकाओं का समाधान मौके पर ही किया गया।

उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल ने समस्त खरीद प्रक्रिया ऑनलाइन कर दी है, जिससे भारत सरकार की ईज ऑफ डूइंग नीति के तहत किसी अन्य व्यक्ति से सम्पर्क साधने की आवश्यकता नहीं रह गई है। प्रदर्शित वस्तुओं तथा रेलवे की खरीद प्रक्रिया में आगंतुकों ने गहन अभिरुचि व्यक्त की। ■

उत्तर पश्चिम रेलवे पर मेगा चिकित्सा शिविर का आयोजन

उत्तर पश्चिम रेलवे मुख्यालय तथा मण्डलों में 29 दिसम्बर को मेगा चिकित्सा शिविर का आयोजन किया गया, जिसमें 5,100 से अधिक रेलवे अधिकारियों/कर्मचारियों ने स्वास्थ्य जाँच करवाई।

इस अवसर पर श्री आनन्द प्रकाश महाप्रबन्धक, उत्तर पश्चिम रेलवे ने सभी को स्वस्थ रहने के लिए नियमित रूप से व्यायाम तथा योग इत्यादि करने की सलाह दी।

इस शिविर में मुख्यालय में कार्यरत

764 से अधिक रेलकर्मियों ने स्वास्थ्य जाँच करवाई। शिविर में रक्त परीक्षण, ईसीजी, शुगर, वजन, लम्बाई तथा हड्डियों की जाँच की गई तथा रेलकर्मियों को स्वास्थ्य सम्बन्धी समस्याओं के लिए परामर्श भी दिया गया।

इसके अतिरिक्त अजमेर मण्डल पर 1200, जोधपुर मण्डल पर 785, बीकानेर मण्डल पर 1421 तथा जयपुर मण्डल पर 1020 रेलकर्मियों की स्वास्थ्य जाँच की गई। ■

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे रेलगाड़ियों के परिचालन में सुधार पर विशेष ध्यान

ट्रेन परिचालन में सुरक्षा कायम रखना पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की शीर्ष प्राथमिकता है। वर्तमान वित्त वर्ष के प्रथम छह महीने के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने न केवल संपत्ति नवीकरण तथा रख-रखाव जैसे सभी लक्ष्यों को करीब-करीब पूरा करने में सफलता हासिल की है, बल्कि ट्रेन परिचालन में सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए महत्त्वपूर्ण कुछ निर्धारित मानदंडों को भी पूरा करने में विशेष सफलता हासिल की है। यह सुरक्षा से संबंधित कार्यों पर विशेष ध्यान केंद्रित करने तथा उसे अत्यधिक प्राथमिकता देने के कारण संभव हो सका है।

ट्रेन परिचालन की सुरक्षा के लिए पटरियों का रख-रखाव तथा रेल की पटरियों के जर्जरित यंत्रों को बदलना अत्यंत महत्त्वपूर्ण है। अप्रैल-अक्टूबर की अवधि के दौरान, पूसी रेलवे ने पूर्ण ट्रैक नवीकरण (सीटीआर) के निर्धारित लक्ष्य का 62 प्रतिशत कार्य संपन्न कर लिया, जबकि अक्टूबर तक समानुपातिक लक्ष्य 57 प्रतिशत था। इस तरह निर्धारित लक्ष्य से भी अधिक कार्य करने में सफलता मिली। इसी अवधि के दौरान पूर्ण रेल नवीकरण (टीआरआर) निर्धारित 115 किमी लक्ष्य का 83 प्रतिशत किया गया,

जबकि अक्टूबर तक का समानुपातिक लक्ष्य 67 प्रतिशत था। इस तरह पूर्ण फिटिंग नवीकरण (टीएफआर) कार्य अक्टूबर, 2019 तक कुल 239 किमी किया गया, जबकि वर्ष के लिए निर्धारित किया गया लक्ष्य 396 किमी है। इन उपलब्धियों से पूर्वोत्तर सीमा रेलवे न केवल समय पर अपने लक्ष्य हासिल करने में सफल होगी बल्कि इससे निर्धारित लंबाई से अधिक ट्रैक की देख-रेख करने में भी सहायता मिलेगी।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे चरणबद्ध तरीके से ज्यादा सुरक्षित एलएचबी कोचों द्वारा प्रचलित कोचों को बदलने का कार्य आरंभ कर चुकी है तथा वर्तमान वित्त वर्ष के प्रथम छह महीने के दौरान हमने 175 कोचों के समानुपातिक लक्ष्य की तुलना में अक्तूबर तक इस तरह के 249 कोचों की शुरुआत की है।

भारतीय रेल ने चरणबद्ध तरीके से सभी लेवल क्रॉसिंग्स के उन्मूलन करने का भी निर्णय लिया है तथा इस दिशा में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे नियमित रुप से चिन्हित मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग्स का उन्मूलन कर रही है। इस वर्ष कुल 21 मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग्स का उन्मूलन करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है तथा उनमें से 10 लेवल क्रॉसिंग्स का उन्मूलन किया जा चुका है। उनमें से आठ को सड़क भीतरी पुल अथवा भूगर्भ मार्ग द्वारा प्रतिस्थापित किया गया है और दो को निकटवर्ती लेवल क्रासिंगों के साथ विलय कर बंद कर दिया गया है।

समीक्षा के अधीन अवधि (यानी अप्रैल -अक्टूबर, 2019) के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने साधारण रूप से खुली आंखों से नहीं दिखने वाली त्रुटियों अथवा दरारों को खोजने के लिए 10,410 किमी रेलवे ट्रैकों में अल्ट्रासोनिक फॉल्ट डिटेक्शन (यूएसएफडी) का कार्य भी संपन्न किया है। यह अवधि के लिए निर्धारित लक्ष्य से करीब 2,200 किमी ज्यादा है। आगामी शीतकाल को ध्यान में रखते हुए खराब मौसम के कारण संभावित रेल की दरारों का अग्रिम पता लगाने के लिए सिर्फ अक्टूबर महीने में ही करीब 1,400 किमी ट्रैक की यूएसएफडी जांच की गई है। ■

दक्षिण पूर्व रेलवे ने कोहरे के मौसम में ट्रेन परिचालन हेतु फॉग डिवाइस का उपयोग शुरू किया

कोहरे के मौसम में यात्री ट्रेनों को विलंब से बचाने एवम् सुरक्षित संचालन के लिए दक्षिण पूर्व रेलवे ने यात्री ट्रेनों में फॉग डिवाइस का शुभारंभ किया है। इसके लिए लोको पायलट को फॉग डिवाइस दिया गया है। ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम आधारित डिवाइस हाथ में ले जा सकने वाला पोर्टेबल डिवाइस है जो कि लोकोमोटिव पर स्थाई रूप से स्थापित नहीं है। ट्रेन ले जाते समय चालक इसे इंजन में लगा देते हैं। कोहरे प्रभावित सेक्शन में ट्रेन के

पहुंचते ही जब कोई लैंडमार्क जिओ फेंस रेंज के भीतर आएगा तो फॉग डिवाइस डिस्प्ले एवम् ऑडियो मोड के माध्यम से कार्य करने लगेगा। इसके बाद यह डिवाइस सेक्शन में आनेवाले स्टेशनों, लेवल क्रॉसिंग की दूरी, चेतावनी बोर्ड, सिग्नल की स्थिति ट्रेन की गति आदि की सटीक जानकारी लोको पायलट को दे देगा। इसके आधार पर चालक आसानी से ट्रेन का संचालन कर सकेंगे।

कोहरे के मौसम में अधिकारियों को रात्रि निरीक्षण कर ट्रेन संचालन से जुड़े कर्मचारियों को संरक्षा नियमों के प्रति जागरूक करने के भी निर्देश दिए गए हैं। ■

दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे ने मनाई विश्व धरोहर घोषणा की 20वीं सालगिरह

विश्व प्रसिद्ध दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे (डीएचआर) जिसे यूनेस्को द्वारा 5 दिसंबर, 1999 को विश्व धरोहर स्थल के रूप में घोषित किया गया था। इस घोषणा की 20वीं सालगिरह मौके पर विशाल जन समूह की मौजूदगी में दार्जिलिंग से घूम तक एक समारोहिक स्पेशल ट्रेन हरी झंडी दिखाकर रवाना की गई। साथ ही घूम से दार्जिलिंग के बीच दौड़ का भी आयोजन किया गया। जिसमें आम जनता के साथ भारी संख्या में स्कूली बच्चों ने भी भाग लिया। स्थानीय कलाकारों द्वारा कला प्रदर्शनी और दार्जिलिंग चौरास्ता पर एक रंगारंग सांस्कृतिक कार्यक्रम का भी आयोजन किया गया। इस मौके पर डीएचआर पर एक कॉफी टेबल बुक का भी विमोचन किया गया। रोलिंग स्टॉक रेलवे बोर्ड के सदस्य राजेश अग्रवाल, पू.सी. रेलवे के महाप्रबंधक, संजीव राय, कटिहार मंडल के मंडल रेल प्रबंधक, श्री आर.के. वर्मा, जीटीए के सचिव, डेविड प्रधान, जीटीए सांस्कृतिक मामले के निदेशक बी.के. घीसिंग एवं अन्य अधिकारीगण भी इस अवसर पर उपस्थित थे। ■

दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे के विश्व धरोहर घोषणा की 20वीं सालगिरह समारोह के दौरान डीएचआर पर एक कॉफी टेबल बुक का विमोचन किया गया

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे एवं यूनेस्को के बीच समीक्षा बैठक

डीएचआर पर यूनेस्को के अधिकारियों के साथ चर्चा करते हुए श्री संजीव राय, महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे

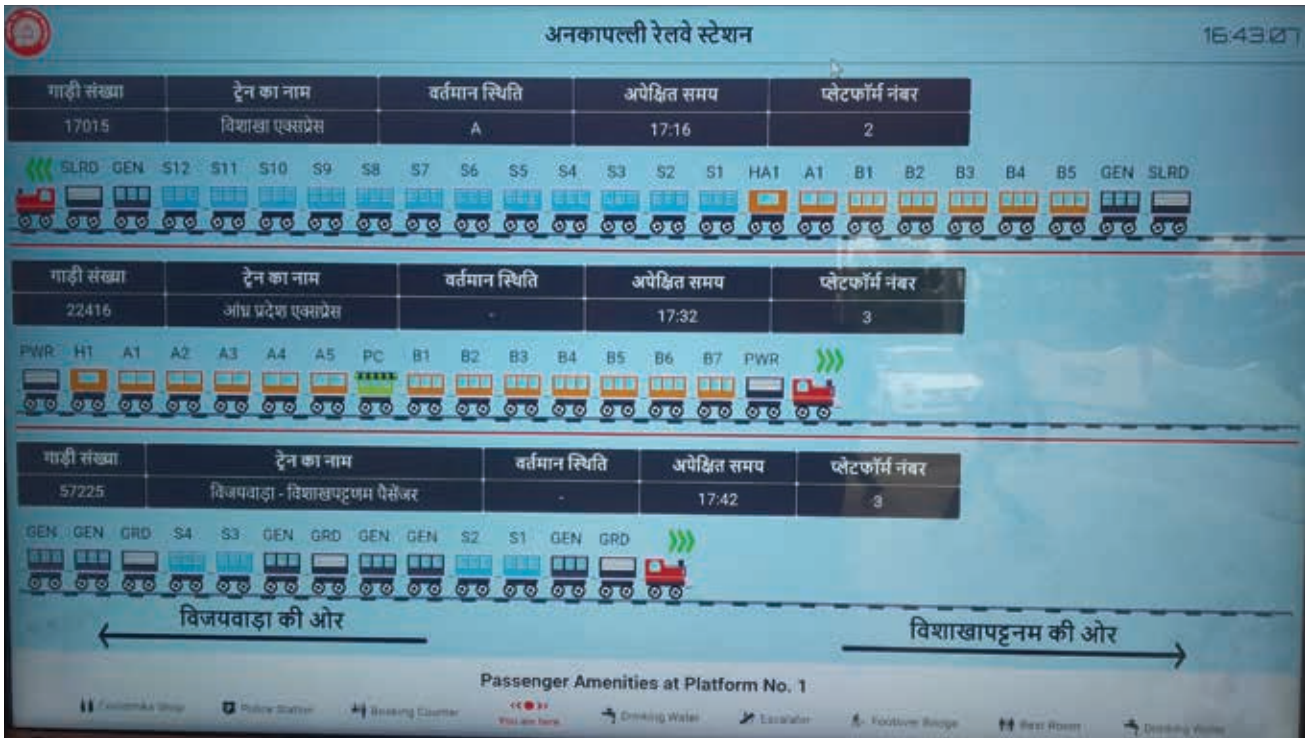
मालीगांव में दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे (डीएचआर) की धरोहर की स्थिति को सुरक्षित रखने के लिए जारी विभिन्न कार्यकलापों के संबंध में एक समीक्षा बैठक आयोजित की गई। इंटरनेशनल काउंसिल ऑन मॉनुमेंट्स एंड साइट्स (आईसीओएमओएस)का प्रतिनिधित्व करने वाले यूनेस्को वर्ल्ड हेरिटेज सेंटर, पेरिस से श्रीमती नोआ हायशी ने प्रतिनिधित्व किया। जबकि पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक, संजीव राय, मंडल रेल प्रबंधक, कटिहार मंडल, श्री आर.के. वर्मा और दूसरे वरिष्ठ अधिकारीगण इस बैठक में उपस्थित थे। बैठक से पहले यूनेस्को के अधिकारियों ने 7 एवं 8 दिसंबर को डीएचआर का दौरा किया एवं डीएचआर के धरोहर प्रबंधन की देखरेख में सहायता तथा आंकलन करने वाले विभिन्न भागीदारों से चर्चा की।

उल्लेखनीय है कि डीएचआर पर सीसीएमपी (व्यापक संरक्षण प्रबंधन योजना) के विकास के लिए 20 जनवरी, 2017 को भारतीय रेल द्वारा यूनेस्को के साथ एक समझौता किया गया था। बैठक के दौरान अंतिम सीसीएमपी को मूर्त रूप प्रदान करने के लिए भारतीय रेल की अंतिम समीक्षा पर चर्चा की गई।

डीएचआर संपत्ति की धरोहर की संरक्षा, पुनरुद्धार एवं संरक्षण पर चल रही विभिन्न परियोजनाओं पर भी चर्चा की गई। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा डीएचआर में 15 करोड़ रुपए से भी अधिक राशि के विभिन्न संरक्षा एवं संरक्षण कार्य किए गए हैं।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने हाल ही में विश्व धरोहर की घोषणा की 20वीं सालगिरह भी समुचित तरीके से मनाई। टॉय ट्रेन में यात्रियों की संख्या बढ़ाने के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा उठाए गए कदम काफी फलदायक साबित हुए हैं। वर्ष 2017 में 64,030 की तुलना में वर्ष 2018 के दौरान टॉय ट्रेन के यात्रियों की कुल संख्या 1,08,940 रही। इस वर्ष अक्टूबर महीने तक 93,210 आगंतुकों ने टॉय ट्रेन की यात्रा का आनन्द उठाया। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे में एक विस्टाडोम कोच की भी शुरुआत कर चुकी है। दो प्रथम श्रेणी कोचों को पुनः सुसज्जित कर दो वातानुकूलित कोच विकसित किए गए हैं। वर्तमान में चार ट्रेनें वाष्प इंजन द्वारा एवं दस ट्रेनें डीजल इंजन द्वारा संचालित हो रही है। ■

अनकापल्ले स्टेशन पर यात्रियों के आसान मार्गदर्शन हेतु अत्याधुनिक नई सूचना प्रणाली शुरू



भारतीय रेल ने दक्षिण मध्य रेलवे के अनकापल्ले रेलवे स्टेशन पर एक नई यात्री सूचना प्रणाली की शुरुआत की है, जिसमें 'एट ए ग्लांस डिस्प्ले बोर्ड', जो स्टेशन पर विभिन्न ट्रेनों के समय की स्थिति की एक झलक देता है और 'कोच गाइडेंस डिस्प्ले बोर्ड', जो ट्रेन के कोच में सीटों की स्थिति की जानकारी देता है, शामिल हैं। इसका उद्देश्य यात्रियों को बेहतर सुविधाएं और आसान मार्गदर्शन प्रदान करना है।

इस प्रणाली में नई प्रौद्योगिकी को अपनाया गया है, जिससे ट्रेनों के वास्तविक समय स्थिति के आधार पर उनके स्टेशन पर अनुमानित आगमन को दिखाया जाता है। इसे केंद्रीकृत रेलवे सूचना प्रणाली (सीआरआईएस) सर्वर से प्राप्त आंकड़ों से समय-समय पर स्वत: अद्यतन किया जाता है। यह प्रणाली तीन भाषाओं तेलुगू, अंग्रेजी और हिंदी में अगले दो घंटों में स्टेशन पर आने वाली ट्रेनों के बारे में जानकारी प्रदान करती है।

उन्हें विशेष ट्रेन नंबर/नाम के आगमन/प्रस्थान का समय, आगमन का अपेक्षित समय और रेल इंजन की ओर से उनके कोच की स्थिति की भी जानकारी मिलती है। यह प्रणाली यात्रियों को ट्रेन की दिशा के बारे में महत्त्वपूर्ण जानकारी प्रदान करती है ताकि वे अपने कोच तक आसानी से पहुंच सकें। इससे यात्री ट्रेन की दिशा, ट्रेन के इंजन का स्थान, कोच की स्थिति को आसानी से समझ सकते हैं क्योंकि पूरी ट्रेन संरचना को चित्रमय तरीके से डिस्प्ले बोर्ड पर दिखाया जाता है। यात्री ट्रेन के आगमन का अपेक्षित समय, अपने कोच नंबर, ट्रेन नंबर और ट्रेन का नाम भी देख सकते हैं।

इसके अलावा, इसमें किसी भी आपात स्थिति में सिस्टम ऑपरेटर को जानकारी संशोधित करने की सुविधा प्रदान की गई है।

अल्ट्रा एचडी एलईडी वाणिज्यिक श्रेणी के मॉनिटर के साथ इसका डिस्प्ले बोर्ड स्टेशन के प्रवेश द्वार पर स्थापित किया गया है। इसमें 3 से 5 पंक्तियां हैं, जिनका इस्तेमाल, स्टेशन पर आने वाली ट्रेनों की जानकारी प्रदर्शित करने के लिए किया जा रहा है।

कोच गाइडेंस डिस्प्ले बोर्ड छोटे बोर्ड होते हैं, जो दोनों तरफ से दिखते हैं। इन्हें प्लेटफॉर्मों पर ऊपर लटका दिया जाता है ताकि ट्रेनों की कोच स्थिति का संकेत मिल सके। बोर्ड में इंजन से जनरल, स्लीपर, एसी और अन्य कोच की स्थिति प्रदर्शित होती रहती हैं। यह जानकारी ट्रेन के आने की घोषणा के बाद और ट्रेन के आगमन से पहले तक डिस्प्ले बोर्ड पर प्रदर्शित की जाती है।

इसके अलावा इस नई प्रणाली का उपयोग स्टेशन पर उपलब्ध विभिन्न सुविधाओं और प्लेटफॉर्म पर उन सुविधाओं के स्थान के बारे में जानकारी देने में भी किया जा सकता है।

इस नई तकनीक की शुरुआत करने के लिए दक्षिण मध्य रेल के महाप्रबंधक श्री गजानन माल्या ने विजयवाड़ा रेलवे मंडल को बधाई दी और निर्देश दिए कि यह सुविधा अन्य स्टेशनों पर भी उपलब्ध कराई जाए। ■

पश्चिम रेलवे द्वारा यात्री सुविधाओं के साथ उदवाड़ा स्टेशन का पुनरुद्धार

पारसी वास्तुकला की तर्ज पर तैयार नवविकसित उदवाड़ा स्टेशन के अग्रभाग

अपनी नवीनतम परियोजना के अंतर्गत पश्चिम रेलवे द्वारा उदवाड़ा स्टेशन के 125 वर्ष पुराने स्टेशन भवन का पुनरुद्धार किया गया है। इस स्टेशन पर नया एसी प्रतीक्षालय, वीआईपी रूम, नवनिर्मित आरक्षण सह बुकिंग कार्यालय, सहित अनेक सुविधाओं का निर्माण किया गया है।

उदवाड़ा का महत्त्व

उदवाड़ा सम्पूर्ण विश्व में पारसियों का एक प्रमुख तीर्थस्थल है। भारत में पारसियों का सबसे पवित्र मंदिर उदवाड़ा का अताश बेहराम अग्नि मंदिर है तथा यह विश्व में सबसे पुराना निरंतर जलती अग्नि वाला मंदिर भी है। यह तीर्थस्थल सबसे प्राचीन है तथा पारसियों के लिए अत्यंत महत्त्वपूर्ण स्थल है। उदवाड़ा स्टेशन लगभग 125 वर्षों से पर्यटकों एवं तीर्थ यात्रियों को अपनी सेवा दे रहा है। यह एक 'बी' श्रेणी का स्टेशन है। तीर्थस्थल की दृष्टि से महत्त्वपूर्ण यह स्टेशन पश्चिम रेलवे के मुंबई सेंट्रल मंडल के विरार-सूरत खंड के बीच स्थित है। इस स्टेशन से रोजाना लगभग 2,500 यात्री यात्रा करते हैं। पुराना स्टेशन भवन लगभग 125 वर्ष पुराना था तथा इसके अग्रभाग की खूबसूरती खो गई थी एवं जगह-जगह इसमें दरारें दिखती थीं। ■

उदवाड़ा स्टेशन के पुनर्विकास कार्यों की सूची

- 24 डिब्बों की ट्रेनों के समायोजन हेतु प्लेटफॉर्म सं. 1 का विस्तार। सुरक्षा कारणों से इस प्लेटफॉर्म के साथ बाउंड्री वॉल का निर्माण।
- नए आरक्षण सह बुकिंग कार्यालय का निर्माण।
- स्टेशन को दिव्यांग मित्रवत् बनाने हेतु सभी प्रकार के प्रयास किए गए हैं।
- आधुनिक फिटिंग्स के साथ नए महिला, पुरुष एवं दिव्यांग शौचालय।
- प्लेटफॉर्म पर वॉटर बूथ तथा पुराने बैठने की व्यवस्था में सुधार कार्य।
- दीवारों पर भित्ति चित्र के साथ खूबसूरत कॉनकोर्स हॉल तथा सीलिंग पर कॉरनिस फ्लॉवर।
- स्टेशन क्षेत्र एवं परिसंचरण क्षेत्र में खूबसूरती के लिए ग्रीन पैच का विकास।
- प्रवेश एवं निकास हेतु दो अलग-अलग गेट का निर्माण। साथ ही उचित पार्किंग सुविधा सहित परिसंचरण क्षेत्र का पुनर्विकास।
- उल्लेखनीय है कि स्टेशन भवन को पारसी वास्तुकला के अनुरूप डिजाइन करने हेतु एक स्थानीय वास्तुकार को हायर किया गया था।

भारतीय खाद्य सुरक्षा और मानक प्राधिकरण द्वारा छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस को फाइव स्टार रेटिंग

मध्य रेल के छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी)को भारतीय खाद्य सुरक्षा और मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई) द्वारा फाइव-स्टार रेटिंग के साथ सर्टिफिकेशन 'ईट राइट स्टेशन' प्रमाणन से सम्मानित किया गया है।

ईट राइट स्टेशन, एफएसएसएआई और हिंदुस्तान यूनिलीवर लिमिटेड द्वारा शुरू किए गए 'ईट राइट इंडिया' आंदोलन का एक हिस्सा है, जिसका उद्देश्य रेलवे स्टेशनों पर खाद्य सुरक्षा और स्वच्छता को बढ़ावा देना है।

मध्य रेल और आईआरसीटीसी के अधिकारियों के साथ एफएसएसएआई और एचयूएल के खाद्य गुणवत्ता नियामक, और खाद्य लेखा परीक्षकों ने खान-पान प्रतिष्ठानों का निरीक्षण किया।

रेटिंग को स्वस्थ आहार की उपलब्धता, तैयारी में परिवहन और रिटेल / सर्विंग पॉइंट, खाद्य अपशिष्ट प्रबंधन, स्थानीय और मौसमी भोजन को बढ़ावा देने और खाद्य सुरक्षा तथा स्वास्थ्य पर जागरूकता पैदा करने के आधार पर आंका गया है।

'ईट राइट इंडिया' आंदोलन 'ईट हेल्दी' और 'ईट सेफ' के दो व्यापक स्तंभों पर बनाया गया है। आंदोलन का 'ईट हेल्दी' स्तंभ सही अनुपात में पौष्टिक खाद्य पदार्थों का चयन करने तथा 'ईट सेफ' खाद्य जनित बीमारियों को रोकने के लिए खाद्य सुरक्षा सुनिश्चित करने के बारे में है। इसमें मिलावट की रोक थाम करना शामिल है।

रेलवे का कर्तव्य है कि स्टेशनों पर स्वास्थ्यकर और स्वादिष्ट भोजन एक स्वच्छ तरीके से खानपान इकाइयों में बेचा जाए। भोजन की तैयारी, भंडारण और वितरण में खानपान कर्मचारियों के व्यवहार में परिवर्तन पर खानपान इकाइयों के लाइसेंसधारियों को दिए गए प्रशिक्षण में जोर दिया गया है। ■

भोपाल गैस त्रासदी में शहीद रेलकर्मियों को श्रद्धांजलि

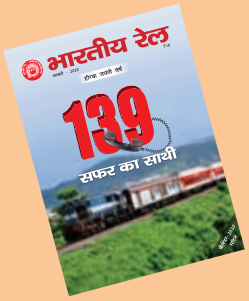
3 दिसम्बर वर्ष 1984 को 'भोपाल गैस त्रासदी' के नाम से जाना जाता है। भोपाल स्थित यूनियन कार्बाइड नामक कंपनी के कारखाने से मिथाइलआइसोसाइनाइट नामक जहरीली गैस के रिसाव होने से लगभग 8,000 लोग जहरीली गैस से फैली बीमारियों से मारे गए। गैस रिसाव के बाद 3 दिसंबर 1984 की सुबह लोग जान बचाने के प्रयास में बदहवास हालत में या तो दम तोड़ रहे थे या भोपाल शहर से जान बचाकर बाहर भाग रहे थे, लेकिन पश्चिम मध्य रेल के भोपाल स्टेशन पर पदस्थ स्टेशन प्रबंधक श्री हरीश धुर्वे और अन्य 44 रेल कर्मचारी जान जोखिम में डालकर मुँह पर कपड़ा बांधे हाँफते हुए ड्युटी पर डटे रहे, ताकि बीना और इटारसी की तरफ से आने वाली ट्रेनों को भोपाल पहुँचने से पहले ही रोका जा सके।

बीना की तरफ से आने वाली ट्रेनों को सलामतपुर, विदिशा तथा इटारसी की तरफ से आने वाली ट्रेनों को मिसरोद, मंडीदीप, औबेदुल्लागंज व बुदनी के आसपास रोक दिया गया। इस तरह दो दर्जन ट्रेनों को भोपाल आने से पहले ही रोक दिया गया, जिससे उन ट्रेनों में सवार हजारों यात्रियों की जान बच गई। उक्त ट्रेनों को सही समय पर नहीं रुकवाया गया होता तो भोपाल पहुंचने के बाद इन ट्रेनों में सवार हजारों यात्रीगण जहरीली गैस की चपेट में आ जाते एवं उनकी जान जोखिम में पड़ जाती।

भोपाल स्टेशन प्रबंधक श्री हरीश धुर्वे अपना फर्ज निभाते हुए उसी रात शहीद हो गए थे, जबकि बाकि 44 कर्मचारियों में से कुछ कर्मचारी त्रासदी के एक सप्ताह बाद और कुछ कर्मचारीगण सालों के इलाज के बाद शहीद हो गए। इन सभी की याद में पश्चिम मध्य रेल के भोपाल स्टेशन परिसर में स्मारक बनाया गया है, जिसमें सभी 45 कर्मचारियों के नाम का उल्लेख है। 3 दिसम्बर, 2019 को भोपाल गैस त्रासदी में शहीद हुए रेल कर्मचारियों को याद करते हुए उन्हें श्रद्धांजलि अर्पित की गई। ■

आपकी अपनी लोकप्रिय पत्रिका

भारतीय रेल



अब राष्ट्रीय रेल संग्रहालय, चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में भी उपलब्ध है

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

भारतीय रेल

पत्रिका की

सदस्यता एवं प्राप्ति

हेतु

संपर्क करें

011-47845381

सोमवार से शुक्रवार
(सुबह 10 से 1 एवं
दोपहर 2 से 5 बजे तक)

editorbhartiyarailrb@gmail.com

bmpr310rb@gmail.com

रिश्ता प्यार का

सविता मिश्रा अक्षजा

"घर में अकेले परेशान हो जाती हूँ। न आस न पड़ोस। न नाते न रिश्तेदार।"

"सुबह-शाम तो मैं रहता ही हूँ न!"

"हुँ ..सुबह जल्दी भागते हो और देर से लौटते हो ..!" थकी-थकी-सी जिन्दगी घिसट रही थी मधु की। वह धीरे-धीरे डिप्रेशन की शिकार होने लगी थी।

एक दिन हरीश को जाने क्या सूझी कि घर में एक पिल्ला उठा लाए। मधु ने पिल्ला देखते ही पूरा घर सिर पर उठा लिया। "अब बुढ़ापे में इसकी भी सेवा करनी होगी?"

"अरे! यह तुम्हारा मुंह-बोलारो रहेगा। घर में अकेले समय कटता नहीं था न तुम्हारा, इसलिए इसे लेता आया। देखो तो कितना प्यारा है?"

"लेकिन तुम्हें तो कुत्ते-बिल्ली बिलकुल भी पसंद नहीं थे। फिर कैसे उठा लाए इसे? मुझे तो यह सोचकर आश्चर्य हो रहा कि तुम गोद में इसे उठाकर घर तक ला कैसे पाए! क्या तुमने अब कुत्तों से डरना छोड़ दिया? तुम्हारी माँ तो कहती थी कि तुम कुत्तों के डर से खटिया पर से उतरते ही नहीं थे। जब तक वह डंडा लेकर कुत्तों को भगा न देतीं, क्या, मजाल कि तुम खटिया से उतरकर बाहर ओसार से चार कदम चलकर घर में दाखिल हो जाओ।"

"अरे! तेरे प्यार में क्या-क्या न किया दिलबर।"

"चलो हटो! बुढ़ा गए लेकिन ..!"

समय बीतता रहा। एक दिन हरीश ऑफिस जाने लगा तो उदास होकर मधु ने कहा - "सुनो! जल्दी आना। ओवर-टाइम मत करने लगना।"

शाम को ऑफिस से आते ही जोजो ने मचल-मचलकर स्वागत किया हरीश का।

लेकिन पिछले चार दिन से उदास-उदास-सी दिख रही थी मधु। हरीश ने पूछा ही था कि फूट पड़ी। ले-देके वही कारण। सब दर्द की एक वजह अकेलापन बताकर भड़क गयी। "मेरा तो कोई अपना है ही नहीं। बड़े से घर में अकेले भूतों-सी रहती हूँ।"

"क्यों! ये तेरा जोजो भी तो रहता है न तेरे साथ?"

"तुम्हारे ये जोजो मियां तो घोड़ा बेचकर दिन भर सोते रहते हैं। शाम को तुम्हारे आने पर ही इनमें फुर्ती जागती है। आलसी-निकम्मा कहीं का..!" चाय का कप हरीश को पकड़ाती हुई मधु तुनकती हुई बोली।

"तुम्हें मालूम है, इसके साथ रहते तुम्हारा छः महीने का समय फुर्र हो गया।"

"बच्चें पाल-पोसकर बड़ा करने के बाद तो शहर से बाहर के ही हो जाने लगते हैं।" चाय की चुश्कियाँ लेते हुए वह पलंग पर बैठी अपना अकेलापन किस कदर खलता है, बता ही रही थी कि जोजो कूदकर पलंग पर चढ़ आया और मधु की गोद में अपना आधा शरीर रखता हुआ बैठ गया। न चाहते हुए भी उसने जोजो को भगाया नहीं, जबकि उसके पलंग पर चढ़ने से उसे सख्त ऐतराज रहता था। जोजो अपने थूथुन से उसके हाथों को उछालने लगा। जब तक मधु उसके चेहरे पर हाथ रखकर सहलाने न लगी, तब तक वह उस क्रिया को दोहराता ही रहा। हरीश यह सब देखकर मुस्कराया, "सुनो! महीनों हो गए, बच्चों की कोई खबर ही नहीं है।" जोजो गोद में लेटा हुआ उलटते-पुलटते लाड़ लड़ाने लगा। खीझकर एक बार को मधु ने उसे दुत्कार दिया। जोजो ने सूनी आँखों से मधु को निहारा तो उसका भोलापन देखकर मधु मुस्करा पड़ी। वह फिर से उसकी गोद में घुसने लगा। अबकी बार न चाहते हुए भी वह चाय का कप रखकर उसे पुचकारने लगी।

"जाने क्या-कैसे खा-पी रहे होंगे बच्चे?" पति को नाश्ता पकड़ाते हुए वह बोली। मधु ने पुचकारते हुए जोजो को आवाज दी तो वह दौड़ता हुआ अपने कटोरे के पास आ गया। चप्प-चप्प करता हुआ अपने कटोरे में डाला गया दूध पीने लगा। उसके बगल में बैठकर वह उसे पुचकारती रही।

समय को तो पंख लगे होते हैं। दुःख हो या सुख हो समय अपनी ही गति से दौड़ता रहता है। इन्सान को लगता है कि सुख के पल में समय जल्दी भागता है और दुःख में ठहर-ठहरकर कछुवा गति हो लेता है, लेकिन समय का चक्र तो दोनों समय में एक समान ही चलता है।

आज हरीश ऑफिस से लौटा तो मधु की शिकायत की पोटली फिर खुली मिली।

"सुनो! महीनों हो गए, बच्चों ने खुद से फोन नहीं किया कभी!"

"तुम कर लेती।"

"किया था मैंने उन्हें फोन।" चाय का कप हाथ में थमाती हुई बोली।

"हाँ, तो क्या कहा बच्चों ने?"

"आज बड़े बेटे ने कहा कि सब आपकी कमी निकालते हैं। आपके पास कोई भी रहना नहीं चाहता। न बुआ न ताई! न कोई हेल्पर। तो कुछ तो कमी होगी आप में ही!"

"...."

कहते-कहते बिस्तर बिछा ही रही थी कि लपककर जोजो आकर लेट गया।

मधु हँसते हुए बोली- "देखो इस मोटे को..!"

हरीश आराम की मुद्रा में लेट चुका था, लेकिन मधु अधलेटी-सी कुछ सोच रही थी। सोचते-सोचते वह फिर अनमनी हो गई थी।

अपने से सटकर लेटे हुए जोजो को सहलाती हुई बुदबुदाई, "क्या इंसानों को ही मुझमें कमी दिखती है, इस बेजुबान को नहीं ..?"

"गुस्से में इसकी पिटाई भी कर देती हो, लेकिन देखो फिर भी कैसे प्यार से तुझसे ही चिपककर बैठा है?"

"हाँ! कल भी दो डंडे धर दिए थे।" जोजो का सिर सहलाते हुए मधु ने कहा तो वह मासूम आँखों से जीभ लटकाए उसके चेहरे की ओर निहारने लगा।

"मारा, मत करो! नासमझ है! आखिर बेजुबान जानवर ही तो है।"

"एक बात है, इसने इतना अधिक नुकसान किया, लेकिन तुमने कभी हाथ नहीं उठाया इस पर..!"

"पिता हूँ न...! हाँ! हाँ! हाँ! यह भी खूब रही। पालन करते हुए इसे न जाने कब हम दोनों इसके माँ-बाप बन गए और..."

"और यह अपना लाडला।" कहते हुए उसने हरीश द्वारा अधूरा छोड़ दिया गया वाक्य पूरा किया।

समय अपनी धुरी पर चलता रहा। समय के साथ हरीश, मधु और घर का तीसरा प्राणी जोजो भी अपना-अपना जीवन चक्र जीते हुए चलते रहे।

मधु ने जोजो को अच्छी-खासी ट्रेनिंग देकर ट्रेंड कर दिया था। वह उसके इशारे पर नाचता था, लाड़ लड़ाता था। बात भी मानता था। 'नमस्ते' कहने पर आगे के दोनों पैर उठाकर पंजो के बल खड़ा हो जाता था। शेक हैण्ड तो हथेली बढ़ाते ही कर लेता था। उसकी इन अदाओं पर मधु खिलखिला पड़ती थी। लेकिन फिर भी मधु को रह-रहकर अपने बच्चों की रिक्तता खल जाती थी। हरीश रिटायर हो गया था आज। वह भी जोजो को दी गई मधु की ट्रेनिंग को देखकर वाह-वाह कर बैठा। "आज तुम्हारा यह लाड़ला पूरे दो साल का हो गया।"

"हाँ! और दो साल हो गए बच्चों को इस घर की देहरी पार किए हुए। इस घर में एक बार भी वो झाँकने नहीं आए कि उनके माँ-बाप कैसे हैं। कभी फोन पर भी यह तक नहीं पूछा कि माँ, अकेले रह जाती हो तो बनाती-खाती हो या नहीं? कहाँ बचपन में खुद खाते हुए मुझे मेरे हाथों का ही कौर खिला देते थे।" कहकर मधु व्यंग्य से मुस्करा पड़ी।

हरीश ने ठंडी लम्बी साँस छोड़ी, लेकिन उसके मुख से एक भी शब्द नहीं निकला। शायद वह भी बच्चों का मिजाज- व्यवहार देखकर अंदर से टूट गया था, लेकिन मधु की तरह खुलकर कह नहीं पा रहा था।

खाना पलंग पर ही रखते हुए बोली - "उठो, खाना ले आई हूँ।"

"तू अपना भी तो ला! और जोजो को भी दे दिया न इसका खाना?"

"हाँ! दे तो दिया, पर यह जाएगा थोड़ी? मुँह ताकता हुआ यहीं बैठा रहेगा।"

खाना तो वह वर्तमान में तन से खा रही थी, लेकिन मन उसका अतीत के खयालों में ही खोया था।

बगल में बैठा जोजो कूं-कूं कर रहा था। न जाने कब कौर खुद खाते हुए बेखयाली में जोजो को खिलाने लगी और वह प्रेम से कुकुहाता हुआ अपने पैरों से मधु के हाथों को छूकर मांगता हुआ खाने लगा। ■

साफ-सफाई

चलिए साफ-सफाई करें
गंदगी की विदाई करें
घरों से बाहर तक मिल-मिल
काम ऐसा भलाई करें।
चलिए साफ-सफाई करें।
गंदगी पे चढ़ाई करें
सेहत की कमाई करें
जन-जन अमन ही हरदम
जब इसकी अगुवाई करें।
चलिए साफ-सफाई करें।
गंदगी से जुदाई करें
सुभावों से मिलाई करें
खो चुके अब तक जो कुछ हम
सफाई से उसकी भरपाई करें।
चलिए साफ-सफाई करें।
विदेशी वतन बड़ाई करें
इसकी जब अगुवाई करें
दिखे जिसे-जिसे गंदगी
'चंदन'-पौध-रोपाई करें
चलिए साफ-सफाई करें।

सुधीर कुमार 'चंदन'
बरेली

जन-जन की भारतीय रेल

जन-जन की रेल है भारतीय रेल
एकता की रेल है भारतीय रेल
सेवा की रेल है भारतीय रेल
सुविधा की रेल है भारतीय रेल
प्रगति की रेल है भारतीय रेल
मुसाफिरों की रेल है भारतीय रेल
माल भाड़ा की रेल है भारतीय रेल
स्वच्छता की रेल है भारतीय रेल
भारती की पहचान है भारतीय रेल
सबका का विकास है भारतीय रेल
गाँव-गाँव से गुजरती है भारतीय रेल
शहर-शहर पहुंचाती है भारतीय रेल
दिन और रात चलती है भारतीय रेल
सुरक्षा की रेल है भारतीय रेल
भारत की शान है भारतीय रेल
जन-जन की चाह है भारतीय रेल
सबको ले चलती है भारतीय रेल

डॉ. सोपान काशीनाथ
रेलवे डिग्री कॉलेज, सिकंदराबाद

कविताओं व लेखों का अनूठा संगम

कवि और लेखक मनोज पाण्डे की पुस्तक श्रेष्ठ कविताओं एवं विचारप्रधान लेखों का एक ऐसा संकलन है, जिसे आप एक बार पढ़ना आरम्भ करने के बाद, बिना आद्योपान्त अध्ययन किए हुए रुक नहीं पाएंगे। भारतीय रेल के सर्वोच्च पदों में से एक के दायित्वों का निर्वहन करने के साथ-ही-साथ कवि तथा लेखक के रूप में उनका एक सशक्त हस्ताक्षर के रूप में परिचय हिन्दी के राष्ट्रीय फलक पर स्थापित करने का एक माध्यम प्रमाणित होगा।

प्रकाशित कविताएं वर्ष 1981 से वर्ष 2006 के मध्य के कालखण्ड में लिखी गई थीं। संभवत: आरम्भ में सभी रचनाकार कवि के रूप में रचना प्रक्रिया आरम्भ करते हैं। कविता 'जो गुजर जाते हैं', 'कठोपनिषद्' के यम से नचिकेता के प्रश्नों का स्मरण कराती है।

''जो गुजर जाते हैं
न जाने कहां चले जाते हैं चिता से
हवा में उड़ जाता है शरीर
और राख बहाकर पानी में''
(पृष्ठ-116)

उनकी कविताएं समाज, राजनीति, दंगे, भोपाल की गैस त्रासदी, लोकतंत्र में राजतंत्र का परोक्ष रूप, गरीबों-असहायों के प्रति मानवीय दृष्टि, महानगरीय जीवन आदि विभिन्न विषयों पर अत्यन्त व्यापक फलक पर प्रकाश डालने में सफल हैं।

'इतिहास' कविता में कवि को आप गजानन मुक्तिबोध के करीब पा सकते हैं:-

''तड़पते हुए मैंने जाना
अलग कोई नहीं रह पाएगा
चीखेगा, पकड़ा जाएगा
साम्राज्य सुदृढ़ होता जाएगा
सब खामोश रहेंगे
अकसर, सेठ, सिपहसालार, राजनेता
केवल इतिहास का एक पन्ना
पलट जाएगा.....'' (पृष्ठ-84)

लोकतंत्र में राजा-महाराजा भी भेष बदलकर राजनेता बन जाते हैं। एक चित्र देखिए- 'मंत्री राजा' कविता में-

''यह जमीन पुरानी है बहुत पुरानी
किसी की बपौती, किसी की माता
इसकी नियति है सब कुछ देखते जाना
.....
.....

अब नेतागिरी का जलसा सब देखते हैं
जब पहले के महाराज देश के मंत्री बनते हैं।'' (पृष्ठ-112-113)

कुछ कविताओं की बानगी स्पष्ट संकेत मिलता है कि मनोज पाण्डे कवि के रूप में जन कवि हैं तथा आमजन की चिन्ताएं उनकी चिन्ताएं हैं।

लेखक के रूप में श्री मनोज पाण्डे एक गंभीर अध्येता व चिन्तक के रूप में हमारे सामने अपने लेखों की विषय-सूची व लेखन शैली से आते हैं।

उनके संस्मरणात्मक लेखों में भी उनकी चिन्तनधारा स्पष्टत: प्रवाहित होती है। उनकी रचनाओं में व्यंग्य का पुट अत्यन्त रोचक है। यूनियन के पदाधिकारियों पर सटीक चुटीला व्यंग्य 'सांप, सलीम और नौकरी' में दृष्टव्य है- (''घबराइए मत, सर! हम चलकर सांप को काट लेंगे। हमारे काटे से कोई नहीं बचता'' एक यूनियन प्रतिनिधि बोला) (पृष्ठ-33)

'पहली लहर से तीसरी लहर की ओर' (पृष्ठ-48 से 54 तक) अत्यन्त महत्त्वपूर्ण लेख है। इसमें विद्वान लेखक के अर्थशास्त्र, समाजशास्त्र प्राचीन व आधुनिक इतिहास, प्रौद्योगिकी, संचार साधनों व आज के आधुनिक जीवन की सही समझ व व्याख्या करने की क्षमता के दर्शन होते हैं। मानव सभ्यता के क्रमश: विकास, औद्योगिक क्रांति से संचार क्रांति व जीवन में दुनिया की समवेत जानकारी है। लेखक, दिल्ली स्कूल ऑफ इकोनॉमिक्स के परास्नातक हैं। यह तथ्य इस लेख से स्पष्टत: परिलक्षित होता है।

भारतीय रेल की सेवा में अनेकों स्थानों पर रहने, वहां के जन-जीवन से निकट का रिश्ता रखने में लेखक सफल रहा है, यह विभिन्न लेखों से स्पष्ट है।

मध्यम वर्ग की विवशता का चित्रण 'सतह में धँसता आदमी' में कितना वास्तविक है:-

'कहां पढ़ते हैं तेरे बच्चे?'

उसने एक मिशनरी स्कूल का नाम लिया। मुझे एक और झटका लगा। गंगाधर कॉलेज के दिनों में एक घनघोर समाजवादी था। अकसर मैं उसे कॉफी हाउस में देश की वर्तमान अवस्था पर जोर-जोर से बोलते हुए सुना करता था। ''पब्लिक स्कूल ही सारी मुसीबत की जड़ हैं, हर आदमी झूठी शान के पीछे पागल है। दहेज समाज के नाम पर कलंक है'', जैसे ऊंचे विचार रखने वाला मेरा दोस्त कितना बदल गया था? दहेज में मिले सोफे पर बैठ, पब्लिक स्कूल में पढ़ने वाले अपने बच्चों की खातिर उधार लेकर टेलीविजन खरीदने की बात करने वाला अधेड़ क्लर्क वो लंबे बालों वाला समाजवादी गंगाधर हो ही नहीं सकता था। (पृष्ठ-44)

'विमल जी' एक संस्मरणात्मक लेख है, जिसमें उनका सूर्यकान्त त्रिपाठी 'निराला' जैसा धवल चरित्र स्पष्टत: झलकता है- ''फिर आया नाम... 'पाण्डे' मान लिया गया कि मैं यहीं का हूं। कुछ ने रिश्तेदारी जोड़ने का भी प्रयास किया- ''सर, कान्यकुब्ज होंगे?''

''तो क्या होता है?'' मैंने पलट कर पूछा और स्पष्ट कर दिया कि मैं छोरा गंगा किनारे वाला नहीं हूं। बहुतों को तकलीफ हुई जो निकटता दर्शा कर अपना उल्लू सीधा करना चाहते थे। एक विप्र नेता को बड़ा झटका लगा। (पृष्ठ-18)

श्री मनोज पाण्डे की कविताओं व लेखों से गुजरने के बाद यह स्पष्ट होता है कि उन्होंने दिल व दिमाग, दोनों का पूरा सफल उपयोग किया है। उन्होंने केवल लिखने के लिए नहीं लिखा है, उनके मन-मस्तिष्क में जो भाव/भावनाएं हैं उन्हें वे कागज पर उकेर लाने में पूर्ण त: सफल हुए हैं। वे एक सफल अनूठे संगम हेतु बधाई के पात्र हैं। ■

श्री ओम प्रकाश मिश्र
पूर्व मुख्य कार्मिक अधिकारी,
उत्तर मध्य रेलवे

'भारतीय रेल' पत्रिका से जुड़े मेरे रोचक अनुभव

श्री विमलेश चन्द्र

भारतीय रेल विकास के साथ-साथ अपने सामाजिक दायित्व को बहुत गहराई से समझती है। इसी क्रम में समाज में जागरूकता फैलाने के लिए भारतीय रेल अगस्त 1960 से हिन्दी में 'भारतीय रेल' और वर्ष 1957 से 'इंडियन रेलवेज' नामक पत्रिका का अंग्रेजी में प्रकाशन करती आ रही है। भारतीय रेल पत्रिका का अब तक का सफर काफी उतार-चढ़ाव से भरा हुआ है। पत्रिका ने अपने प्रथम अंक के प्रकाशन के लिए काफी लिखा-पढ़ी और प्रक्रियाओं से गुजरते हुए शुरुआत की थी, अब वह सफलता के 'हीरक जयंती वर्ष' तक पहुंच गई है। पत्रिका का पहला विशेषांक अप्रैल, 1961 में 'रेल सप्ताह अंक' के रूप में प्रकाशित हुआ था। शुरुआत में पत्रिका में तस्वीरों की संख्या कम तथा अधिकतर ब्लैक एंड ह्वाइट रहती थीं। मई 1992 से पत्रिका पूरी तरह रंगीन हो गई थी। जुलाई 1991 से पृष्ठों की संख्या बढ़कर 40 हो गई थी। निरंतर सुधार से अब यह काफी आकर्षक साज-सज्जा के साथ प्रकाशित होने लगी है। मार्च 2008 से पत्रिका का मुख्य आवरण पृष्ठ लेमिनेशन युक्त प्रकाशित होने लगा था। समय के साथ पत्रिका के मुद्रण और कागज की गुणवत्ता में सुधार हुआ और पाठकों की संख्या बढ़ी। पत्रिका अपनी विषय सामग्री और आकर्षक रंगीन चित्र, साज-सज्जा और उत्कृष्ट संपादन के कारण कई पुरस्कार से सम्मानित हुई, जिनमें 'राजभाषा कीर्ति पुरस्कार' और 'एबीसीआई पुरस्कार' शामिल है। भारतीय रेल पत्रिका ने हिन्दी के प्रचार-प्रसार में काफी योगदान दिया है। पत्रिका में सरल और सुबोध भाषा में अनेक लेख, कहानी, कविताएँ, लघुकथा, गजल, संस्मरण, प्रेरक प्रसंग, जीवनी, व्यंग्य, यात्रा वृत्तांत, पुस्तक समीक्षा और रेलवे लेख छपते रहे हैं। इससे भारतीय रेल में अनेक लेखकों और कवियों को आगे आने का अवसर भी मिला है। भारतीय रेल पत्रिका रेल प्रशासन, रेलकर्मियों, जन सामान्य और रेल उपयोगकर्ताओं के बीच एक कड़ी के रूप में काम करती रही है। समय-समय पर पत्रिका में रेलवे के प्रमुख समाचारों,

कार्यक्रमों, नीतियों तथा योजनाओं के कार्यान्वयन सहित समसामयिक लेख और रेल अधिकारियों की नियुक्ति से जुड़ी सूचनाओं के साथ-साथ संसद में प्रस्तुत रेलवे से जुड़ी सूचनाओं को नियमित प्रकाशित किया जाता है। इसके अतिरिक्त समय-समय पर क्षेत्रीय रेलवे और मंडलों के विशेषांक भी छपते रहे हैं। पर्यटन के क्षेत्र में भी 'भारतीय रेल' पत्रिका समय-समय पर जानकारी उपलब्ध कराती रही है। समय-समय पर पत्रिका में स्वतंत्रता संग्राम से जुड़े शहीदों, सामाजिक सरोकारों, स्वास्थ्य और चिकित्सा, रेलवे इतिहास, खेल-कूद, ऊर्जा, धर्म, कला, संस्कृति, पर्यावरण और जलवायु, सिनेमा और मनोरंजन संबंधी लेख प्रकाशित होते रहे हैं।

'भारतीय रेल' पत्रिका के साथ मेरा अटूट संबंध

वर्ष 1991 में मैं रेलवे में आया। तभी प्रतापनगर रेलवे स्टेशन (वडोदरा) के कार्यालय में भारतीय रेल पत्रिका का एक अंक पढ़ने को मिला। फिर क्या था, पत्रिका अच्छी लगी। तुरंत मनी ऑर्डर किया और इसका सदस्य और पाठक बन गया। मैंने अपने एक-दो लेख भी भेज दिए। लेख छपे तो खुशी का ठिकाना नहीं रहा। हालांकि उसके पहले 1984 से 1991 के बीच विज्ञान और अन्य विषयों पर मेरे अनेक लेख विभिन्न पत्र-पत्रिकाओं में प्रकाशित हो चुके थे, लेकिन रेलवे से जुड़ा मेरा यह पहला लेख था। रेलवे से लगाव तो बचपन से ही था, लेकिन रेलवे में आने के बाद और रेलवे लेखों के छपने के बाद बढ़ता गया। इसी से प्रेरित होकर रेलवे से जुड़ी एक पुस्तक 'भारतीय रेल : एक परिचय' लिखी, जिसके तीन संस्करण प्रकाशित हुए। पिछले 28 वर्षों में विभिन्न पत्र-पत्रिकाओं में रेलवे से जुड़े मेरे 300 से ज्यादा लेख प्रकाशित हुए, जबकि 200 से ज्यादा लेख अन्य विषयों पर प्रकाशित हुए। इन सभी का श्रेय 'भारतीय रेल' पत्रिका को जाता है, क्योंकि इसके सभी अंक मेरे लिए रेलवे का ज्ञान का खजाना साबित हुए। वर्ष 1991 से आज तक के इसके सभी अंक मेरे पास सुरक्षित हैं। आज 'भारतीय रेल' के सभी ईयर बुक, वार्षिक रिपोर्ट, सांख्यिकी बुक और समय सारणी का एक बड़ा संग्रह हो चुका है। भारतीय रेल पत्रिका में कुछ साल पहले कुछ लोगों का नाम 'लिम्का बुक ऑफ रिकॉर्ड' में शामिल होने का लेख पढ़ा था। फिर यह जुनून और आगे बढ़ा तथा दो बार 'लिम्का बुक ऑफ रिकॉर्ड' में जगह मिली तथा अब तीसरी बार भी तीसरा रिकॉर्ड भी शामिल हो रहा है। मेरी दूसरी पुस्तक अगस्त, 2019 में प्रकाशित हो गई है। 'भारतीय रेल' पत्रिका का गौरवपूर्ण हीरक जयंती वर्ष मना रही है। पत्रिका नई ऊंचाईयों पर पहुंचे, यही शुभकामना है। ■

पिछले 28 वर्षों में विभिन्न पत्र-पत्रिकाओं में रेलवे से जुड़े मेरे 300 से ज्यादा लेख प्रकाशित हुए। जबकि 200 से ज्यादा लेख अन्य विषयों पर प्रकाशित हुए। इन सभी का श्रेय 'भारतीय रेल' पत्रिका को जाता है, क्योंकि इसके सभी अंक मेरे लिए रेलवे का ज्ञान का खजाना साबित हुए।

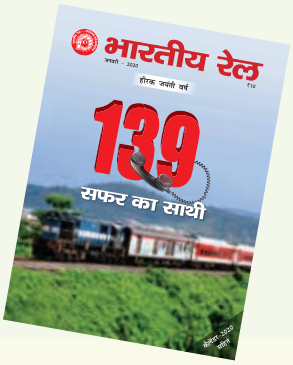
-सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर,
अहमदाबाद मंडल

हीरक जयंती वर्ष

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

भारतीय रेल

आज ही सदस्य बनें



सदस्यता फॉर्म

नाम .....

पता .....

पोस्ट..... जिला.....

राज्य..... पिन कोड .....

मोबाइल ..... ई-मेल .....

वार्षिक सदस्यता	सर्व साधारण	रेलकर्मी	विशेषांक	एक प्रति
एक वर्ष	₹100*	₹90*	₹40	₹10
दो वर्ष	₹200*	₹180*	₹40	₹10
तीन वर्ष	₹300*	₹270*	₹40	₹10

* विशेषांक के साथ

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

देय राशि : डी.डी. ..... चेक ..... मनी ऑर्डर ..... पोस्टल ऑर्डर .....

डीडी/चेक/म.ओ./पो.ओ. नंबर ..... स्थान ..... रुपये ..... दिनांक .....

(डी.डी./चेक/म.ओ./पो.ओ. देय - 'व्यापार प्रबंधक, भारतीय रेल, नई दिल्ली')

संपर्क

337-बी, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली - 110001
(011) 23382531/23303665/23304456 (रेलवे नं. 43665, 44456)
ई-मेल : editorbhartiyarailrb@gmail.com

सदस्यता-फॉर्म की फोटोकॉपी मान्य है

चेक भी स्वीकार्य हैं

भारतीय रेल

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र हिन्दी मासिक पत्रिका

'भारतीय रेल विशेषांक-2020'

विज्ञापन हेतु अनुरोध

No. 2020/PR/14/9 दिनांक 1 जनवरी, 2020

नमस्कार,

जैसा कि आप को ज्ञात है, भारतीय रेल की प्रथम ट्रेन 16 अप्रैल, 1853 को बंबई (अब मुम्बई) के बोरी बंदर से थाने (अब ठाणे) तक चली थी। इस अवसर पर हर वर्ष की तरह इस वर्ष भी रेल मंत्रालय द्वारा अप्रैल माह में 'भारतीय रेल विशेषांक-2020' का प्रकाशन किया जा रहा है।

इस विशेषांक में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष समेत अन्य सदस्य एवं क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाईयों एवं रेलवे से जुड़े महत्त्वपूर्ण संस्थानों के प्रमुख अपने विचार प्रस्तुत करेंगे। इस प्रकार यह विशेषांक भारतीय रेल के वर्तमान और भविष्य पर एक अधिकारिक दस्तावेज सिद्ध होगा। इस विशेषांक में अन्य विचारोत्तेजक सामग्री भी रहेगी जिससे यह विशेषांक बहुत पठनीय होगा। 'भारतीय रेल' पत्रिका हजारों स्थायी ग्राहकों के अतिरिक्त रेल मंत्रालय के नियामक, अधिकारीगण, चैम्बर्स ऑफ कॉमर्स, केन्द्रीय राज्य सरकारों और अनेक बड़े-बड़े उद्योगों के अधिकारियों द्वारा पढ़ी जाती है।

भारतीय रेल देश का सबसे बड़ा औद्योगिक प्रतिष्ठान है और प्रतिमाह हजारों करोड़ों रुपए का भंडार खरीदता है। 'भारतीय रेल' पत्रिका में विज्ञापन देकर आपकी सामग्री-सेवा निश्चय ही रेल भंडार क्रय प्रबंधन अधिकारियों, बड़े औद्योगिक घरानों और राज्य सरकारों के प्रबंधकों की दृष्टि में आएगी और निश्चित रूप से आपको लाभान्वित करेगी।

हमें आपके विज्ञापन आदेश की प्रतीक्षा रहेगी। विज्ञापन आदेश के साथ सीडी/ईमेल एवं ड्राफ्ट/चेक/कैश/एनईएफटी/आरटीजीएस अग्रिम में **10 मार्च, 2020** तक **व्यापार प्रबंधक, 'भारतीय रेल'** (**Business Manager, Bhartiya Rail**) (दिल्ली में देय) के नाम पर भिजवाने की व्यवस्था करें।

यहां पर उल्लेखनीय है कि, 'भारतीय रेल' पत्रिका रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एक मात्र हिन्दी मासिक पत्रिका है। इस पत्रिका का प्रकाशन 15 अप्रैल, 1960 से नियमित रूप से किया जा रहा है।

धन्यवाद

भवदीय

प्रशान्त कुमार पट्टनायक

व्यापार प्रबंधक, 'भारतीय रेल'

रूम नं. 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001

011-23382531, 23303665, **M** : 9717647367

email : bmpr310rb@gmail.com

editorbhartiyarail@gmail.com

विज्ञापन दरें

विवरण	विशेषांक दरें	सामान्य दरें	अनुबंधित दरें (3 या अधिक अंकों के लिए अनुबंधित दरें उपलब्ध हैं)	
पूरा पृष्ठ (सामान्य)	8550	7600	6650	**पत्रिका का अकार** 28 सेमी x 20.5 सेमी
पूरा पृष्ठ (विशेष)	9500	8550	7600	
आधा पृष्ठ	6650	5130	4180	**छपाई का आकार** 23 सेमी x 16.5 सेमी
द्वितीय आवरण	12,350	11,400	10,450	
तृतीय आवरण	11,400	10,450	9500	**विज्ञापन सामग्री** CD/Email
सेंटर स्प्रेड	17,000	15,000	13,300	
सेंटर स्प्रेड (विशेष)	18,500	16,500	14,700	

अदायगी : व्यापार प्रबंधक, 'भारतीय रेल' के नाम (दिल्ली में) ड्राफ्ट/चेक/कैश/एनईएफटी/आरटीजीएस द्वारा

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

Electric Locomotives

Traction Motors
Traction Transformers
Pantographs
Harmonic Filters
Driver Cab Air Conditioners

Diesel Locomotives

Traction Alternators
Traction Motors
Radiator Cooling Fans
Dynamic Brake Grids
Dynamic Brake Blower Motors
Auxiliary Generators
Dustbin Blower & Motor
Driver Cab Air Conditioners

Coaches & Trainsets

Air Conditioners with Micro-processors
Bio Vacuum Toilet Systems
FRP Toilet Cubical
Side Panels and Roof Panels for Coach Interiors
Seats and other Accessories for Coach Interiors

Daulat Ram ENGINEERING

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

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