



जून-2020

₹10

# भारतीय रेल

हीरक जयंती वर्ष

आइसोलेशन कोच

द्वितीय श्रेणी  
SECOND CLASS

स्टेशन पुनर्विकास  
पेज नं 13

भारतीय रेल का सर्वश्रेष्ठ  
संरक्षा प्रदर्शन  
पेज नं 22



## संपादक मंडल

श्री विनोद कुमार यादव  
अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड  
श्रीमती मंजुला रंगराजन  
वित्त आयुक्त (रेलवे)  
श्री सुशांत कुमार मिश्रा  
सचिव, रेलवे बोर्ड  
श्री राजेश दत्त बाजपेई  
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार  
योगेश अवस्थी  
संपादक

## संपादकीय कार्यालय

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

## विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क

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

## सदस्यता शुल्क

सर्वसाधारण - ₹100  
रेलकर्मियों के लिए - ₹90

## संपादन सहयोग

श्री रणमत सिंह

## आवरण

शकूरबस्ती स्टेशन पर स्थापित  
आईसोलेशन कोच का बाह्य दृश्य  
फोटो साभार : उत्तर रेलवे

## फॉलो करें

Twitter : @bhartiyaarailrb  
Facebook : bhartiyaarailpatrika  
Instagram : bhartiyaarailpatrika

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

## 6

### कोविड-19 के खिलाफ भारतीय रेल की तैयारी



- 9 श्रमिक स्पेशल रेलगाड़ियाँ
- 11 रेलवे स्टेशनों का उन्नयन
- 13 सार्वजनिक-निजी भागीदारी से स्टेशनों का पुनर्विकास
- 20 लॉकडाउन के दौरान माल ढुलाई
- 21 भारतीय रेल द्वारा 24 जून तक 1.91 लाख पीपीई का उत्पादन
- 22 अप्रैल, 2019 के बाद से रेल दुर्घटना...
- 23 वर्ष 2019-20 में भारतीय रेल ने बुनियादी ढाँचे के विकास...
- 25 भारतीय रेल का लक्ष्य : स्वच्छ भारत, स्वच्छ रेल
- 26 भारतीय रेल ने सहायक लोको पायलट व तकनीशियनों की भर्ती प्रक्रिया पूर्ण की



## 28

भारतीय रेल ने ओएचई  
विद्युतीकृत श्रेणी में  
डबल स्टैक कटेनर ट्रेन  
चला कर एक नया  
विश्व मानदंड बनाया



- 32 रेल मिल्ल टैंक वैन का विकास
- 33 आरडीएसओ द्वारा कोविड-19 के खिलाफ...
- 35 उत्तर मध्य रेलवे का कोविड-19 के विरुद्ध...
- 40 पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की पहल
- 43 रेलों के अंचल से

- 48 रेलवे में इंटरलॉकिंग और नॉन-इंटरलॉकिंग
- 50 कोच में बिजली की व्यवस्था कैसे की जाती है
- 52 दार्जिलिंग और कंचनजंघा
- 55 भाप इंजन से बुलेट ट्रेन
- 58 रुपये का सफरनामा
- 61 कौतुहल से भरा अंडमान और निकोबार
- 66 चन्देरी
- 70 एक रोज
- 72 नये जीवन का सफर

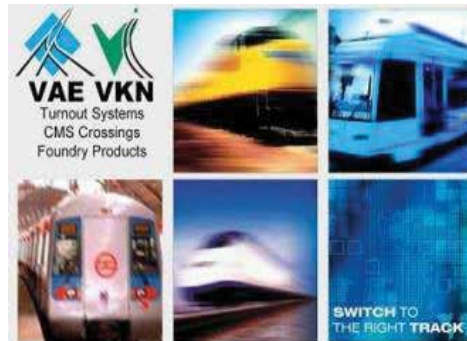
## 46 हावड़ा-कालका मेल श्री विमलेश चन्द्र

श्री राजेन्द्र कुमार अग्निहोत्री  
श्री अजय कुमार निगम  
विनीता श्रीवास्तव  
श्री विनय कुमार  
श्री अनिल सक्सेना  
श्री मुकुल श्रीवास्तव  
सुश्री रीतिका अग्निहोत्री  
श्री पंकज शर्मा  
सुश्री अल्पना शर्मा



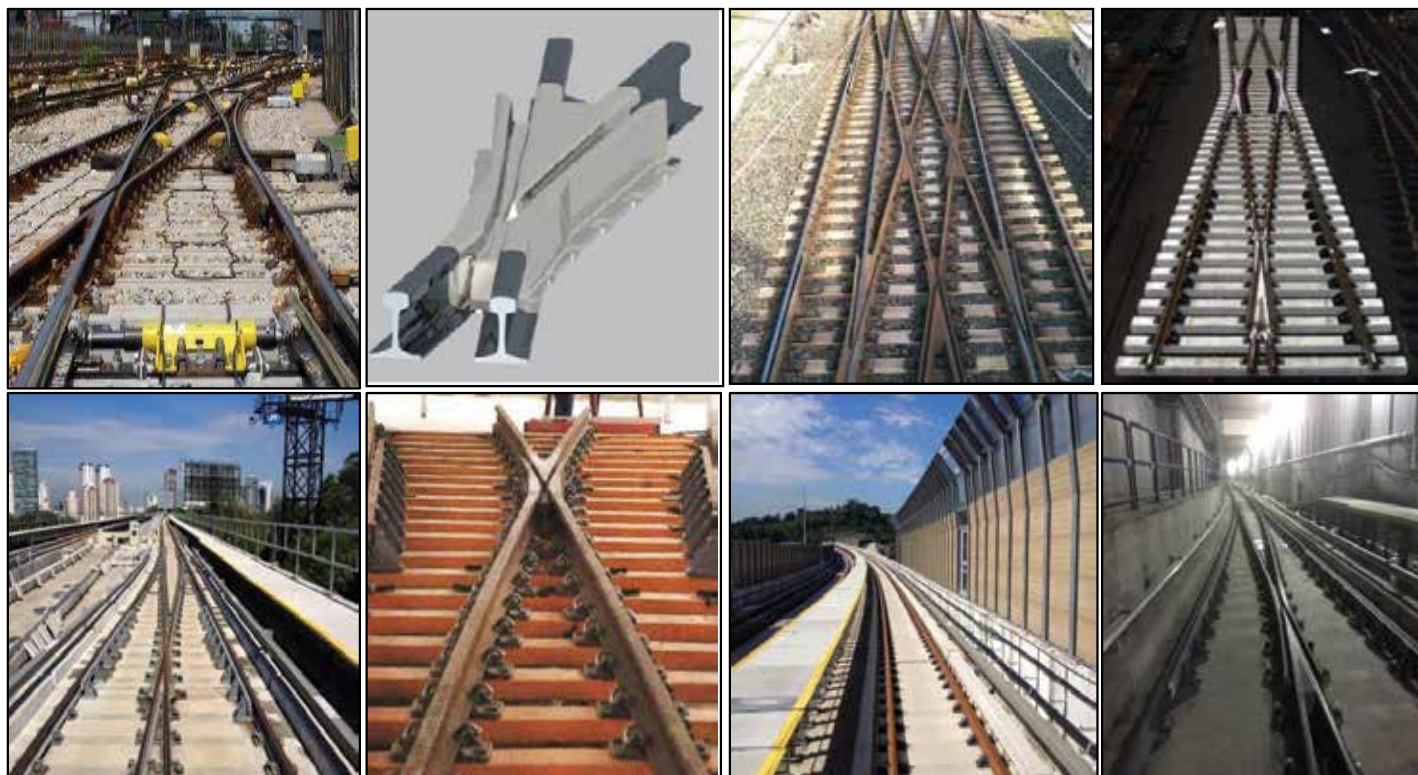
### Product Range

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



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

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



### Works:

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

### Registered Office:

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





## देश को अभूतपूर्व संकट से उबारने के लिए संजीवनी बनी भारतीय रेल

देश पर जब भी किसी भी प्रकार का कोई संकट आया है, भारतीय रेल ने कंधे से कंधा मिला कर उससे निपटने व उभरने में हमेशा अग्रणी भूमिका निभाई है। वैश्विक महामारी कोविड-19 के संकट काल में भी भारतीय रेल अपनी जिम्मेदारियों से एक कदम आगे बढ़ाते हुए कई महत्वपूर्ण कार्यों का निर्वहन कर रही है।

कभी किसी ने सोचा भी नहीं होगा कि जो कोच यात्रियों के आवागमन के लिए थे, उन्हें अस्पताल में बदला जा सकता है। भारतीय रेल ने हजारों गैर वातानुकूलित कोचों को अस्पताल के वॉर्ड के रूप में परिवर्तित कर ऐसा कर दिखाया है।

रेलकर्मियों ने दिन-रात एक कर अप्रैल माह में ही स्वास्थ्य एवं कल्याण मंत्रालय के मानक दिशा-निर्देशों का पालन करते हुए 5,231 कोचों को कोविड केयर कोच में परिवर्तित कर दिया। इन कोचों में मेडिकल आपातकाल के लिए 83,696 बेड उपलब्ध हैं। इन कोचों में मरीज, डॉक्टर तथा पैरामेडिकल स्टाफ की सुविधाओं का पूरा ध्यान रखा गया है। रोगी के लिए ऑक्सीजन जैसी मेडिकल सुविधाएं भी प्रदान की गई हैं। खानपान, पानी, बिजली तथा अन्य सुविधाएँ भी रेलवे द्वारा उपलब्ध करवाई जा रही हैं। गरमी के दिनों में कोविड केयर कोच के अंदर का तापमान कम रखने के लिए उचित प्रयास किए जा रहे हैं। कई स्थानों पर रेलवे ने अन्य सुविधाओं के साथ-साथ मेडिकल तथा पैरामेडिकल स्टाफ की भी सेवा उपलब्ध करवाने की तैयारी कर रखी है।

अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड ने हाल ही में आयोजित एक वेब-प्रेस कॉन्फ्रेंस में कहा कि कोरोना से परिस्थिति बहुत विकट होने और राज्य सरकारों के पास संसाधनों की कमी होने पर इन कोच को उपयोग करने के लिए तैयार रखा गया है। रेलवे ने दिल्ली, उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, आंध्र प्रदेश, तेलंगाना की राज्य सरकारों की मांग पर उन्हें कोविड केयर कोच उपलब्ध करवाए भी हैं। दिल्ली के शकूर बस्ती तथा उत्तर प्रदेश के मऊ स्टेशन में स्थापित इन कोच का उपयोग शुरू भी हो गया है। संबंधित राज्य सरकारों ने रोगियों को भर्ती करने की प्रक्रिया शुरू कर दी है। दिल्ली के आनंद विहार स्टेशन के सभी प्लेटफॉर्मों पर कोविड केयर कोच स्थापित कर दिए गए हैं। पूरे स्टेशन को एक अस्पताल की तरह से बना दिया गया है।

यहाँ पर यह भी उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल ने कोविड से बचने हेतु बड़ी संख्या में मास्क, पीपीई किट, सैनेटाइजर आदि चीजें भी बनाई जो हमारे कोरोना वॉरियर्स एवं रेलकर्मियों को वितरित की गईं।

लॉकडाउन के दौरान देश के विभिन्न क्षेत्रों में फंसे लोगों को उनके गंतव्य राज्य तक पहुँचाने का बीड़ा भी भारतीय रेल ने उठाया है। 1 मई से 18 जून तक भारतीय रेल ने देश के विभिन्न राज्यों से 4,525 श्रमिक स्पेशल ट्रेनों से करीबन 61.8 लाख यात्रियों को उनके गंतव्य राज्य तक पहुँचाया है। रेलवे द्वारा इन ट्रेनों में यात्रियों को 1.85 करोड़ भोजन तथा 2.12 करोड़ पीने के पानी की बोतलें भी निःशुल्क उपलब्ध करवाई गईं। इन दिनों में श्रमिक स्पेशल ट्रेनों में 38 से अधिक महिलाओं ने ट्रेन में ही अपने बच्चे को जन्म दिया। इस समय भी हमारे रेलकर्मी उनकी सेवा में कार्यरत दिखे। हमारी एक आरपीएफ कर्मी ने तो एक माँ की पुकार पर उसके भूखे बच्चे के लिए अपने घर से दूध लाकर उपलब्ध करवाया, जिसकी समाचार पत्रों तथा सोशल मीडिया में काफी प्रशंसा देखी जा सकती है। रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने भी इन कर्मियों के मानवता पूर्ण कार्य की सराहना कर उन्हें प्रोत्साहित किया है।

लॉकडाउन जैसी परिस्थितियों में भी भारतीय रेल के कर्मियों ने अपनी कर्मठता दिखाते हुए ट्रेक, पुराने ब्रिज का रख-रखाव व उन्हें उतारने-बदलने आदि के कार्य युद्ध स्तर पर किए।

पिछले कुछ सालों में अत्याधुनिक तकनीक का उपयोग कर भारतीय रेल अपने यात्रियों की सुरक्षा तथा संरक्षा पर विशेष ध्यान दे रही है। इसके चलते अप्रैल, 2019 से अब तक रेल दुर्घटना में एक भी यात्री की मृत्यु नहीं हुई है। यह भारतीय रेल की ऐतिहासिक उपलब्धि है। ऐसा विगत 166 सालों में कभी नहीं हुआ।

किसी भी संस्था द्वारा किए जा रहे बड़े सफल कार्य के पीछे उसके मुखिया की भूमिका बहुत मायने रखती है। भारतीय रेल ने लॉकडाउन के दौरान जो कार्य किए हैं, उसके लिए सही दिशा-निर्देश तथा समय-समय पर उसका आकलन करने का कार्य रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल, रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अंगडी तथा अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड, श्री विनोद कुमार यादव द्वारा किया गया है।

आप को हमारा यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएँ। आपके सुझाव हमें पत्रिका के स्तर को अधिक स्तरीय एवं पठनीय बनाने में और ऊपर ले जाने में सहायक सिद्ध हो रहे हैं। अपना सहयोग बनाए रखें, साथ ही अपना तथा अपने परिवार का ध्यान रखें। सदा मास्क पहनें एवं नियमित रूप से हाथ धोते रहें। ■

# कोविड-19 के खिलाफ भारतीय रेल की तैयारी

## रेल डिब्बे - कोविड केयर कोच

- ➔ सम्पूर्ण रूप से सरकारी प्रयासों से
- ➔ 5231 रेल डिब्बों को कोविड देखभाल केंद्र में बदला गया।
- ➔ मार्गदर्शक कागजात: 'कोविड-19 के संदिग्ध/पुष्ट मामलों का उचित प्रबंधन: रेल डिब्बे- कोविड देखभाल केंद्र' स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा (6 मई)
- ➔ इसमें पूर्ण साधन एवं एसओपी (मानक परिचालन प्रक्रिया) की व्यवस्था है
- ➔ समन्वित प्रतिक्रिया
- ➔ टीम वर्क: दायित्व का बंटवारा राज्यों और रेलवे के बीच क्षमता एवं संसाधनों के आधार पर किया गया।
- ➔ नोडल अधिकारियों को नामित किया गया है।
- ➔ कोविड केयर कोच का उपयोग संबंधित राज्यों के पास ऐसी सुविधाएं अपर्याप्त होने पर ही किया जाएगा
- ➔ कोविड केयर कोच केवल कोविड के ऐसे मरीजों की देखभाल के लिए होंगे जिनमें संक्रमण हल्का या मामूली होगा या जो कोविड के संदिग्ध मरीज होंगे।
- ➔ कोविड केयर कोच वाली प्रत्येक रेलगाड़ी को आवश्यक रूप से कोविड स्वास्थ्य केन्द्रों या अस्पताल के साथ जोड़ा जाना होगा जहां मरीजों की स्थिति बिगड़ने पर उन्हें स्थानांतरित किया जा सके।



मरीज की देखभाल के लिए तैयार कौबिन



शकूरबस्ती रेलवे स्टेशन पर कोविड केयर कोच में उपचार हेतु लाए जा रहे मरीज

- कुल बेड : 83696
- प्रत्येक डिब्बे में व्यवस्था:
  - 1 पराचिकित्सा एवं भंडार वार्ड
  - 8 आइसोलेशन वार्ड
  - प्रत्येक वार्ड में 2 शय्या
  - डिब्बों में ऑक्सीजन की व्यवस्था

## रूपांतरित रेल डिब्बे

- ➔ बीच की सीट को निकाला गया-रोगी के लिए आरामदायक स्थान
- ➔ चार बोतलों को रखने के लिए अतिरिक्त बोतल होल्डर और क्लैप की व्यवस्था की गई है
- ➔ क्लैप की व्यवस्था के साथ दो ऑक्सीजन सिलेण्डर
- ➔ चिकित्सकीय कचरों को अलग अलग रखने के लिए तीन अलग-अलग रंगों वाले कूड़ेदान की व्यवस्था
- ➔ खिड़कियों पर मच्छरों से बचाव एवं उचित वायु संचार के लिए मच्छरदानी की व्यवस्था
- ➔ चमकीली एवं साफ एलइडी प्रकाश व्यवस्था एवं कम शोर करने वाले पंखे
- ➔ प्रत्येक डिब्बे में 18 मोबाइल चार्जिंग पॉइंट
- ➔ प्लेटफॉर्म पर डिब्बों की बैटरी को चार्ज करने की व्यवस्था
- ➔ पराचिकित्सा एवं भंडार केबिन को अलग करने के लिए पहले केबिन में प्लास्टिक के पर्दे लगाए गए
- ➔ 4 में से एक केबिन को स्नानघर में बदला गया



आक्सीजन सिलेंडर से सुसज्जित



अलग-अलग रंगों वाले डस्टबिन



तैयार स्नानघर



आइसोलेशन कोच का बाह्य दृश्य जिसमें खिड़कियों पर नेट भी नजर आ रहा है

- ➔ स्नानघर की फर्श को जलरोधी कम्प्रेग प्लैंक से ढका गया और जल निकासी के लिये छिद्र बनाए गए
- ➔ हैंड शॉवर, बाल्टी, मग और स्नानघर स्टूल की व्यवस्था की गई

## कोविड केयर कोच में तापमान कम करने के प्रयास

**गैर**-वातानुकूलित डिब्बों को कोविड देखभाल केंद्रों में परिवर्तित करने का निर्णय अधिकार प्राप्त समूह द्वारा इसलिए लिया गया क्योंकि संभावित संचरण जोखिम के कारण वातानुकूलित डिब्बे इस काम के लिए अनुपयोगी होंगे और इनकी जगह गैर वातानुकूलित डिब्बे बेहतर रहेंगे क्योंकि उनमें खुली खिड़कियों से हवा का परिसंचरण होने से रोगियों को लाभ मिलेगा। गर्मियों में कोविड केयर कोच में तापमान कम रखने के लिए निम्नलिखित उपाय आजमाए जा रहे हैं :-

- प्लेटफॉर्मों पर खड़े ऐसे डिब्बों के ऊपर कवर शीट्स (सफेद कनात) या उपयुक्त सामग्री बिछाई जा रही है ताकि बाहर के तापमान से डिब्बों के अंदर गर्मी से बचाव किया जा सके।
- डिब्बों के अंदर बबल रैप की शीट लगाई जा रही है ताकि अंदर के तापमान को एक डिग्री सेल्सियस तक कम किया जा सके।
- डिब्बों की छतों पर गर्मी को परावर्तित करने वाले पेंट लगाए जा रहे हैं। उत्तर रेलवे की ओर से इसका प्रयोग किया गया है। परीक्षण के दौरान पाया गया कि इससे डिब्बों के अंदर का तापमान 2.2 डिग्री सेल्सियस तक कम किया जा सकता है।
- डिब्बों पर पेंट की ऐसी और एक परत चढ़ाए जाने



तापमान नियंत्रण हेतु छत को विशेष रूप से तैयार करते कर्मचारी

के लिए मुंबई आईआईटी के सहयोग से परीक्षण किए जाने की योजना है। परीक्षण के नतीजे रिकार्ड किए जाएंगे।

- डिब्बों की छत को पेंट करने के अलावा बांस आदि की टाटी का इस्तेमाल भी किया जा रहा है ताकि तापमान को और घटाया जा सके।
- डिब्बों के अंदर सचल कूलर लगाने का भी प्रयोग किया जा रहा है इससे अंदर का तापमान तीन डिग्री सेल्सियस तक कम करने में मदद मिली है।
- पानी की फुहार चलाने का भी प्रयोग किया जा रहा है। इससे मौजूदा शुष्क मौसम में भी रोगियों को काफी आराम मिलने की संभावना है।

## राज्यों को दिए गए कोविड केयर कोच

- ➔ 960 डिब्बों का स्थान किया गया
- ➔ आंध्र प्रदेश-20 (विजयवाड़ा-20)
- ➔ तेलंगाना-60 (सिकंदराबाद, कचेगुड़ा, आदिलाबाद - प्रत्येक स्थान पर 20)
- ➔ दिल्ली - 503 (9 स्थानों पर: आनंद विहार 267, शकूरबस्ती-50, सफदरजंग, दिल्ली सराय रोहिल्ला, दिल्ली कैट, आदर्श नगर, दिल्ली शाहदरा, पटेल नगर, तुगलकाबाद)
- ➔ उत्तर प्रदेश - 372 ( 23 स्थानों पर, जिनमें लखनऊ, वाराणसी, सहारनपुर, फर्रुखाबाद, आगरा, कानपुर इत्यादि शामिल हैं)
- ➔ मध्य प्रदेश - 5 (ग्वालियर)



आनंद विहार रेलवे स्टेशन पर स्थापित आइसोलेशन कोच का निरीक्षण करते हुए अध्यक्ष रेलवे बोर्ड श्री विनोद कुमार यादव एवं अन्य अधिकारीगण

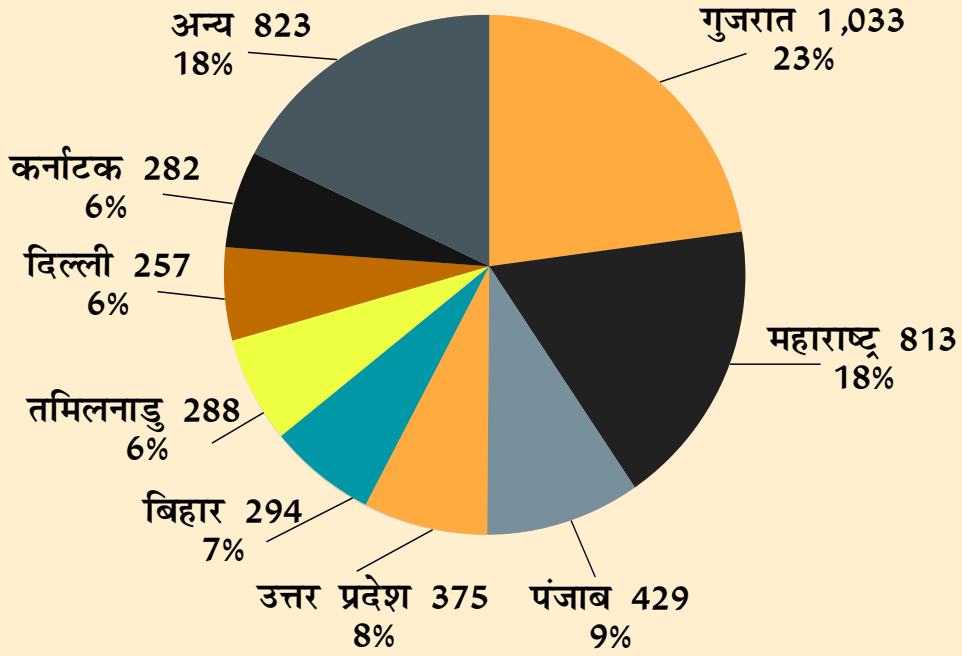
# श्रमिक स्पेशल रेलगाड़ियाँ



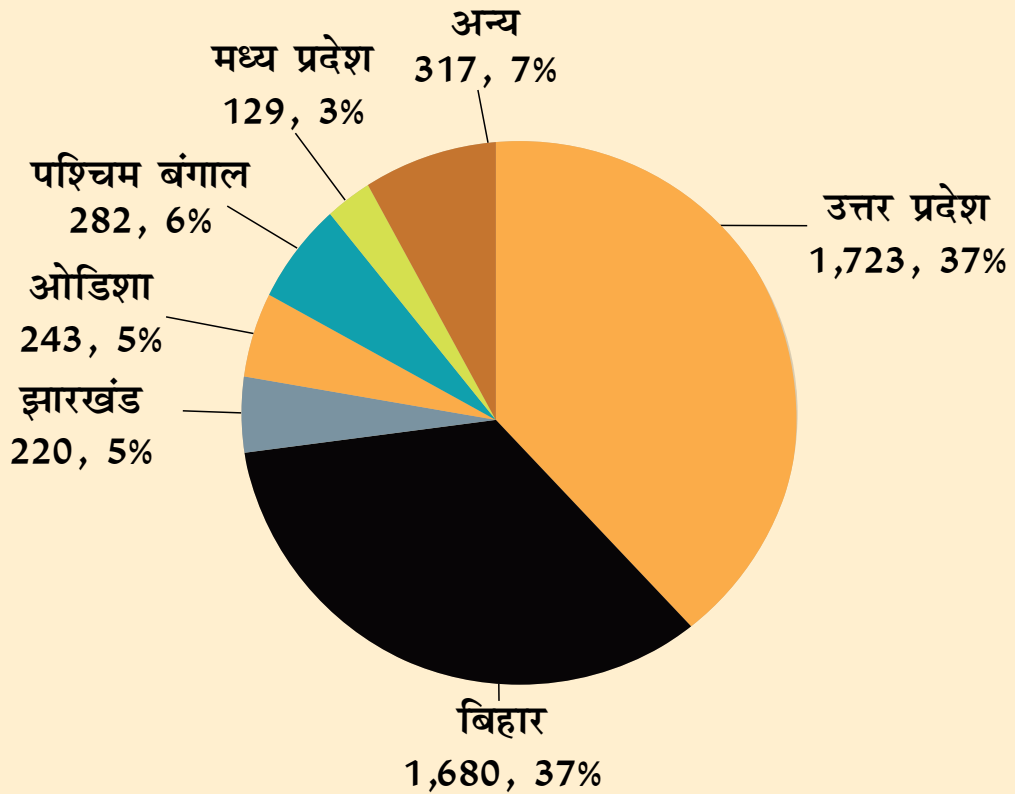
श्रमिक स्पेशल में सोशल डिस्टेंसिंग बनाए रखने का पूरा ख्याल रखा गया

- ➔ श्रमिक स्पेशल गाड़ियाँ श्रमिक दिवस (1 मई) से आरम्भ हुईं।
- ➔ 4,594 श्रमिक स्पेशल 25 जून तक चलाई गईं।
  - ➔ 62.8 लाख यात्रियों को उनके गंतव्य तक पहुंचाया गया।
- ➔ श्रमिक स्पेशल के यात्रियों को मुफ्त भोजन उपलब्ध कराया गया (1.85 करोड़ भोजन एवं 2.12 करोड़ डिब्बाबंद पेय जल) (18 जून तक)
- ➔ जिन राज्यों ने आवेदन दिया, उन्हें उपलब्ध कराई गईं।
- ➔ राज्यों को 29 मई, 3 जून, 9 जून एवं 14 जून को पत्र लिखे गए – कि बचे हुए श्रमिकों को ले जाने के लिए अनुमानित श्रमिक स्पेशल गाड़ियों की संख्या एवं उन्हें कब भेजना है इसका मोटे तौर पर विवरण भेजें
- ➔ राज्यों द्वारा मांगे जाने के 24 घंटे के भीतर किसी भी स्थान से कहीं के लिए भी गाड़ियाँ चलाने के लिए रेलवे तैयार है।
  - ➔ सभी मांग पूरी की गई – कोई मांग बकाया नहीं।
  - ➔ श्रमिक स्पेशल रेलगाड़ियों का परिचालन सफलतापूर्वक पूर्ण।

## श्रमिक स्पेशल : सर्वाधिक गाड़ियां चलाने वाले राज्य



## श्रमिक स्पेशल : जहां सबसे ज्यादा पहुंची



# रेलवे स्टेशनों का उन्नयन

- ➔ रेलवे स्टेशनों के सामान्य उन्नयन परियोजना की शुरुआत 7 मार्च, 2018 को हुई
- ➔ 68 स्टेशनों पर सामान्य उन्नयन के कार्य पूर्ण
- ➔ कार्य के क्षेत्र
  - ➔ आमुख में सुधार एवं स्टेशन सौंदर्यीकरण
  - ➔ प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार (होम प्लेटफॉर्म)
  - ➔ स्टेशनों पर प्रकाश व्यवस्था में सुधार
  - ➔ परिसर क्षेत्र में सुधार एवं यातायात प्रबंधन
  - ➔ दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं
  - ➔ बैठने की व्यवस्था, शौचालय एवं साफ-सफाई में सुधार
  - ➔ आवश्यकतानुसार लिफ्ट, एस्केलेटर्स एवं पैदल ऊपरी पुल

## गुवाहाटी रेलवे स्टेशन



प्रकाश व्यवस्था

## वारंगल रेलवे स्टेशन



स्टेशन बिल्डिंग फसाड

## गुंतकल रेलवे स्टेशन



परिसर क्षेत्र का विकास

## बीकानेर रेलवे स्टेशन



वीआईपी लाऊंज का रिनोवेशन

## संबलपुर रेलवे स्टेशन



प्रकाश व्यवस्था



रैम्प और एस्केलेटर सहित एफओवी

## जयपुर रेलवे स्टेशन



प्रकाश व्यवस्था



एस्केलेटर



शौचालय

## बापूधाम रेलवे स्टेशन



लोकल आर्ट

## पाटलीपुत्र रेलवे स्टेशन



स्टेशन बिल्डिंग फसाड

## वडोदरा रेलवे स्टेशन



स्टेशन बिल्डिंग फसाड

## पालघाट रेलवे स्टेशन



लोकल आर्ट

## आसनसोल रेलवे स्टेशन



स्टेशन बिल्डिंग फसाड

## देहरादून रेलवे स्टेशन



स्टेशन बिल्डिंग फसाड

# सार्वजनिक-निजी भागीदारी के माध्यम से स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम

- ➔ सार्वजनिक-निजी भागीदारी के माध्यम से किया जाएगा
- ➔ स्टेशन परिचालन एवं रख-रखाव के लिए 60 वर्ष की अवधि
- ➔ 60 वर्ष का वाणिज्यिक पट्टा
  - ➔ यदि आवासीय विकास हो तो 99 वर्ष के लिए
- ➔ 8 स्टेशनों के लिए रिक्वेस्ट फॉर क्वालिफिकेशन (आरएफक्यू) जारी
  - ➔ ग्वालियर, नागपुर, अमृतसर, साबरमती, तिरुपति, नेल्लोर, देहरादून, पुडुचेरी
- ➔ कुछ और टेंडर्स की प्रक्रिया जारी है
  - ➔ नई दिल्ली, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, बैयप्पनहल्ली (बेंगलुरु), सूरत, उदना

## आनंद विहार टर्मिनल, और बिजवासन रेलवे स्टेशनों के विकास हेतु आरएफपी आमंत्रित

चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन पर 'पुनर्विकास कार्य' के साथ लीजहोल्ड राइट्स के आधार पर भूमि पार्सल पर मिश्रित उपयोग विकास के लिए आरएफपी भी आमंत्रित किया गया है। आवेदन देने की तिथि को 24 अगस्त, 2020 तक बढ़ा दिया गया है।

इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉरपोरेशन लिमिटेड (IRSDC) RLDA और IRCON की संयुक्त उद्यम कंपनी है। आईआरएसडीसी रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय हब में बदलने के मिशन के केंद्र में है। इन पुनर्विकसित हब को 'रेलोपोलिस' कहा जाएगा, क्योंकि यह निवेश और व्यापार के अवसरों को आकर्षित करेगा। आईआरएसडीसी द्वारा विकसित प्रपत्र आधारित कोड के आवेदन के साथ, रेलोपोलिस में सार्वजनिक क्षेत्र की लाभप्रदता बढ़ेगी और इस तरह के पुनर्विकसित रेलवे स्टेशनों को शहर के सच्चे केंद्र के रूप में बनाया जाएगा। आईआरएसडीसी भारत के कुछ प्रमुख रेलवे स्टेशनों को विकसित / पुनर्विकास करने में सबसे आगे है। रेलवे स्टेशनों पर विश्वस्तरीय यात्री सुविधाएं प्रदान करने के इरादे से, आईआरएसडीसी ने आनंद विहार और बिजवासन रेलवे स्टेशनों पर और चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन पर पट्टे के अधिकार के आधार पर भूमि पार्सल पर मिश्रित उपयोग के विकास के लिए प्रस्ताव (RFP) आमंत्रित किया है।

इन तीनों स्टेशनों पर विकास के लिए निविदाएं पहले ही ईपीसी मोड पर दी जा चुकी हैं और कार्य प्रगति पर है। अब, आईआरएसडीसी 99 वर्षों तक लीज होल्ड राइट्स के आधार पर भूमि पार्सल के मिश्रित उपयोग के विकास के

लिए इच्छुक संस्थाओं से 'बिड्स' आमंत्रित करता है। तीनों परियोजनाओं के आरएफपी के लिए आवेदन की देय तिथि मौजूदा परिस्थितियों के मद्देनजर व्यापक बोली लगाने वालों की मांग पर दो महीने बढ़ा दी गई है और अब इसे 24 अगस्त, 2020 को या उससे पहले प्रस्तुत किया जा सकता है।

चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन के लिए प्रारंभिक प्री-बिड मीटिंग 7 फरवरी, 2020 को आयोजित की गई थी और दूसरी प्री-बिड 12 मई, 2020 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से आयोजित की गई थी। आनंद विहार और बिजवासन परियोजना की प्री-बिड बैठक 22 अप्रैल, 2020 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से आयोजित की गई थी। बड़े डेवलपर्स और फंड हाउस ने इन परियोजनाओं में रुचि दिखाई। बोलीदाताओं के अनुरोध पर आईआरएसडीसी ने नियत तारीख का विस्तार करने का फैसला किया है।

संभावित बोलीदाताओं के अनुरोध पर चंडीगढ़ परियोजना में भूमि और बीयूए के क्षेत्र को चरण 1 के लिए घटाकर लगभग आधा कर दिया गया है और शेष बीयूए का निर्माण चरण-2 में किया जाएगा। चरण-2 के लिए पट्टेदार के पास पहले इनकार का अधिकार (आरओएफआर) होगा बशर्ते कि (i) प्राधिकरण चरण 1 की नियुक्ति तिथि से 5 वर्षों के भीतर चरण-2 के लिए एनआईटी जारी करता है, (ii) पट्टेदार चरण-2 के लिए बोली प्रक्रिया में भाग लेता है और (iii) पट्टेदार की वित्तीय बोली चरण-2 की उच्चतम बोली के 10% के भीतर है। ऐसी स्थिति में पट्टेदार को चरण-2 की उच्चतम बोली से मैच करने का अवसर मिलेगा। ■

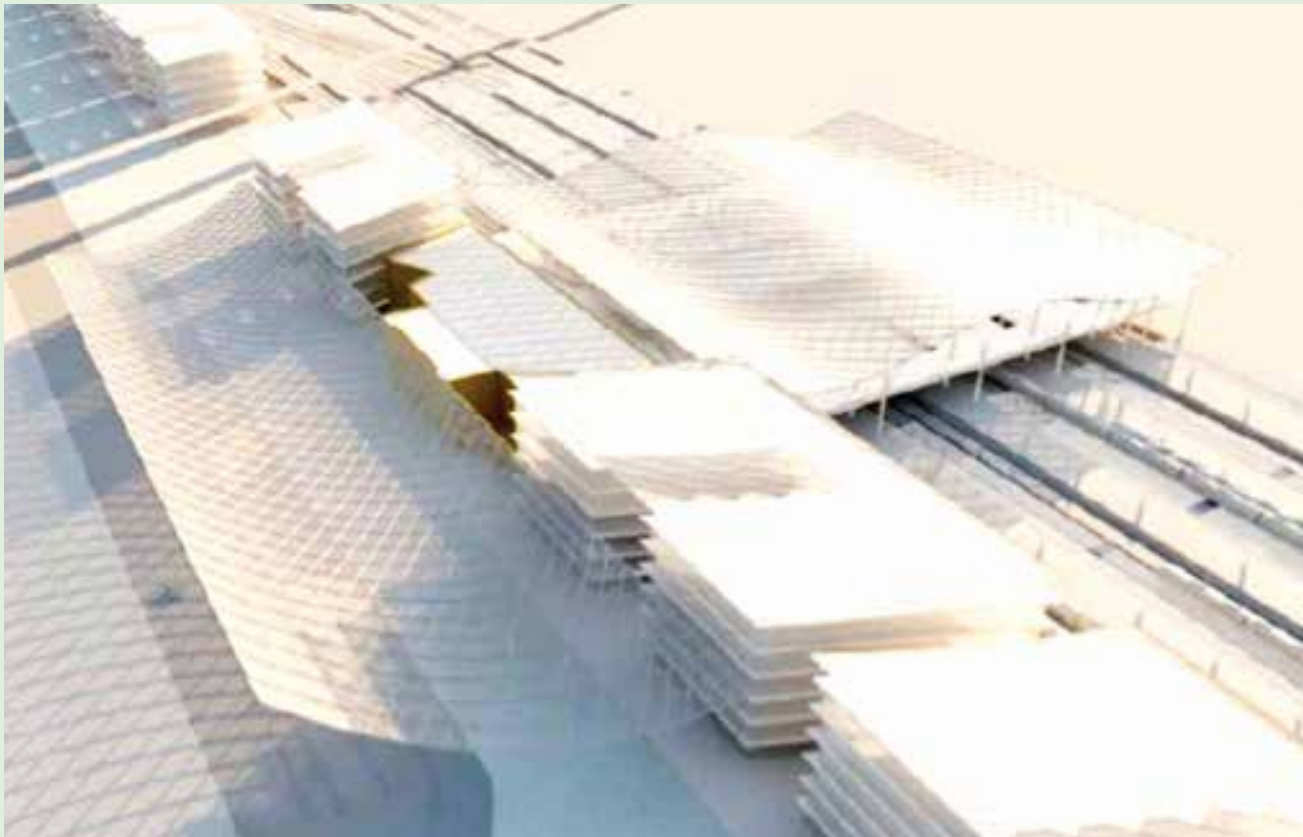
## स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम



हबीबगंज रेलवे स्टेशन - दिसम्बर, 2020 तक कार्य पूर्ण करने का लक्ष्य



गांधीनगर रेलवे स्टेशन - दिसम्बर, 2020 तक कार्य पूर्ण करने का लक्ष्य



**आनन्द विहार रेलवे स्टेशन** के लिए टेंडर 30.10.2019 को अवार्ड किया गया



**बिजवासन रेलवे स्टेशन** के लिए टेंडर 30.10.2019 को अवार्ड किया गया



**चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन** के लिए टेंडर 30.10.2019 को अवॉर्ड किया गया



**नई दिल्ली रेलवे स्टेशन** - आरएफक्यू जल्द ही जारी किया जाएगा



**उधना रेलवे स्टेशन** - आरएफक्यू जल्द ही जारी किया जाएगा



**सूरत रेलवे स्टेशन - आरएफक्यू जल्द ही जारी किया जाएगा**



**बैय्यप्पनहल्ली (बेंगलुरु) रेलवे स्टेशन - आरएफक्यू जल्द ही जारी किया जाएगा**



**नागपुर रेलवे स्टेशन** - आरएफक्वू 26 जून, 2020 को जारी किया जाएगा



**अमृतसर रेलवे स्टेशन** - आरएफक्वू 26 जून, 2020 को जारी किया जाएगा



**साबरमती रेलवे स्टेशन** - आरएफक्यू 26 जून, 2020 को जारी किया जाएगा



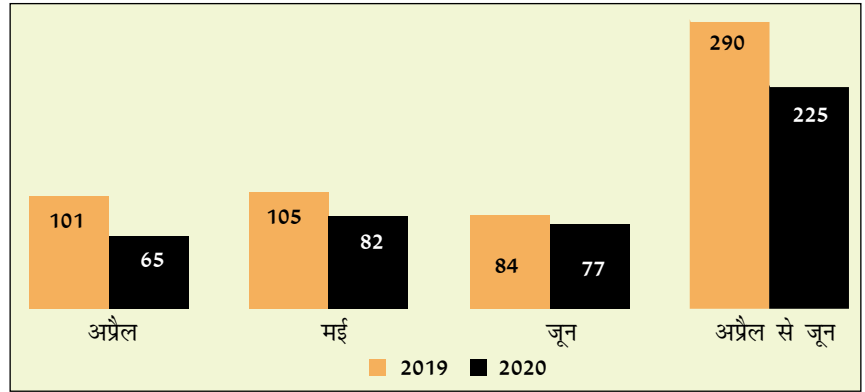
**गवालियर रेलवे स्टेशन** - आरएफक्यू 26 जून, 2020 को जारी किया जाएगा

# लॉकडाउन के दौरान माल ढुलाई

1 अप्रैल 2020 से 25 जून 2020 तक भारतीय रेल ने निर्बाध रूप से 225 मिलियन टन वस्तुओं का परिवहन किया है

भारतीय रेल ने कोविड-19 के कारण देशव्यापी लॉकडाउन के दौरान अपनी माल और पार्सल सेवाओं के माध्यम से आवश्यक वस्तुओं की उपलब्धता समय पर सुनिश्चित कराने के लिए अपने मालवाहक गलियारों को पूरी तरह काम में आने लायक रखा और वह देश की जरूरतों को पूरा करने में सफल रही है। भारतीय रेल ने मई के महीने में 1 मई, 2020 से 31 मई, 2020 तक 82.27 मिलियन टन आवश्यक वस्तुएं पहुंचाई जो 1 अप्रैल, 2020 से 30 अप्रैल, 2020 तक पहुंचाई गई 65.14 मिलियन टन वस्तुओं की तुलना में 25% से अधिक है। कुल मिला कर भारतीय रेल ने 1 अप्रैल, 2020 से 25 जून, 2020 तक 24x7 मालगाड़ियां चलाकर करीबन 225 मिलियन टन आवश्यक वस्तुएं पहुंचाई। आपूर्ति शृंखला को चालू रखने हेतु 24 मार्च से 17 जून, 2020 तक 32.40 लाख वैगन ने सामान ढोया। इनमें से 18 लाख से अधिक वैगन से देशभर में आवश्यक वस्तुएं, जैसे खाद्यान्न, नमक, चीनी, दूध, खाद्य तेल, फल-सब्जियां, प्याज, पेट्रोलियम उत्पाद, कोयला, उर्वरक आदि ले जाए गए। 1 अप्रैल, 2020 से 25 जून, 2020 की अवधि के दौरान 15.5 मिलियन टन खाद्यान्न लादा गया जबकि पिछले वर्ष इसी अवधि में 8.6 मिलियन टन सामान लादा गया था। इसके अलावा, भारतीय रेल ने 22.03.2020 से 25.06.2020 तक 4,194 पार्सल ट्रेनें भी चलाई, जिनमें से 4,075 समय-सारणी ट्रेनें हैं। इनमें कुल 1.7 लाख टन खेप लादी गई। ■

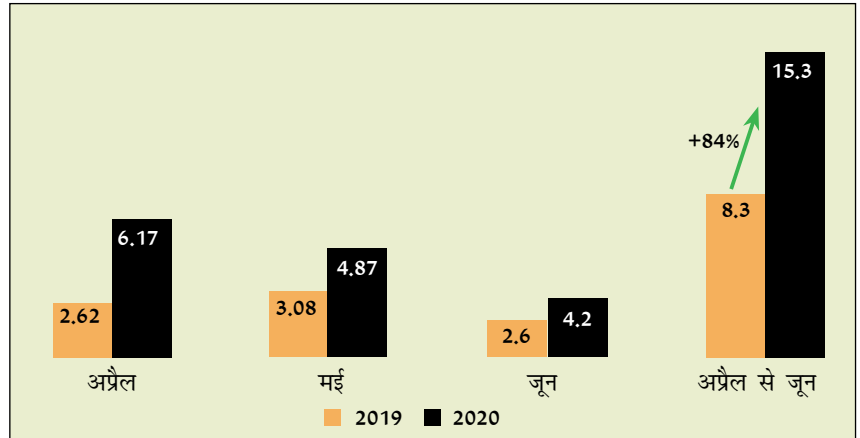
## मालगाड़ियों में लदान



25 जून तक माल लदान की तुलना

( मिलियन टन में )

## खाद्यान्न के लदान में वृद्धि



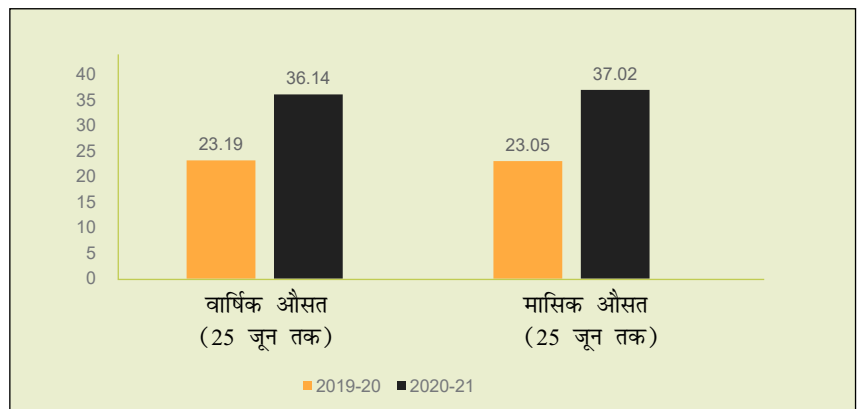
खाद्यान्न - मुख्यतः चावल, गेहूँ, मक्का व दालें इत्यादि

( मिलियन टन में )

## सामान की तीव्रतर सुपुर्दगी

- गत वर्ष के मुकाबले 2020-21 में औसत गति में 56 प्रतिशत की वृद्धि
- जून 2020 में संचयी गति में गत वर्ष के जून माह के मुकाबले 61 प्रतिशत की वृद्धि

## मालगाड़ियों की औसत गति



# भारतीय रेल द्वारा 24 जून तक 1.91 लाख पीपीई, 66.4 किलोलीटर सैनिटाइजर, 7.33 लाख मास्क का उत्पादन

भारतीय रेल अन्य मंत्रालयों और राज्य सरकारों के साथ समन्वय के माध्यम से अपने अग्रणी स्वास्थ्य कर्मचारियों और अन्य परिचालन कर्मचारियों को कोविड-19 महामारी से सुरक्षा उपलब्ध कराने की चुनौती से पार पाने के लिए पूरी तरह तैयार है। उपर्युक्त सुविधाएं तैयार करने या सुधार करने के लिए समन्वित तरीके से अपने सभी संसाधनों का उपयोग किया जा रहा है।

रेलवे की कार्यशालाओं ने इस चुनौती को स्वीकार किया है और खुद ही पीपीई कवरऑल्स, सैनिटाइजर, मास्क, कॉट्स (पलंग) का विनिर्माण किया है। इन सामानों के विनिर्माण के लिए कच्चे माल की खरीद भी क्षेत्रीय इकाइयों द्वारा की गई है। भारतीय रेल के द्वारा 24/06/2020 तक 1.91 लाख पीपीई गाउन, 66.4 किलोलीटर सैनिटाइजर, 7.33 लाख मास्क आदि का विनिर्माण किया जा चुका है। जून और जुलाई महीने के लिए 1.5 लाख (प्रति महीने) पीपीई कवरऑल बनाने का लक्ष्य तय किया गया है, जिसे आगे बढ़ाए जाने का अनुमान है। लॉकडाउन के दौरान कच्चे माल और विनिर्मित उत्पादों की केन्द्रीयकृत खरीद और वितरण जैसे अत्यंत कठिन कार्य को विपरीत हालात में संपन्न किया गया। पीपीई कवरऑल गाउनों के विनिर्माण में आवश्यक कच्चे माल की केन्द्रीयकृत खरीद के लिए उत्तर रेलवे को नामित किया गया है। सभी इन-हाउस (रेलवे में) विनिर्मित उत्पाद, सभी लागू गुणवत्ता मानकों को पूरा करते हैं।

रेलवे की तैयारियों को और अधिक मजबूत बनाने के उद्देश्य से रेलवे की सभी इकाइयों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उत्तर रेलवे द्वारा केन्द्रीय रूप से एम/एस एचएलएल लाइफ केयर (एमओएचएफडब्ल्यू के तहत आने वाला पीएसयू) पर पीपीई कवरऑल (22 लाख), एन 95 मास्क (22.5 लाख), हैंड सैनिटाइजर 500 मिली (2.25 लाख) और अन्य सामानों के लिए ऑर्डर दिया है।

जून और जुलाई के लिए पीपीई कवरऑल का लक्ष्य 1.5 लाख प्रति महीने तय किया गया है



रेल मंत्रालय ने रेलवे के 50 अस्पतालों को कोविड समर्पित अस्पतालों और कोविड समर्पित स्वास्थ्य केन्द्रों के रूप में नामित किया है। कोविड महामारी की चुनौती से पार पाने के लिए चिकित्सा उपकरणों और अन्य सामानों की खरीद के माध्यम से इन अस्पतालों में सुविधाओं में सुधार किया गया है।

कोविड-19 के शुरुआती चरण में पीपीई कवरऑल, मास्क, सैनिटाइजर जैसे सुरक्षात्मक गियर और वेंटिलेटर जैसे उपकरणों की वैश्विक स्तर पर आपूर्ति खासी कम थी।

रेलवे की आपूर्ति शृंखला भले ही महामारी के कारण प्रभावित हुई हो, लेकिन इसका कम क्षमता से परिचालन और डिपो में उपलब्ध भंडार के कारण रेलवे के परिचालन तथा रखरखाव पर असर नहीं पड़ा है। बाहरी वेंडर भी आपूर्ति शृंखला को बरकरार रखने में सहयोग दे रहे हैं। इस संबंध में क्षेत्रीय इकाइयों को भी आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं। रेलवे अपनी डिजिटल आपूर्ति शृंखला के कारण जरूरी खरीद को भी जारी रख सकता है और महामारी के प्रबंधन के लिए सभी आवश्यक सामग्री की व्यवस्था की जा सकती है। ■



## भारतीय रेल का सर्वश्रेष्ठ संरक्षा प्रदर्शन : अप्रैल, 2019 के बाद से रेल दुर्घटना में एक भी यात्री की मृत्यु नहीं

भारतीय रेल ने अप्रैल, 2019 से मार्च, 2020 के दौरान अब तक का सर्वश्रेष्ठ सुरक्षा रिकॉर्ड दर्ज किया है। इस वर्ष भी (01.04.2019 से 08.06.2020 तक) किसी रेल दुर्घटना में किसी भी रेल यात्री की मृत्यु नहीं हुई है। भारत में 166 वर्ष पहले सन् 1853 में रेलवे प्रणाली शुरू होने के बाद से वर्ष 2019-2020 में पहली बार यह उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल की गई है। पिछले 15 महीनों में एक भी यात्री की मृत्यु न होना सभी मामलों में संरक्षा प्रदर्शन में सुधार लाने की दिशा में भारतीय रेल द्वारा निरंतर किए गए प्रयासों का परिणाम है। संरक्षा हमेशा हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता रही है।

### संरक्षा बढ़ाने के लिए उठाये गए कदम

- वर्ष 2018-19 में 631 मानवयुक्त रेलवे क्रॉसिंग्स को समाप्त करने की तुलना में 2019-20 में रिकॉर्ड संख्या में 1,274 मानवयुक्त रेलवे क्रॉसिंग्स (पिछले वर्ष से दोगुना) को समाप्त किया गया है। इतनी अधिक संख्या में पहली बार रेलवे क्रॉसिंग्स को खत्म किया गया है।

- सुरक्षा बढ़ाने के उपायों में - अधिकतम रेलवे फाटकों (1,274 क्रॉसिंग्स) को खत्म किया गया
- 2019-2020 में अब तक का सर्वाधिक 5,181 किमी ट्रैक की पटरियों का नवीकरण



- 2019-20 में 285 लेवल क्रॉसिंग्स (एलसी) को सिग्नलों के द्वारा इंटरलॉक किया गया है। इसके साथ ही संचयी इंटरलॉकड एलसी की संख्या 11,639 हो गई है।
- 2019-20 के दौरान 84 स्टेशनों की सुरक्षा में सुधार करने के लिए उनमें यांत्रिक सिग्नलिंग के स्थान पर इलेक्ट्रिकल / इलेक्ट्रॉनिक सिग्नलिंग की गई।
- उपरोक्त सभी उपाय वर्ष 2017-18 में शुरू किए गए राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) के रूप में व्यवस्था में इनपुट किए जाने के कारण संभव हो सके हैं। इसमें अगले पांच वर्षों में 1 लाख करोड़ रुपये की राशि खर्च की जानी थी, और वार्षिक परिव्यय 20,000 करोड़ रुपये था। इस कोष की वजह से तत्काल आवश्यकता वाले अत्यंत महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों को करना संभव हो सका और जिसके परिणाम स्पष्ट हैं। ■

- रेलवे नेटवर्क पर सुरक्षा बढ़ाने के लिए 2019-20 में कुल 1,309 आरओबी / आरयूबी का निर्माण किया गया।
- 2019-20 के दौरान 1,367 पुलों (पिछले वर्ष से 37 प्रतिशत अधिक) का जीर्णोद्धार किया गया। पिछले साल 1,013 पुलों का जीर्णोद्धार किया गया था।
- 2019-20 में अधिकतम 5,181 ट्रैक किमी (टीकेएम) रेलों का नवीकरण (पिछले वर्ष से 20 प्रतिशत अधिक) किया गया, जबकि 2018-19 में 4,265 टीकेएम रेलों का नवीकरण किया गया था।
- वर्ष के दौरान सेल की ओर से अधिकतम 13.8 लाख टन रेलों की आपूर्ति हुई। 6.4 लाख टन लंबी रेलों की आपूर्ति के साथ फील्ड वेल्डिंग की गुंजाइश काफी कम हो गई है, जिससे परिसंपत्ति की विश्वसनीयता बेहतर हुई है।



# वर्ष 2019-20 में भारतीय रेल ने बुनियादी ढाँचे के विकास पर नए सिरे से जोर दिया

वर्ष 2019-20 में भारतीय रेल ने बुनियादी ढाँचे के विकास पर नए सिरे से जोर दिया। वर्ष 2019-20 के संशोधित बजट में पूंजीगत व्यय के लिए 1,61,351 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया था जो 2018-2019 के मुकाबले 20.1 प्रतिशत अधिक था। मार्च 2020 के अंत तक इसमें से 1,46,507 करोड़ रुपये के पूंजीगत व्यय का उपयोग किया गया, जो कुल आवंटन का 90.8 प्रतिशत है। बजट-2019 में 2030 तक 50 लाख करोड़ रुपये के प्रस्तावित निवेश के साथ, भारतीय रेल को देश का विकास इंजन बनाने का रोड मैप तैयार किया गया है।

## 2019-2020 के दौरान किए गए कुछ महत्वपूर्ण कार्य

### नई लाइन, रेल लाइनों का दोहरीकरण, आमान परिवर्तन

नई लाइन बनाने, लाइनों के दोहरीकरण और उनके गेज परिवर्तन तथा उन्हें शुरू करने का काम 2019-20 में बढ़कर 2,226 किलोमीटर हो गया, जो कि 2009-14 (1,520 किमी / वर्ष) के दौरान प्राप्त औसत वार्षिक कमीशनिंग के संदर्भ में लगभग 50 प्रतिशत अधिक है। 2019-20 के दौरान, रेलवे द्वारा नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं पर 39,836 करोड़ रुपये खर्च किए गए जो कि भारतीय रेल के इतिहास में अब तक का सबसे अधिक व्यय है।

वित्त वर्ष 2019-20 में अकेले रेल लाइन दोहरीकरण परियोजनाओं पर रेलवे द्वारा 22,689 करोड़ रुपये खर्च किए गए जो 2009-14 (2,462 करोड़ रुपये) के दौरान किए गए औसत वार्षिक खर्च से 9 गुना अधिक है। वित्त वर्ष 2019-20 की अवधि में कुल 1,458 किमी रेल लाइन का दोहरीकरण और परिचालन शुरू कर दिया गया जो कि 2009-14 के सालाना औसत (375 किमी/प्रति वर्ष) से लगभग चार गुना अधिक है।

### 15 अत्यधिक महत्वपूर्ण परियोजनाओं का पूरा किया जाना

भारतीय रेल ने महत्व और प्रगति कार्यों के आधार पर रेल लाइनों के दोहरीकरण की अपनी 15 अत्यधिक महत्वपूर्ण

परियोजनाओं को पूरा करने और उन्हें चालू करने को प्राथमिकता दी। इसपर ध्यान केंद्रित करते हुए लगभग 562 किलोमीटर लंबी 15 महत्वपूर्ण परियोजनाओं का काम 5,622 करोड़ रुपये की लागत से पूरा कर शुरू किया। इनमें से 13 को वित्त वर्ष 2019-20 में शुरू कर दिया गया था।

### पूर्वोत्तर क्षेत्र की महत्वपूर्ण परियोजनाओं का परिचालन शुरू किया जाना

- वित्त वर्ष 2019-20 में त्रिपुरा में 112 किलोमीटर लंबी नई रेल लाइन राष्ट्रीय परियोजना 'अगरतला-सबरूप' को पूरा और चालू किया गया
- लुमडिंग से होजई तक 45 किलोमीटर लंबी दोहरीकरण परियोजना को पूरा और चालू किया गया

### रेलवे विद्युतीकरण

वित्त वर्ष 2019-20 में, कुल 5,782 किमी मार्ग पर रेलवे विद्युतीकरण कार्य पूरा कर लिया गया, जिसमें से 31 मार्च 2020 तक 4,378 किमी मार्ग पर इसे चालू किया जा चुका है।

► 1,46,507 करोड़ रुपये के पूंजीगत व्यय का उपयोग

► लगभग 562 किलोमीटर रेल लाइन निर्माण की 15 महत्वपूर्ण परियोजनाएं 5,622 करोड़ रुपये की लागत से पूरी कर शुरू की गईं, जिनमें से 13 वित्त वर्ष 2019-20 में शुरू कर दी गईं

► इस अवधि में कुल 5782 किलोमीटर लंबे रेल मार्ग के विद्युतीकरण का काम पूरा किया गया





वित्त वर्ष 2019-20 के दौरान चालू हुई महत्वपूर्ण परियोजनाएं  
वित्त वर्ष 2019-20 के दौरान 1273 किलोमीटर लंबी कुल 28 महत्वपूर्ण परियोजनाएं पूरी कर चालू की गईं।  
ब्यौरा इस प्रकार है :

- राजस्थान में 58.5 किमी लंबी थैयात हमीरा-सानू नई रेल लाइन परियोजना
- बिहार में छपरा ग्रामीण से खड़राली तक 10.7 किमी लंबी बाई पास परियोजना
- बिहार में इस्लामपुर-नतेशर सहित 67.07 किमी लंबी राजगीर-हिसुआ-तिलैया नई रेल लाइन परियोजना
- बिहार में हाजीपुर से रामदयालु नगर तक 47.72 किमी लंबी रेल लाइन दोहरीकरण की अत्यधिक महत्वपूर्ण परियोजना
- हरियाणा-राजस्थान में जयपुर-रींगस-सीकर-चूरू और सीकर-लोहारू तक 320.04 किमी लंबी रेल लाइन की गेज परिवर्तन परियोजना
- दिल्ली में नई दिल्ली से तिलक ब्रिज तक 7 किमी लंबी रेल लाइन (पाँचवीं और छठी लाइन) दोहरीकरण की लंबित पड़ी अत्यधिक महत्वपूर्ण परियोजना
- आंध्रप्रदेश में कृष्णापत्तनम बंदरगाह को जोड़ने वाली 113 किमी लंबी नई रेल लाइन परियोजना
- उत्तर प्रदेश में मेरठ और मुजफ्फरनगर के बीच 55.47 किमी लंबी रेल लाइन का दोहरीकरण
- मध्यप्रदेश में कटनी यार्ड को बाइपास कर निकलने वाली 2 किमी लंबी जुखेरी बाइपास कॉर्ड लाइन
- पश्चिम बंगाल में सियालदह के उप नगरीय इलाके के न्यू अलीपुर माइल 5बी

के नाम से 1.67 किमी लंबी रेल लाइन के दोहरीकरण की परियोजना

- महाराष्ट्र में दौंड-मनमाड रेल मार्ग पर 1.025 किमी लंबी बाईपास संपर्क की काफी दिनों से लंबित पड़ी परियोजना
- छत्तीसगढ़ में खरसिया-कोरीछापर की 42.57 किमी लंबी नई कोल लाइन परियोजना
- बिहार में बाढ़ स्थित एनटीपीसी के थर्मल पावर संयंत्र तक कोयले की ढुलाई के लिए बख्तियारपुर-बाढ़ नाम से 19 किमी लंबी कोयला रेल लाइन परियोजना
- पश्चिम बंगाल में 7.25 किमी लंबी अंदुल-बलित्कुरी रेल लाइन दोहरीकरण की अत्यधिक महत्वपूर्ण परियोजना
- राजस्थान के आबू रोड से स्वरूपगंज के बीच 26 किमी लंबी रेल लाइन दोहरीकरण परियोजना
- राजस्थान में आबू रोड से सरोतरा तक 23.55 किमी लंबी रेल लाइन दोहरीकरण परियोजना
- पश्चिम बंगाल में मोहिशिला से काली पहाड़ी तक 2.86 किमी लंबी रेल लाइन दोहरीकरण की अत्यधिक महत्वपूर्ण परियोजना
- बिहार में पीरापेंती से भागलपुर तक 51.07 किमी लंबी रेल लाइन दोहरीकरण की परियोजना
- पश्चिम बंगाल में 2.62 किमी लंबी कंकनारा-नईहाटी चौथी लाइन परियोजना
- राजस्थान में 60.37 किमी लंबी रेल लाइन दोहरीकरण परियोजना
- महाराष्ट्र में 81.43 किमी लंबी मुडखेड-परभणी रेल लाइन दोहरीकरण परियोजना
- मध्यप्रदेश में 7 किमी लंबी सोनताली-भगरतावा परियोजना
- मध्यप्रदेश में 25 किमी लंबी इटारसी-बुधनी सुपर क्रिटिकल रेल लाइन दोहरीकरण परियोजना
- उत्तर प्रदेश में 8 किमी लंबी बिल्ली-चोपन सुपर क्रिटिकल रेल लाइन दोहरीकरण परियोजना
- हरियाणा और दिल्ली में तुगलकाबाद-पलवल नाम से चौथी लाइन के दोहरीकरण की 34 किमी लंबी सुपर क्रिटिकल परियोजना
- आंध्रप्रदेश में कलुरू-गुंटकल नाम से 41 किमी लंबी सुपर क्रिटिकल लाइन दोहरीकरण परियोजना
- असम में लुंबडिंग से होजई तक 44.92 किमी लंबी सुपर क्रिटिकल दोहरीकरण परियोजना। ■



गोदावरी नदी के निकट जारी रखरखाव कार्य

# भारतीय रेल का लक्ष्य : स्वच्छ भारत, स्वच्छ रेल

**भ**ारतीय रेल दुनिया के सर्वश्रेष्ठ रेल नेटवर्कों में से एक है और अपने नेटवर्क के माध्यम से अपने यात्रियों को विश्व स्तर की सुविधाएं प्रदान करने के लिए प्रतिबद्ध है। अपने यात्रियों को स्वच्छ वातावरण और सुगम यात्रा का अनुभव प्रदान करने के लिए भारतीय रेल ने 'स्वच्छ भारत, स्वच्छ रेल' पहल के अंतर्गत विभिन्न कदम उठाए हैं।

## महत्वपूर्ण कदम

- 2019-20 के दौरान 14,916 रेल डिब्बों में 49,487 जैव-शौचालय लगाए गए। इसके साथ ही 100 फीसदी कवरेज के साथ 68,800 कोचों में लगाए गए जैव शौचालयों की संयुक्त संख्या 2,45,400 से अधिक हो गई है।
- 2 अक्टूबर 2019 को 150वीं गांधी जयंती के बाद से सिंगल यूज प्लास्टिक के किसी सामान का कोई उपयोग नहीं।
- रेलवे के प्रयासों को ध्यान में रखते हुए 'स्वच्छ कार्य योजना' के क्रियान्वयन के लिए रेल मंत्रालय को किसी मंत्रालय द्वारा किए गए सर्वश्रेष्ठ प्रयास के लिए चुना गया, और भारत के राष्ट्रपति द्वारा 6 सितंबर, 2019 को सम्मानित किया गया।
- 2019-20 में पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली कार्यान्वयन हेतु 200 रेलवे स्टेशनों को आईएसओ : 14001 प्रमाणित किया गया।
- एकीकृत मशीनीकृत सफाई का काम अब 953 स्टेशनों में किया जाता है।
- स्वच्छता मानकों पर यात्री धारणा का स्वतंत्र, तीसरे पक्ष का सर्वेक्षण 2019-20 में 720 स्टेशनों पर किया गया जो पूर्व में 407 स्टेशनों के लिए किया गया था।
- राजधानी, शताब्दी, दूरंतो और अन्य महत्वपूर्ण लंबी दूरी की मेल / एक्सप्रेस रेलगाड़ियों सहित 1,100 जोड़ी से अधिक रेलगाड़ियों में यात्रा के दौरान शौचालयों, दरवाजों, गलियारों और यात्री डिब्बों की सफाई के लिए ट्रेन पर हाउस कीपिंग सेवा (ओबीएचएस) सुविधा प्रदान की जाती है।

- ▶▶▶ 68,800 कोचों में लगाए गए जैव-शौचालयों की कुल संख्या 100 फीसदी की कवरेज के साथ 2,45,400 से भी अधिक हुई
- ▶▶▶ 200 रेलवे स्टेशनों को 2019-20 में पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन हेतु आईएसओ : 14001 से प्रमाणित किया गया



- 'कोच-मित्र' सेवा की मांग पर आधारित एसएमएस द्वारा समर्थित ओबीएचएस सेवा अब 1,060 जोड़ी से अधिक ट्रेनों को कवर करेगी।
- एसी कोच के यात्रियों को दी जाने वाली चद्दरों की धुलाई की गुणवत्ता में सुधार के लिए मशीनीकृत लॉण्ड्री स्थापित की जा रही है। वित्त वर्ष 2019-20 (कुल 68) में 8 मशीनीकृत लॉण्ड्रियाँ स्थापित।
- स्टेशनों में उत्पन्न प्लास्टिक कचरे को कम करने, पुनर्चक्रण करने और निपटाने के लिए एक पहल के रूप में, जोनल रेलवे द्वारा प्लास्टिक बॉटल क्रशिंग मशीन (पीबीसीएम) की स्थापना के लिए व्यापक नीतिगत दिशा-निर्देशों को लाया गया है। वर्तमान में, भारतीय रेल के कई जिला मुख्यालय रेलवे स्टेशनों सहित 229 स्टेशनों पर लगभग 315 पीबीसीएम लगाई गई हैं।
- 2019-20 (कुल 20) में 8 स्थानों पर स्वचालित डिब्बे धोने के संयंत्र (एसीडब्ल्यूपी) स्थापित किए गए हैं।
- स्टेशनों पर पानी भरने के समय को कम करने के लिए 2019-20 (कुल 44) में 29 स्थानों पर त्वरित जल भरने की सुविधा स्थापित की गई है। ■



# भारतीय रेल ने सहायक लोको पायलट व तकनीशियनों की भर्ती प्रक्रिया पूर्ण की

यह दुनिया भर में सबसे बड़ी नियुक्तिक प्रक्रियाओं में से एक है

रेल मंत्रालय ने महत्वपूर्ण सुरक्षा और परिचालन पदों को भरने का काम सफलतापूर्वक संपन्न कर लिया है, जिसे दुनिया की सबसे बड़ी भर्ती प्रक्रियाओं में से एक कहा जा सकता है। रेलवे भर्ती बोर्ड (आरआरबी) ने केंद्रीकृत रोजगार अधिसूचना (सीईएन) संख्या 01/2018 के तहत सहायक लोको पायलट (एएलपी) और तकनीशियनों के संयुक्त रूप से कुल 64,371 पदों के लिए 3 फरवरी, 2018 से 31 मार्च, 2018 तक ऑनलाइन आवेदन आमंत्रित किए थे। इन पदों के लिए कुल 47,45,176 ऑनलाइन आवेदन प्राप्त हुए थे। चयन की प्रक्रिया में चिकित्सकीय जांच (लोको पायलट के लिए आवश्यक दूर दृष्टि/वर्ण दर्शन (कलर विजन) और सतर्कता की जांच कड़े चिकित्सकीय जांच में से एक मानी जाती है) सहित 3 चरणों वाली कंप्यूटर आधारित परीक्षाएं और संक्षिप्त सूची में शामिल उम्मीदवारों के दस्तावेज का सत्यापन शामिल था। इन पदों के लिए लगभग 47.45 लाख उम्मीदवारों ने आवेदन किए थे। चयनित उम्मीदवारों के पैनल ने 64,371 रिक्तियों (27,795 एएलपी, 64,371 तकनीशियनों) में से 56,378 उम्मीदवारों (26,968 एएलपी, 28,410 तकनीशियनों) की भर्ती के लिए अनुमोदित किया है। 40,420 उम्मीदवारों (22,223 एएलपी, 18,197 तकनीशियनों) को नियुक्ति पत्र जारी किए गए हैं। नए भर्ती किए गए 19,120 उम्मीदवारों (10,123 सहायक लोको पायलट (एएलपी), 8,997 तकनीशियनों) का प्रशिक्षण कोविड-19 की रोकथाम के लिए जारी उपायों से राहत मिलते ही शुरू कर दिया जाएगा। एएलपी के लिए प्रशिक्षण प्रक्रिया 17 सप्ताह और तकनीशियनों के लिए प्रशिक्षण प्रक्रिया 06 महीने चलेगी।

लॉकडाउन से पहले ही उम्मीदवारों को नियुक्ति पत्र जारी किए गए थे, लेकिन कुछ उम्मीदवार कोरोना महामारी के प्रकोप और लॉकडाउन के कारण



- सहायक लोको पायलट (एएलपी) और तकनीशियनों के 64,000 से अधिक पदों के लिए अभूतपूर्व 47.45 लाख उम्मीदवारों ने आवेदन किया था
- 40,420 उम्मीदवारों (22,223 एएलपी और 18,197 तकनीशियन) को नियुक्ति पत्र भेजे गए
- कोविड-19 के मौजूदा माहौल में सभी मानदंडों का पालन करते हुए 1.25 करोड़ आवेदकों की बड़े पैमाने पर परीक्षा आयोजित करने के लिए एक व्यवहार्य रणनीति तैयार की जा रही है
- उम्मीदवारों से अपील है कि वे केवल आधिकारिक संचारों पर ही भरोसा करें और सोशल मीडिया पर प्रसारित किए जा रहे झूठे प्रचार और अफवाहों से भ्रमित न हों

नौकरी ज्वाइन नहीं कर सके।

सभी नए चयनित उम्मीदवारों को चरणबद्ध तरीके से नियत प्रक्रिया के अनुसार रेलवे में नियुक्ति दी जाएगी। सभी नए नियुक्त कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण पूरा करना अनिवार्य है, क्योंकि रेलवे एक परिचालन विभाग है और ट्रेन परिचालन की सुरक्षा सर्वोपरि है। प्रशिक्षण के दौरान क्लास रूम ट्रेनिंग, फिर फील्ड ट्रेनिंग और उसके बाद कार्य स्थल पर तैनाती से पहले सक्षमता परीक्षण होगा। क्लास रूम, छात्रावास, पुस्तकालय, प्रशिक्षक इत्यादि

की उपलब्धता जैसी क्षमता संबंधी कमियों को देखते हुए प्रशिक्षण को बैच के अनुसार पूरा कराया जाएगा। इसलिए इसे प्रशिक्षण संसाधनों का अधिकतम उपयोग करते हुए चरणबद्ध तरीके से पूरा कराया जाएगा। कोरोना महामारी की वजह से सामाजिक दूरी (एक-दूसरे से दूरी बनाए रखने) के मानदंडों का पालन करने और इस महामारी के प्रसार को रोकने के लिए सभी प्रकार के प्रशिक्षणों को निलंबित कर दिया गया है। जैसे ही स्थिति अनुकूल होगी, प्रशिक्षण प्रक्रिया

फिर से शुरू हो जाएगी। यह भर्ती प्रक्रिया 3 चरणों में संपन्न हुई। प्रथम चरण का कंप्यूटर आधारित टेस्ट 424 केंद्रों पर 09 अगस्त, 2018 से 4 सितम्बर, 2018 तक 11 दिनों में 33 पारियों में सफलतापूर्वक आयोजित किया गया था, जिसमें लगभग 77% की रिकॉर्ड उपस्थिति रही यानी पहले चरण की परीक्षा में 36 लाख से अधिक उम्मीदवार शामिल हुए थे।

दूसरे चरण के कंप्यूटर आधारित टेस्ट 21 से 23 जनवरी, 2019 तक तीन दिनों में कई पारियों में सफलतापूर्वक आयोजित किए गए थे, जिसमें 13,00,869 (13 लाख से अधिक) उम्मीदवार शामिल हुए थे। दूसरे चरण में लोको पायलट की आवश्यक सतर्कता का आकलन करने के लिए 10 मई, 2019 और 21 मई, 2019 को लगभग 2,22,360 उम्मीदवारों हेतु कंप्यूटर आधारित एप्टीट्यूड टेस्ट (सीबीएटी) का सफलतापूर्वक आयोजन किया गया था।

आरआरबी को सभी पदों के लिए चिकित्सा जांच की जिम्मेदारी सौंपी गई थी, जिसे पहले क्षेत्रीय रेलवे करता था। तदनुसार, लगभग 90,000 उम्मीदवारों (50% स्टैंडबाय उम्मीदवारों सहित) के लिए दस्तावेज सत्यापन और चिकित्सा जांच 16 जून, 2019 से 20 अगस्त, 2019 तक शुरू हुई। जैसा कि पहले ही बताया गया है कि यह चिकित्सा जांच काफी कड़ी होती है, क्योंकि ट्रेन चलाने

वाले लोको पायलट के लिए गलती करने की कोई गुंजाइश नहीं होती है।

उम्मीदवारों की सूची क्षेत्रीय रेलवे को सितंबर, 2019 से फरवरी, 2020 तक भेज दी गई थी। चूँकि एएलपी और तकनीशियन, दोनों के लिए सीबीटी सामान्य था, इसलिए उन लोगों के लिए तकनीशियन परिणाम बाद में घोषित कर दिए गए, जो एएलपी के लिए कंप्यूटर आधारित एप्टीट्यूड टेस्ट (सीबीएटी) पास नहीं कर सके। एएलपी और तकनीशियनों की भर्ती के अलावा रेलवे भर्ती बोर्ड (आरआरबी) ने गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणी (एनटीपीसी- ग्रेजुएट और अंडर ग्रेजुएट) के कुल 35,208 रिक्तियों के लिए ऑनलाइन आवेदन मंगाए हैं। इन पदों के लिए कुल 1,26,30,885 (यानी 1.25 करोड़ से अधिक) ऑनलाइन आवेदन प्राप्त हुए हैं।

कोविड महामारी से पहले के हालात में परीक्षा प्रक्रिया की तैयारी तेजी से चल रही थी, लेकिन कोविड-19 महामारी के प्रसार के बाद यह पूरी प्रक्रिया बाधित हो गई। भारतीय रेलवे अब भर्ती प्रक्रिया में तेजी लाने जा रही है, क्योंकि स्थिति पहले से बेहतर हुई है।







मौजूदा हालात में कोविड महामारी की वजह से नई प्रकार की चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है, जिनकी पहले कोई उम्मीद भी नहीं कर सकता था। इनमें अभ्यर्थियों का परीक्षा केंद्र पर फेस मास्क पहन कर आना और फिर इससे

एक अभ्यर्थी की जगह दूसरे अभ्यर्थी का वेष बदलकर आने की नई चुनौती से निपटना, परीक्षा केंद्रों पर जमी भीड़ को संभालना, प्रत्येक पाली के बाद परीक्षा केंद्रों की स्वच्छता-सफाई, परीक्षा के निष्पक्ष और सुचारू संचालन के लिए आवश्यक मानदंडों को लागू करते हुए कोविड-19 की वजह से दो उम्मीदवारों के बीच सामाजिक दूरी के मानदंड लागू करने के लिए एक परीक्षा केंद्र में बुक किए जाने वाले उम्मीदवारों की संख्या में कटौती इत्यादि कई चुनौतियां शामिल हैं।

भारतीय रेल कोविड-19 के मौजूदा हालात में सभी मानदंडों का पालन करते हुए 1.25 करोड़ आवेदकों के लिए परीक्षा आयोजित करने और सभी प्रक्रियाओं के निर्धारण के लिए एक व्यवहार्य रणनीति तैयार कर रहा है।

आरआरबी जब भी जरूरत पड़े, उम्मीदवारों के साथ वेबसाइटों और व्यक्तिगत एसएमएस एवं ई-मेल पर नियमित अपडेट के जरिए सीधे और तात्कालिक संचार के अभ्यास का पालन करता है। उम्मीदवारों से आग्रह किया जाता है कि वे केवल इन आधिकारिक संचारों पर ही भरोसा करें और सोशल मीडिया पर प्रसारित किए जा रहे झूठे प्रचार और अफवाहों से भ्रमित न हों, जिनमें से कई असली उम्मीदवारों को भ्रमित करने और परीक्षा की उनकी तैयारी पर प्रतिकूल प्रभाव डालने के उद्देश्य से की जाती हैं। ■

## कार्यस्थलों पर कोविड-19 से बचाव

-  सतहों व वस्तुओं को कीटाणुनाशक से रोज़ाना साफ करें
-  कर्मचारियों व आगंतुकों द्वारा नियमित रूप से हाथ धोने को बढ़ावा दें
-  कार्यस्थल व प्रमुख स्थानों पर हैंड सैनिटाइज़िंग के लिए डिस्पेंसर लगाएं
-  खांसते या छींकते समय मुँह/नाक को रूमाल/टिशू पेपर से ढकें
-  स्वच्छता बनाए रखने के लिए मास्क/टिशू पेपर को बंद कूड़ेदान में ही डालें
-  अनावश्यक स्थानीय और अंतरराष्ट्रीय यात्रा से बचें

#IndiaFightsCorona



@COVIDNewsByMIB

# भारतीय रेल ने ओएचई विद्युतीकृत श्रेणी में डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन चला कर एक नया विश्व मानदंड बनाया



**भ**ारतीय रेल ने हाई राइज ओवर हेड इक्विपमेंट (ओएचई) को चालू करके एक नया विश्व मानदंड बनाया है। इसमें तार की ऊंचाई 7.57 मीटर होती है। पश्चिम रेलवे ने इस विद्युतीकृत क्षेत्र में सफलतापूर्वक डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन चलाई। यह बड़ी कामयाबी है तथा पूरी दुनिया में अपनी तरह की पहली पहल है। यह भारतीय रेल ग्रीन इंडिया के महत्वाकांक्षी मिशन को भी बढ़ावा देगी। इसके साथ ही भारतीय रेल ओएचई क्षेत्र में उच्च पहुंच वाले पैनोग्राफ के साथ डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन चलाने वाली पहली रेलवे बन गई है। इसका संचालन 10 जून, 2020 को गुजरात के पालनपुर और बोटाद स्टेशनों के बीच सफलतापूर्वक किया गया। इस तरह की पहलों का जोर माल ढुलाई में नवाचार, गति और अनुकूलन पर है। ■

# रेलवे का 12 अगस्त तक की नियमित टाइम टेबल ग्राहियों की राशि रिफंड करने का फैसला

**द**ेश में लॉकडाउन लागू होने पर, भारतीय रेल की नियमित टाइम टेबल ग्राहियों का चलना बंद कर दिया गया था एवं बाद में इन ग्राहियों में टिकट्स की बुकिंग भी 14 अप्रैल से बंद कर दी गई थी। परंतु 120 दिन की एडवांस टिकट बुकिंग सुविधा के फलस्वरूप 12 अगस्त तक की ग्राहियों में बुकिंग हो चुकी थी। भारतीय रेल द्वारा इनमें से पहले 30 जून तक की नियमित टाइम टेबल ग्राहियों को कैंसिल कर टिकटों की राशि रिफंड की गई थी। कोविड के चलते अब रेलवे द्वारा बाकी 1 जुलाई से 12 अगस्त तक की टाइम टेबल ग्राहियों की टिकट की राशि रिफंड करने का फैसला लिया गया है।

रेलवे के इस निर्णय से वर्तमान में चलने वाली स्पेशल यात्री ग्राहियों पर कोई असर नहीं पड़ेगा। लॉकडाउन के पश्चात भारतीय रेल द्वारा जो 115 जोड़ी स्पेशल यात्री ग्राहियां शुरू की गई हैं, वे चलती रहेंगी। जुलाई माह में परिस्थितियों का आकलन करने के पश्चात और भी स्पेशल यात्री ग्राहियों को चलाने का निर्णय लिया जा सकता है। ■

# खरीद के नियम हुए और सरल

**भ**ारतीय रेल ने अपने सभी कार्यकलापों में पारदर्शिता, दक्षता और व्यवसाय करने की सुगमता को बढ़ाने की अपनी लगातार कोशिशों की श्रृंखला में नेटवर्क में खरीद प्रणाली को सरल बनाने के लिए एक और महत्वपूर्ण कदम उठाया है। भारतीय रेल के प्रचलित खरीद नियमों के अनुसार, चिन्हित सुरक्षा तथा महत्वपूर्ण मदों, जहां गुणवत्ता का सबसे अधिक महत्व होता है, की खरीद वैसे वेंडरों से की जाती है, जो उस मद के लिए उसकी वेंडर अनुमोदन एजेंसियों द्वारा अनुमोदित होता है। हाल ही में ऐसा फैसला किया गया है कि भारतीय रेल की किसी भी वेंडर अनुमोदन एजेंसी द्वारा किसी मद के लिए अनुमोदित वेंडर को देश की सभी रेल इकाइयों द्वारा उस विशिष्ट मद के लिए अनुमोदित वेंडर समझा जाएगा।

यह फैसला न केवल समय की बचत करेगा और सभी रेल इकाइयों के टेंडरों में भाग लेने के लिए विविध वेंडर अनुमोदन एजेंसियों से संपर्क करने की आवश्यकता को उल्लेखनीय रूप से खत्म करेगा बल्कि इसे अधिक किरफायती और दक्ष बनाते हुए सार्वजनिक खरीद में प्रतिस्पर्धा को भी बढ़ायेगा। यह भारत में उद्योग की विनिर्माण क्षमता के बेहतर उपयोग को बढ़ावा देगा तथा 'मेक इन इंडिया' के ध्येय की सहायता करेगा। पहले एक प्रतिष्ठान में अनुमोदित वेंडर को दूसरे प्रतिष्ठान में खरीद के लिए स्वाभाविक रूप से पात्र नहीं समझा जाता था और उन्हें विचार किए जाने के लिए विभिन्न प्रतिष्ठानों के समक्ष अनुमोदन हेतु आवेदन करना पड़ता था। अब रेलवे के पास भी पारदर्शी तरीके से चुनाव करने के लिए अधिक विकल्प मौजूद होंगे। ■

## श्रमिक ट्रेन सेवा के लिए गुजरात के मुख्यमंत्री ने चार मंडल प्रबंधकों को सम्मानित किया



पश्चिम रेलवे ने लॉकडाउन के कारण गुजरात में अटके 14.56 लाख से अधिक प्रवासी मजदूरों और उनके परिवारजनों को उनके गृहराज्यों तक पहुंचाने का कार्य किया। इस कार्य के लिए 3 जून को गुजरात के मुख्यमंत्री श्री विजय रूपाणी ने पश्चिम रेलवे की टीम के कार्यों की सराहना करते हुए श्री दीपक कुमार झा, मंडल रेल प्रबंधक (अहमदाबाद), श्री परमेश्वर फुंकवाल, मंडल रेल प्रबंधक (राजकोट) श्री प्रतीक गोस्वामी, मंडल रेल प्रबंधक (भावनगर) तथा श्री देवेन्द्र कुमार, मंडल रेल प्रबंधक (वड़ोदरा) को प्रशंसापत्र प्रदान कर सम्मानित किया। पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने इस पूर्ण मिशन के सफल क्रियान्वयन के लिए पश्चिम रेलवे की समूची टीम को हार्दिक बधाई दी है। उल्लेखनीय है कि 1 मई से गुजरात के विभिन्न रेलवे स्टेशनों से 999 से अधिक श्रमिक ट्रेनों का संचालन किया गया।

## आरपीएफ जवान ने मानवता और साहस का परिचय दिया

**श्री**मती शरीफ हाशमी अपने पति श्री हसीन

हाशमी और अपने 4 महीने के बच्चे के साथ बेलगाम से गोरखपुर जाने वाली श्रमिक स्पेशल ट्रेन में यात्रा कर रही थीं। उनका बच्चा दूध के लिए रो रहा था, क्योंकि पिछले किसी भी स्टेशन पर उन्हें बच्चे के लिए दूध नहीं मिल पा रहा



था। श्रीमती हाशमी ने भोपाल स्टेशन पर कांस्टेबल श्री इंद्र सिंह यादव से मदद मांगी। श्री यादव तुरंत दौड़कर भोपाल स्टेशन के बाहर एक दुकान से दूध का पैकेट ले आए लेकिन ट्रेन चलने लगी। कांस्टेबल ने चलती ट्रेन के पीछे भागकर अपनी मानवता और साहस का परिचय देते हुए कोच में महिला को दूध का पैकेट प्रदान किया। रेल और वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने आरपीएफ कांस्टेबल श्री इंद्र सिंह यादव के मानवीय कार्य की सराहना की और उन्हें सम्मानित करने के लिए नकद पुरस्कार की घोषणा की। ■

## महिला एसआई ने दिया मानवता का परिचय

**बे**गलुरु से गोरखपुर जा रही श्रमिक स्पेशल ट्रेन संख्या 06563 से हटिया स्टेशन पर कुछ लोगों को उतरना था। इस बीच वहां ड्यूटी पर कार्यरत रेल सुरक्षा बल की महिला एसआई श्रीमती सुशीला बड़ाइक से एक महिला यात्री मेहरुन्निसा सलीम (जमनिया, मधुबनी) ने अनुरोध किया कि उसका चार माह का पुत्र भूखा है। यदि उसके लिए दूध की व्यवस्था हो सके तो अच्छा रहेगा। सुशीला बड़ाइक स्कूटी लेकर तुरंत अपने घर गईं। घर पर अपने बच्चों के लिए रखे गए दूध को गर्म किया और जल्दी से स्टेशन पहुंची, और उस महिला तक उनके बच्चे के लिए दूध पहुंचाया। महिला श्रमिक ने उन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद दिया। सुशीला बड़ाइक ने बताया कि - “बच्चा बहुत रो रहा था, मैं भी एक मां हूँ, इसलिए मैं खुद को रोक न सकी।” रेल और वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल ने सुशीला बड़ाइक की सराहना कर प्रोत्साहित किया। ■



# भारतीय रेल 31 अक्टूबर, 2020 तक अपनी परियोजनाओं में प्रवासियों और अन्य लोगों को 8 लाख मानव दिवस रोजगार के अवसर देगी

रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 24 जून, 2020 को वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से क्षेत्रीय रेल कार्यालयों और रेलवे पीएसयू के साथ बैठक के दौरान 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' की प्रगति की समीक्षा की।

20 जून को प्रधानमंत्री द्वारा शुभारम्भ के बाद से 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' छह राज्यों - उत्तर प्रदेश, बिहार, राजस्थान, मध्य प्रदेश, ओडिशा और झारखंड के 116 चिह्नित जिलों में परिचालन में है।

रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष श्री विनोद कुमार यादव ने 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' की प्रगति के संबंध में महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों और पीएसयू के प्रबंध निदेशकों के साथ वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से एक बैठक की।

बैठक को संबोधित करते हुए श्री यादव ने क्षेत्रीय रेल को हर जिले के साथ ही राज्यों में नोडल अधिकारियों की नियुक्ति करने के निर्देश दिए, जिससे राज्य सरकारों के साथ बेहतर समन्वय स्थापित किया जा सके। श्री यादव ने क्षेत्रीय स्तर के रेलवे प्रशासन को परियोजनाओं से प्रवासियों का जुड़ाव सुनिश्चित करने की दिशा में सक्रिय रूप से काम करने और इस क्रम में भुगतान करने के निर्देश दिए।

क्षेत्रीय रेल कार्यालयों को इन चिह्नित जिलों में निर्माणाधीन बुनियादी ढांचे से संबंधित सभी कार्यों के क्रियान्वयन में तेजी लाने के निर्देश दिए गए हैं। लगभग 160 बुनियादी ढांचागत कार्यों की पहचान की गई है, जिनमें तेजी लाई जानी है। इनसे हजारों कामगार जुड़ेंगे और अनुमानित तौर पर अक्टूबर, 2020 तक इनसे 8 लाख मानव दिवस रोजगार पैदा होंगे। इन जिलों में लगभग 1,800 करोड़ रुपये व्यय किए जाएंगे।

रेलवे ने ऐसे रेल कार्यों की भी पहचान की है, जिन्हें मनरेगा के माध्यम से पूरा कराया जा सकता है। ये कार्य हैं : (1) लेवल क्रॉसिंग के लिए संपर्क मार्गों के निर्माण एवं रख-रखाव, (2) रेल पटरियों से सटे अवरुद्ध जलमार्गों, खाइयों और नालियों का विकास और उनकी सफाई, (3) रेलवे स्टेशनों को जाने वाले संपर्क मार्ग का निर्माण तथा रख-रखाव, (4) मौजूदा रेलवे तटबंधों/ कटाव (कटिंग्स) की मरम्मत और चौड़ीकरण, (5) रेलवे की भूमि पर बड़ी सीमाओं पर वृक्ष लगवाना और (6) मौजूदा तटबंधों/कटाव/सेतुओं के लिए सुरक्षा कार्यों से संबंधित।

क्षेत्रीय रेल कार्यालयों को मनरेगा के अंतर्गत प्रस्तावित कार्यों के लिए स्वीकृति लेने के भी निर्देश दिए गए हैं। क्षेत्रीय रेल द्वारा दैनिक आधार पर कार्यों की निगरानी की जाएगी और अक्टूबर, 2020 के अंत तक हर शुक्रवार को मंत्रालय को इस संबंध में एक रिपोर्ट सौंपी जाएगी।

गौरतलब है कि प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने कोविड-19 महामारी संकट से प्रभावित प्रवासी कामगारों की बड़ी संख्या में

- रेल मंत्रालय ने 6 राज्यों के 116 जिलों में लागू किए जा रहे 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' की प्रगति की समीक्षा की
- गरीब कल्याण रोजगार अभियान की प्रगति के संबंध में हुई समीक्षा बैठक में क्षेत्रीय रेल और रेलवे पीएसयू ने भागीदारी की
- रेलवे सभी 116 जिलों और राज्य स्तर पर नोडल अधिकारियों की नियुक्ति करेगी
- एक मिशन के रूप में चलने वाले 125 दिन के अभियान में 6 राज्यों बिहार, उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, राजस्थान, झारखंड और ओडिशा में वापस लौटने वाले प्रवासी कामगारों पर ध्यान केन्द्रित करते हुए 116 जिलों में विभिन्न श्रेणियों/ गतिविधियों के कार्यान्वयन पर जोर दिया जाएगा
- लगभग 160 बुनियादी ढांचागत कार्यों की पहचान की गई है, जिनकी गति तेज की जानी है

घर वापसी को देखते हुए क्षेत्रों/गांवों में सशक्त बनाने और आजीविका उपलब्ध कराने के उद्देश्य से 20 जून, 2020 को 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' नाम से एक व्यापक रोजगार-सह-ग्रामीण सार्वजनिक कार्य मुहिम का शुभारम्भ किया था। प्रधानमंत्री ने घोषणा की थी कि 'गरीब कल्याण रोजगार अभियान' के अंतर्गत टिकाऊ ग्रामीण बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए 50,000 करोड़ रुपये की धनराशि व्यय की जाएगी।

125 दिन के इस अभियान में एक मिशन के रूप में काम किया जाएगा, जिसमें 6 राज्यों - बिहार, उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, राजस्थान, झारखंड और ओडिशा के 116 जिलों में घर लौटने वाले प्रवासी कामगारों को ध्यान में रखते हुए 25 श्रेणियों के कार्यों/ गतिविधियों के कार्यान्वयन पर जोर शामिल होगा। इस अभियान के दौरान 50,000 करोड़ रुपये के सार्वजनिक कार्य कराए जाएंगे।

यह अभियान 12 विभिन्न मंत्रालयों/विभागों ग्रामीण विकास पंचायती राज, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग, खनन, पेयजल एवं स्वच्छता, पर्यावरण, रेलवे, पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस, नवीन एवं नवीनीकरण ऊर्जा, सीमावर्ती सड़कें, दूरसंचार एवं कृषि का मिला-जुला प्रयास होगा। इससे 25 सार्वजनिक बुनियादी ढांचा कार्यों और आजीविका के अवसरों में बढ़ोत्तरी से संबंधित कार्यों के कार्यान्वयन में तेजी लाई जाएगी। ■

# नए कार्याकल्प के साथ दौड़ेगी डेक्कन क्वीन एक्सप्रेस

महाराष्ट्र में मुम्बई और पुणे के बीच चलने वाली डेक्कन क्वीन एक्सप्रेस (गाड़ी संख्या 12123/12124) भारतीय रेल की सबसे समृद्ध विरासत वाली सबसे प्रतिष्ठित ट्रेनों में से एक है। 90 साल पुरानी इस ट्रेन का अब जर्मन डिजाइन लिंक हॉफमैन बुश (एलएचबी) डिब्बों के साथ उन्नयन करने का प्रस्ताव है। एलएचबी डिब्बे बेहतर सुरक्षा विशेषताओं और बेहतर यात्रा अनुभव के साथ बेहतर सस्पेंशन प्रणाली और यात्रा की बेहतरीन सुविधाओं से लैस हैं तथा इस ट्रेन के बाहरी डिजाइन का कार्याकल्प प्रस्तावित है। वर्तमान में डेक्कन क्वीन में लाल बैंड के साथ नीले और सफेद रंग की विशिष्ट रंग वाली स्टाफ वर्दी का उपयोग होता है। इसके अलावा, इस ट्रेन के प्रस्तावित एलएचबी उन्नयन के लिए नए प्रतीक चिन्ह (लोगो) का भी प्रस्ताव किया गया है।

मध्य रेल इस ट्रेन का परिचालन करती है। मध्य रेल ने डेक्कन क्वीन के इस प्रस्तावित एलएचबी उन्नयन के लिए बाह्य डिजाइन के कार्याकल्प की प्रक्रिया शुरू कर दी है। इस ट्रेन के साथ रेल यात्रियों के गहरे भावनात्मक जुड़ाव को देखते हुए मध्य रेल ने प्रस्तावित वर्दी के बाह्य डिजाइन के बारे में ग्राहकों से राय मांगी थी। विभिन्न परामर्शों और ग्राहकों की राय के आधार पर मध्य रेल ने ग्राहकों के मतों के अनुसार रैंकिंग के आधार पर आठ विभिन्न वर्दियों के डिजाइन तैयार किए हैं। मुम्बई यूनेस्को की सूची में शामिल मुम्बई-सीएसएमटी स्टेशन की छवि को शामिल करते हुए एक नए लोगो डिजाइन का भी प्रस्ताव किया गया है। रेलवे बोर्ड की सलाह पर मध्य रेल ने भारत सरकार के वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय के तहत स्वायत्त

► इस प्रतिष्ठित ट्रेन के बाहरी रंग रूप का कार्य नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ डिजाइन (एनआईडी), अहमदाबाद को सौंपा गया

संस्थान नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ डिजाइन (एनआईडी), अहमदाबाद को वर्दी के डिजाइन के बारे में पेशेवर जानकारी उपलब्ध कराने का कार्य सौंपा है। मध्य रेल ने एनआईडी को सभी आठ विभिन्न वर्दी डिजाइन, लोगो डिजाइन और अन्य संबंधित सामग्री उपलब्ध कराई है।

इसके अनुसार ही एनआईडी की टीम ने मौजूदा ट्रेन का निरीक्षण करने के लिए मुम्बई का दौरा किया और इस ट्रेन में यात्रा के दौरान ग्राहकों के साथ बातचीत करके पहला अनुभव प्राप्त किया। टीम ने यूनेस्को प्रमाणित सीएसएमटी भवन का भी निरीक्षण किया। इस यात्रा के दौरान टीम डाटा संग्रह, माप, फोटोग्राफी, फिल्मांकन, अधिकारियों और यात्रियों के साथ बातचीत कर रही है। टीम से इस माह के अंत तक यह रिपोर्ट मिलने की उम्मीद है। यह प्रक्रिया भारत सरकार के दो मंत्रालयों, रेल मंत्रालय और वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय के बीच तालमेल का एक उत्तम उदाहरण है। यह ट्रेन सन् 1930 से ही नियमित ग्राहक सेवा प्रदान कर रही है। इसके नाम भारत की पहली सुपरफास्ट ट्रेन, पहली लंबी दूरी की विद्युत ट्रेन, पहली गलियारेदार गाड़ी, महिलाओं के लिए अलग डिब्बे और डाइनिंग कार वाली पहली ट्रेन होने के रिकॉर्ड दर्ज हैं। ■



# आरडीएसओ द्वारा उच्च वहन क्षमता रेल मिल्क टैंक वैन का विकास

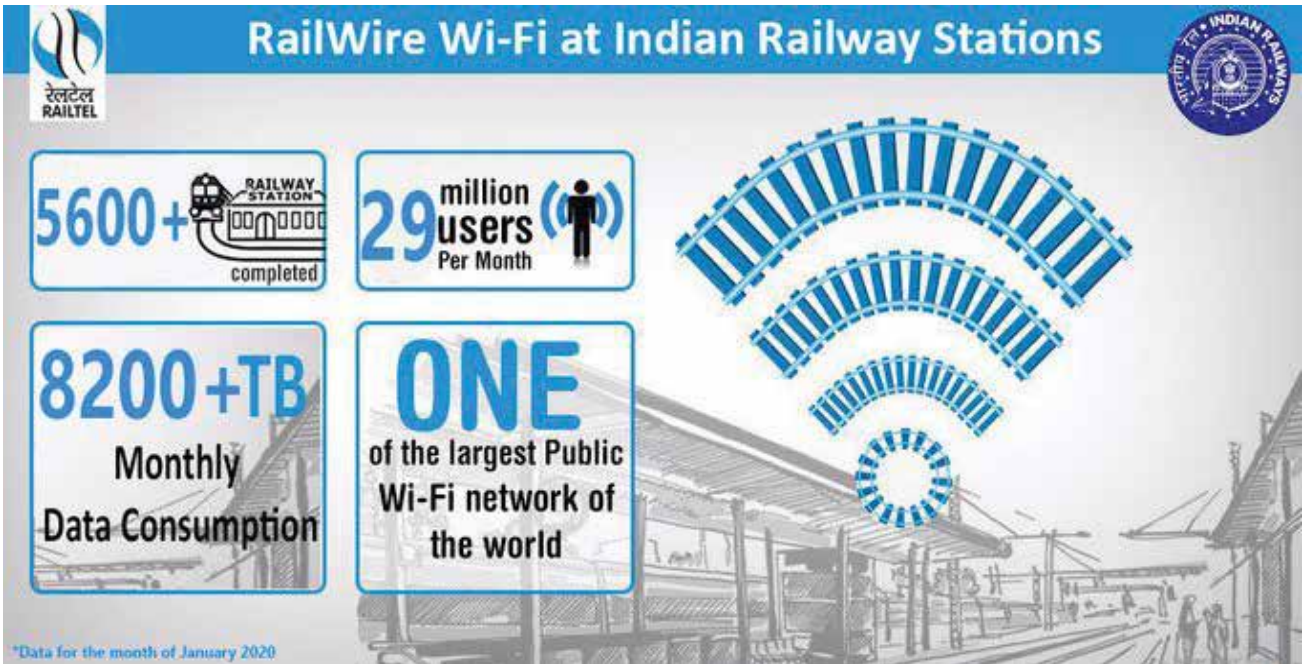
**आ**रडीएसओ ने मेसर्स राइट्स के साथ मिलकर रेल मिल्क टैंक वैन (वीवीएनएच-1) का विकास किया है, जिसकी उच्च वहन क्षमता 44,660 लीटर है। मेल/एक्सप्रेस और पैसेंजर ट्रेनों के साथ जुड़कर यह वैन दूध के परिवहन के लिए 110 किमी प्रति घंटे तक चल सकता है। यह उत्पादकों/आपूर्तिकर्ताओं से उपभोक्ताओं को दूध के तेज, आर्थिक परिवहन की सुविधा प्रदान करेगा। इसको 110 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से नियमित चलने की मंजूरी जल्द मिलने की उम्मीद है। इस दूध के टैंक में, विशेष स्टेनलेस स्टील डबल बैरल शेल जिसमें पीयूएफ इन्सुलेशन होता है, का उपयोग परिवहन के दौरान दूध को ठंडा रखने के लिए किया गया है। कोविड-19 अवधि के दौरान, रेल मिल्क टैंक वैन दूध उद्योग के लिए एक वरदान साबित हो सकता है क्योंकि यह दूध के सुरक्षित और आर्थिक परिवहन में मदद करेगा। दुग्ध सहकारी क्षेत्र और उपभोक्ताओं को इस दूध की टंकी से बहुत लाभ होगा क्योंकि गुजरात जैसे क्षेत्रों से दूध आसानी से मेट्रो शहरों और अन्य क्षेत्रों में ले जाया जाएगा।



## मुख्य विशेषताएं

- इस टैंक में दूध का तापमान 72 घंटों में 1.7°C से अधिक नहीं बढ़ता है।

- दुग्ध उत्पादन मोटे तौर पर सहकारी क्षेत्र में है और इससे बड़ी संख्या में लोगों को लाभ होगा।
- अधिक पेलोड के कारण, यातायात खर्च में कमी आएगी।
- **पर्यावरण के अनुकूल**: कम ईंधन की खपत, कम CO<sub>2</sub> उत्पन्न।
- **तेज गति**: रेल मिल्क टैंक वैन 110 किमी प्रति घंटे की गति से चलने के लिए डिजाईन की गई है जो सड़क की तुलना में ज्यादा है।
- **स्वदेशी प्रयास**: डिजाईन पूरी तरह से स्वदेशी प्रयास से बनाया गया है और स्थानीय उद्योग के साथ निर्माण किया जा रहा है।





थर्मल स्कैनिंग



आरडीएसओ में कार्यालयों और परिसर की स्वच्छता

## आरडीएसओ द्वारा कोविड-19 के खिलाफ उठाए गए कदम

कोविड 19 वैश्विक महामारी के कारण हम अपने जीवन के सबसे कठिन दौर से गुजर रहे हैं। आरडीएसओ ने महानिदेशक श्री वीरेंद्र कुमार के मार्गदर्शन में इससे निपटने के लिए कई अहम कदम उठाए हैं और यह सुनिश्चित किया है कि आरडीएसओ का कार्य इसके कारण कम-से-कम प्रभावित हो। 4 मई, 2020 से आरडीएसओ कार्यालय में फिर से काम शुरू हो गया है। आरडीएसओ प्रशासन ने सुरक्षित और स्वस्थ कार्य वातावरण बनाने के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए विभिन्न दिशानिर्देश जारी किए हैं।

### आरडीएसओ द्वारा अपनाए गए विभिन्न बचाव के उपाय

- कार्यालयों के खुलने से पहले हर दिन सभी कार्यस्थलों का समुचित सैनेटाइजेशन किया जाता है।
- आरडीएसओ के सभी अधिकारियों और कर्मचारियों को सैनिटाइजर, दस्ताने और मास्क जारी किए गए हैं और उन्हें निर्देश दिया गया है कि वे मास्क पहनें और अपने कार्य स्थलों पर सामाजिक दूरियों के साथ सैनिटाइजर का उपयोग करें।
- सभी प्रवेश/निकास द्वारों पर नियमित थर्मल स्कैनिंग और हाथ की सफाई सुनिश्चित की जा रही है।
- रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार सभी अधिकारियों/कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों को निर्देश दिया गया कि वे इस महामारी से अपने को बचाने हेतु 'आरोग्य सेतु' मोबाइल ऐप डाउनलोड करें। फलस्वरूप सभी रेल कर्मिकों ने अपने मोबाइल पर 'आरोग्य सेतु' ऐप डाउनलोड किया है।
- बड़े समारोहों को हतोत्साहित किया जा रहा है और सभा और सम्मेलन हॉल में सामाजिक दूरी बनाए रखी जाती है।
- गैर-आवश्यक सेवाओं के लिए आरडीएसओ के सभी निदेशालयों

- में नियमित रूप से कार्यालयों में उपस्थित होने के लिए अधिकतम 33% कर्मचारियों का रोस्टर तैयार किया गया।
- आरडीएसओ के सभी भवनों में गैर-आवश्यक आगंतुकों पर प्रतिबंध लगाया गया है।
- आरडीएसओ के सभी भवनों में तंबाकू, पान मसाला / गुटखा आदि का सेवन सख्त मना है।
- कोविड-19 वैश्विक महामारी के प्रबंधन के संबंध में गृह मंत्रालय और स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के दिशा-निर्देशों को कार्यालयों, कार्यालय भवन, कार्यस्थल और सार्वजनिक स्थानों पर लागू किया जाता है।



आरडीएसओ के धातु एवं रसायन निदेशालय ने हैंड सैनिटाइजर तैयार किया

## लॉकडाउन के दौरान घुमंतू कुत्तों के लिए खाद्य और दवाओं की व्यवस्था

श्री वीरेन्द्र कुमार, महानिदेशक और श्री रमेश पिंजानी, अतिरिक्त महानिदेशक आरडीएसओ द्वारा एक सौ अस्सी किलो डॉग फूड्स और कुछ संबंधित आवश्यक दवाएं एमआरएसपी सेवा समिति को सौंपी गई हैं। इस प्रयास से कुत्तों के साथ-साथ अन्य वन्य जीव भी इस लॉकडाउन में आवासीय और कार्यालय परिसर, रेलवे कार्यशालाओं आदि के आसपास भोजन प्राप्त कर सकते हैं। आरडीएसओ ने इस प्रतिकूल समय का उपयोग सामाजिक दूरियों को बनाए रखते हुए रचनात्मक गतिविधियों के लिए किया।

## सिग्नल निदेशालय/ आरडीएसओ द्वारा आयोजित 4 दिवसीय वेबिनार

महानिदेशक, आरडीएसओ के कुशल मार्गदर्शन में, 7 से 10 अप्रैल, 2020 तक सिग्नल निदेशालय आरडीएसओ द्वारा 'भारतीय रेल के संस्थापन और रखरखाव अभ्यास पर एक वेबिनार' का आयोजन WebEx Meetings प्लेटफॉर्म का उपयोग करके किया गया। वेब प्लेटफॉर्म ने रखरखाव की गतिविधियों में शामिल सभी जोनल रेलवे के सिग्नल इंजीनियरों को अपनी पोस्टिंग के स्थान से सीधे वेबिनार में शामिल होने की सुविधा प्रदान की है। साइट पर सिग्नलिंग सिस्टम की विश्वसनीयता को और बेहतर बनाने के लिए 75 मिनट के कुल 10 सत्रों को 7 से 10 अप्रैल, 2020 तक व्यावहारिक दृष्टिकोण से योजनाबद्ध किया गया। सभी क्षेत्रीय रेलवे, कोलकाता मेट्रो और कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लि. के कुल 230 प्रतिभागियों ने सीधे WebEx पर भाग लिया और रेलवे के 350 से अधिक अधिकारियों ने यूट्यूब पर लाइव कवरेज देखी। श्री प्रदीप कुमार, सदस्य सिग्नल एंड टेलीकॉम, रेलवे बोर्ड ने बताया कि ट्रेनों को सुरक्षित चलाने में सिग्नल विभाग की बहुत महत्वपूर्ण भूमिका है और इसलिए सिग्नलिंग सिस्टम की गुणवत्ता स्थापना और इसका उचित रखरखाव महत्वपूर्ण महत्व रखता है। प्रतिभागियों ने सभी सत्रों को काफी उपयोगी पाया।

## आरडीएसओ में पेपरलेस संस्कृति का परिपालन

आरडीएसओ में 100% डिजिटलीकरण हेतु, प्रशासन ई-ऑफिस पर पूरी तरह से कार्य करने को प्रोत्साहित कर रहा है। आरडीएसओ के अधिकारियों और कर्मचारियों के लाभ के लिए एक कठोर ई-ऑफिस प्रशिक्षण शुरू किया गया है।

## आरडीएसओ ने ऑनलाइन प्रशिक्षण कार्यक्रम का आयोजन किया

आरडीएसओ के कंप्यूटर सेक्शन ने सीमेंस कंप्यूटर डिजाइन विशेषज्ञों के साथ मिलकर 9 अप्रैल 2020 को आरडीएसओ के



महानिदेशक और अतिरिक्त महानिदेशक के साथ एमआरएसपी समिति के सदस्य

डिजाइनरों और कार्यालयों के लिए 'कंप्यूटर एडेड डिजाइनिंग और परिमित तत्व विश्लेषण' के लिए एक ऑनलाइन प्रशिक्षण कार्यक्रम का भी आयोजन किया।

## कोविड-19 वैश्विक महामारी में आरडीएसओ परिवार के सदस्यों को मनोवैज्ञानिक परामर्श सहायता प्रदान की गई

आरडीएसओ ने प्रमुख काउंसलर के साथ टेली-अपॉइंटमेंट के माध्यम से स्टाफ और उनके परिवार के सदस्यों को मनोवैज्ञानिक परामर्श सहायता की पेशकश की। उन्होंने लोगों को सलाह दी कि कोविड-19 वैश्विक महामारी के कारण वे सभी सुरक्षित प्रथाओं का पालन करने के लिए भावनात्मक संतुलन बनाए रखें।

## आरडीएसओ के बच्चों द्वारा कोरोना योद्धाओं का आभार व्यक्त किया गया

आज जब पूरा देश कोरोना वैश्विक महामारी से प्रभावित है, आरडीएसओ चिकित्साकर्मियों, स्वास्थ्यकर्मियों, सुरक्षाकर्मियों आदि को धन्यवाद देने के लिए विभिन्न प्रकार के प्रयास कर रहा है। इसी क्रम में, आरडीएसओ कॉलोनी के बच्चों ने रेलवे अस्पताल के सामने सड़क पेंटिंग बनाकर कोरोना योद्धाओं का आभार व्यक्त किया। बच्चों ने 'आरोग्य सेतु' ऐप के अधिकतम उपयोग और सामाजिक दूरी बनाए रखने का संदेश भी दिया। मीडिया के माध्यम से इसका प्रचार-प्रसार भी किया। ■





## उत्तर मध्य रेलवे का कोविड-19 के विरुद्ध राष्ट्रव्यापी युद्ध में योगदान

देश भर में बहुत से प्रवासी मजदूर, पर्यटक, छात्र और व्यक्तियों के लॉकडाउन में फंसने के कारण एक बड़ा मानवीय संकट बन गया था। भारतीय रेल जो राष्ट्र की जीवन रेखा है, इस संकट को हल करने के लिए सामने आई है और इसके कोरोना योद्धा साथी नागरिकों की मदद के लिए आगे आए हैं।

कुंभ मेला 2019 के लिए विकसित आधारभूत संरचना और आयोजन का अनुभव श्रमिक स्पेशल ट्रेनों के प्रयागराज जंक्शन पर संचालन में आया काम - दिनांक 6.05.20 को कुल 4 ट्रेनों - दो सूरत से और एक-एक वीरमगम और लुधियाना से प्रयागराज जंक्शन पर आई इनके माध्यम से उत्तर प्रदेश के विभिन्न जिलों के कुल 4,454 व्यक्ति प्रयागराज पहुंचे। श्रमिक विशेष ट्रेनों दिनांक 01.05.20 से प्रारम्भ हुई हैं और किसी एक दिन में मात्र 8 घंटों में 4 आने वाली ट्रेनों को हैंडल करने वाला प्रयागराज भारतीय रेल का पहला स्टेशन बन गया है। कुंभ मेला 2019 के लिए प्रयागराज जंक्शन की आधारभूत संरचना में उल्लेखनीय सुधार किया गया था जिसका उपयोग करते हुए और कुंभ-2019 के दौरान कार्यरत अधिकारियों और कर्मचारियों के अनुभव के कारण ही प्रयागराज जंक्शन पर 4 टर्मिनेटिंग ट्रेनों की कुशल हैंडलिंग सहजता से करने में सफलता मिली।

कुंभ-2019 के लिए प्रयागराज जंक्शन स्टेशन के सिटी साइड में 3,000 व्यक्तियों की क्षमता वाले चार बड़े यात्री आश्रयों का निर्माण किया गया था और प्रवासी यात्रियों की तुलनात्मक रूप से अपेक्षाकृत कम संख्या 600 व्यक्ति प्रति आश्रय तक ही इनका प्रयोग किया गया। कुंभ के दौरान प्लेटफॉर्म, कॉनकोर्स,

सीसीटीवी आदि के संबंध में किए गए कार्य और विशेष रूप से सबसे बड़े मानव समागम को संभालने से प्राप्त अनुभव इस कार्य के संपादन में उल्लेखनीय रूप से लाभदायक रहे।

### श्रमिक स्पेशल ट्रेनें

विभिन्न स्थानों पर फंसे व्यक्तियों की आवाजाही के संबंध में गृह मंत्रालय के आदेश के बाद, भारतीय रेल ने 'श्रमिक स्पेशल' ट्रेनों के संचालन का निर्णय लिया था। 18 मई, 2020 तक, 105 टर्मिनेटिंग ट्रेनों द्वारा और 8 पासिंग ट्रेनों के उत्तर मध्य रेलवे के स्टेशनों पर ठहराव के माध्यम से कुल 1,51,590 प्रवासियों को उत्तर मध्य रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर सुरक्षित रूप से लाया गया है। इन 105 ट्रेनों को उत्तर मध्य रेलवे के विभिन्न स्टेशनों सोनभद्र (1 ट्रेन), प्रयागराज जंक्शन (36 ट्रेनें), फतेहपुर (5 ट्रेनें), एटा (1 ट्रेन), इटावा (1 ट्रेन) अलीगढ़ (4 ट्रेनें), कानपुर (17 ट्रेनें), आगरा कैंट (6 ट्रेनें), ग्वालियर (9 ट्रेनें), उरई (3 ट्रेनें), बांदा (8 ट्रेनें), छतरपुर (6 ट्रेनें), मिर्जापुर (5 ट्रेनें) और टीकमगढ़ (2 ट्रेनें) एवं चित्रकूट (1 ट्रेन) पर लाया गया।

उत्तर मध्य रेलवे ने अपने स्टेशनों पर कोविड-19 के सभी निर्धारित प्रोटोकॉल्स का पालन करते हुए प्रवासियों की सुविधाजनक यात्रा हेतु विस्तृत व्यवस्थाएं की हैं। उत्तर मध्य रेलवे के स्टेशनों पर निःशुल्क भोजन, पैकेज्ड फूड, बिस्कुट, पानी आदि की व्यवस्था भी की गई है।

### 90% की औसत समयपालनता के साथ चलीं समयसारिणीबद्ध पार्सल ट्रेनें

- लॉकडाउन के दौरान छोटे साइज के पार्सल में आवश्यक वस्तुओं जैसे चिकित्सा सामग्री, चिकित्सा उपकरण, भोजन

इत्यादि के परिवहन को ध्यान में रखते हुए, उत्तर मध्य रेलवे ने समयसारिणीबद्ध पार्सल ट्रेनों का परिचालन किया, जिनकी समयपालनता 90% रही, जो एक उत्कृष्ट प्रयास है। दिनांक 08.04.2020 से समयसारिणीबद्ध पार्सल सेवाओं के प्रारंभ होने से अब तक उत्तर मध्य रेलवे परिक्षेत्र में 08 दिनों के दौरान 100% समयपालनता रही है और इन ट्रेनों की औसत गति 75 किलोमीटर प्रतिघंटा बनाए रखी गई है। दिनांक 5 मई, 2020 तक इन ट्रेनों से उत्तर मध्य रेलवे द्वारा 108 टन मेडिकल सामान सहित कुल 243 टन पार्सल का लदान और परिवहन किया गया है।

### लॉकडाउन के दौरान संरक्षा और परिचालन क्षमता में सुधार के लिए महत्वपूर्ण कार्य पूरे

- पार्सल ट्रेनों और मालगाड़ियों के माध्यम से परिवहित हो रही सभी आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति शृंखला सुनिश्चित करने के साथ ही, उत्तर मध्य रेलवे के बैक-एंड योद्धाओं द्वारा इस लॉकडाउन अवधि में सभी सावधानियों और सामाजिक दूरी आदि के पालन के साथ कई महत्वपूर्ण संरक्षा, अनुरक्षण और परिचालन दक्षता संबंधी कार्यों को सफलतापूर्वक निष्पादित किया गया है। उत्तर मध्य रेलवे द्वारा किए गए कुछ महत्वपूर्ण कार्य निम्नानुसार हैं:
- ट्रैक, सिग्नल और ओवरहेड इक्विपमेंट (ओएचई) मेंटेनेंस के साथ-साथ आधुनिक हैवी-ड्यूटी ट्रैक मेंटेनेंस मशीनों द्वारा 1,089 मशीन दिनों तक नियमित रूप से काम करते हुए 766 किमी सामान्य ट्रैक और 461 टर्न आउट के रखरखाव के कार्य को पूरा किया गया है।
- संरक्षा और राइडिंग कम्फर्ट के लिए ऑप्सीलेशन मॉनिटरिंग सिस्टम (ओएमएस) के आवधिक प्रयोग द्वारा 10,796 किलोमीटर ट्रैक का परीक्षण किया गया और 26 पीक स्थानों को ठीक किया गया।
- ट्रेन परिचालन में संरक्षा सुनिश्चित के लिए यूएसएफडी मशीन के प्रयोग द्वारा 4,419 किलोमीटर के ट्रैक और 1,336 रेल वेल्ड के अल्ट्रासोनिक दोषों का पता लगाने (यूएसएफडी) का कार्य किया गया है।
- लंबी वेल्डेड रेल (एलडब्ल्यूआर) के डी-स्ट्रेसिंग जैसे ग्रीष्मकालीन एहतियाती कार्यों, जिनमें भारी मैनपावर का प्रयोग होता है, उसको सामाजिक दूरी के मानकों को सुनिश्चित करते हुए नई प्रक्रिया के साथ पूरा किया गया है। 120 किलोमीटर लंबी वेल्डेड रेल के डी-स्ट्रेसिंग के कार्य पूरे किए गए हैं।
- संरक्षा युक्त ट्रेन परिचालन के लिए 4,000 से अधिक सिग्नल, 15,000 से अधिक ट्रैक सर्किट / एक्सल काउंटर और 5,000-पॉइंट मशीन का अनुरक्षण सुनिश्चित किया गया।
- माल गाड़ियों और पार्सल ट्रेनों के सुरक्षित संचालन को सुनिश्चित करने के लिए 2,790 ट्रेनों का विजुअल निरीक्षण, तापमान रिकॉर्डिंग आदि का प्रयोग करते हुए रोलिंग इन परीक्षण किया गया।
- यात्री कोचों को सेवा हेतु तैयार रखने के लिए वॉशिंग लाइन में 842 कोचों और आईओएच शेड में 55 कोचों का अनुरक्षण किया गया।
- स्टेशन पर सभी सिग्नलिंग गियर डिजाइन लॉजिक के अनुसार काम कर रहे हैं और स्टेशन पैनल ऑपरेशन में किसी भी

मानवीय त्रुटि के कारण कोई भी असुरक्षित मूवमेंट न हो सके इसको सुनिश्चित करने के लिए इंटेग्रिटी टेस्ट किया जाता है। यह कार्य उत्तर मध्य रेलवे के 20 महत्वपूर्ण स्टेशनों पर किया गया।

- केबल की विश्वसनीयता सुधार के लिए 20,000 किलोमीटर लंबाई के केबल का स्वास्थ्य परीक्षण किया गया।



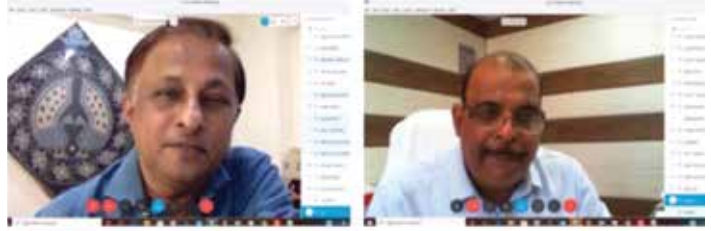
- न्यूनतम आवश्यक कर्मचारियों के साथ काम करते हुए भी लगभग 10,000 किलोमीटर ओएचई की फुट पैट्रोलिंग द्वारा जांच की गई और दोषों की पहचान कर आवश्यक सुधार किए गए। इसी प्रकार, टॉवर वैगन द्वारा 2,500 किलोमीटर से अधिक विद्युतीकृत खंड की जांच की गई।
- आवश्यक माल और पार्सल गाड़ियों को चलाने के लिए बिजली और डीजल इंजनों के 300 से अधिक अनिवार्य अनुरक्षण शेड्यूल को पूरा किया गया।
- 321 सीसीटीवी, 444 सार्वजनिक उद्घोषणा प्रणाली, 15 एस्कलेटर, 6 लिफ्ट आदि का भी इस लॉकडाउन अवधि में अनुरक्षण किया गया।
- राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र परिवहन निगम (एनसीआरसीटीसी) के गाजियाबाद-मेरठ आरआरटीएस (क्षेत्रीय रैपिड ट्रांजिट सिस्टम) एनसीआरसी कॉरीडोर में बाधा बन रहे 132 केवी डबल सर्किट दादरी-साहिबाबाद ट्रांसमिशन लाइन के स्थानांतरण का एक बहुत ही कठिन और महत्वपूर्ण कार्य प्रयागराज मंडल, उत्तर रेलवे के दिल्ली मंडल और एनसीआरसीटीसी की टीम के संयुक्त प्रयास से सफलतापूर्वक पूरा किया गया। इस काम को करने के लिए, 132 केवी लाइनों को बंद करने की आवश्यकता थी। सामान्य यातायात

के दौरान यह बहुत मुश्किल था क्योंकि साहिबाबाद ट्रेक्शन सबस्टेशन (TSS) सामान्य यातायात के दौरान पूर्णतः लोडेड रहता है और यह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में महत्वपूर्ण लाइनों को फीड करता है। इसलिए, लॉकडाउन अवधि के दौरान इसकी योजना बनाई गई और 02.05.20 को इसे सफलतापूर्वक पूरा कर लिया गया था।

### लॉकडाउन के दौरान कुशल संचालन और अनुरक्षण के लिए उत्तर मध्य रेलवे ने लागू किए कई नवाचार

वर्तमान लॉकडाउन के दौरान उत्तर मध्य रेलवे ने सामाजिक दूरी को बनाए रखने के लिए न्यूनतम आवश्यक कर्मचारियों के साथ काम करने के दृष्टिगत ऑपरेशन एवं अनुरक्षण गतिविधियों में अधिक दक्षता लाने के लिए कई अभिनव विचारों को लागू किया है। कुछ महत्वपूर्ण पहल निम्नवत् हैं:

- अपने कार्यबल को नवीनतम ज्ञान और विकास के विषय में अपडेट रखने के दृष्टिगत वेब आधारित सेमिनारों का अब अधिक से अधिक उपयोग किया जा रहा है क्योंकि इनके माध्यम से ही सामाजिक दूरी के मानकों का पालन संभव है। लगभग सभी विभाग अब नियमित रूप से वेब-आधारित सेमिनार आयोजित कर रहे हैं। ऐसे ही एक सेमिनार का आयोजन उत्तर मध्य रेलवे के संकेत एवं दूरसंचार विभाग द्वारा सिग्नलिंग प्रणाली के लिए एकीकृत बिजली आपूर्ति (इंटीग्रेटेड पॉवर सप्लाई-आईपीएस) के अनुरक्षण विषय पर किया गया। आईपीएस सिग्नलिंग प्रणाली का एक बहुत ही महत्वपूर्ण अंग है जो बिजली की विफलता की स्थिति में स्टेशन पर सिग्नलिंग उपकरणों को निर्बाध बिजली आपूर्ति सुनिश्चित करता है। मुख्य सिग्नल इंजीनियर, श्री



नीरज यादव ने उत्तर मध्य रेलवे में 455 स्टेशनों पर स्थापित आईपीएस प्रणाली के अनुरक्षण के संबंध में एक वेबिनार का आयोजन किया। इसमें उत्तर मध्य रेलवे के इन स्टेशनों के आईपीएस के ओरिजिनल इक्विपमेंट बनाने वाले शामिल हुए। उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख मुख्य संकेत एवं दूरसंचार इंजीनियर श्री अरुण कुमार भी इस संगोष्ठी में शामिल हुए। इस सेमिनार में 219 प्रतिभागियों ने भाग लिया और सेमिनार में आईपीएस की विश्वसनीयता में सुधार के लिए बहुमूल्य जानकारी दी गई।

- टेंडर आमंत्रित और निष्पादित करने की प्रक्रिया पहले से ही ऑनलाइन हैं और अब इंडियन रेलवे वर्क्स कॉन्ट्रैक्ट मैनेजमेंट सिस्टम को भी उत्तर मध्य रेलवे पर लागू कर दिया गया है। इसके तहत एग्रीमेंट पर ऑनलाइन हस्ताक्षर करने, कार्य की प्रगति की निगरानी, मापन आदि ऑनलाइन होने से दक्षता, पारदर्शिता और सबसे महत्वपूर्ण सामाजिक दूरी के मानकों का पालन संभव होगा।
- स्टाफ शिकायत निवारण के लिए उत्तर मध्य रेलवे के तीनों मंडलों में वीडियो कॉल / कॉन्फ्रेंस आधारित व्यवस्था और डॉक्टर के साथ ऑनलाइन परामर्श आदि सुविधाओं को लागू किया गया है। सभी बैठकें पहले से ही वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से की जा रही हैं। ऑनलाइन माध्यम से रिफ्रेशर और अन्य प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं एवं प्रतिभागियों के मूल्यांकन की व्यवस्था भी ऑनलाइन की जा रही है।
- ई-ऑफिस को तीनों डिवीजनों और मुख्यालय में लागू कर दिया गया है। रेलनेट के बिना ई-ऑफिस का उपयोग करने के लिए अब रेल कर्मचारियों को वीपीएन कनेक्शन प्रदान किया गया है और वे घर से काम करते हुए ई-ऑफिस एप्लिकेशन को चलाने के लिए किसी भी इंटरनेट कनेक्शन का उपयोग कर सकते हैं।
- एक इलेक्ट्रॉनिक ड्राइंग मेकिंग, एडिटिंग, प्रोसेसिंग और अप्रूवल प्लेटफॉर्म ई-डॉस सभी रेलों पर लागू किया जा रहा है। इसको पूर्ण रूप से लागू करने के लिए आवश्यक प्रारंभिक कार्य, प्रशिक्षण और हार्डवेयर की व्यवस्था तेजी से की जा रही है। ■





## भारतीय रेल को समर्पित

रुकी वो इसलिए कि प्राण बच जाए,  
चली भी वो इसलिए कि प्राण बच जाए।

बनाया खुद को अस्पताल,  
क्योंकि जिंदगी का सवाल बच जाए।

बच्चों को लेकर चली,  
कि नई पीढ़ी का नौजवान बच जाए।

चली मजदूरों को लेकर,  
कि पसीने का मान बच जाए।

दौड़ेगी जल्द ही देश की धड़कन,  
फिक्र सिर्फ इतनी कि अपना हिंदुस्तान बच जाए।

जय हिंद  
जय भारतीय रेल।

साभार : रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल के ट्वीटर हैंडल से





कोरोना योद्धाओं के सम्मान में वेस्टर्न रेलवे की एक अनोखी पहल - माहिम रेलवे स्टेशन के बाहरी हिस्से को 'द हीरोज ऑफ मुंबई' पेंटिंग्स से सुशोभित किया गया है। डॉक्टरों, नर्सों, पुलिस, सब्जी विक्रेताओं, स्वच्छता कार्यकर्ताओं की पेंटिंग्स दीवार पर बनाई गई हैं।



केरल के त्रिशुर निवासी बारह वर्षीय मास्टर अद्वैत कृष्ण एक रेल प्रेमी हैं। उन्होंने अपनी अभूतपूर्व रचनात्मक प्रतिभा का प्रदर्शन करते हुए अखबार की पट्टियों से रेलगाड़ी की लगभग वैसी ही प्रतिकृति बनाई है। इसे बनाने में उन्हें मात्र तीन दिन लगे।

# अर्थव्यवस्था को बढ़ावा देने के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की पहल

राष्ट्रव्यापी लॉकडाउन अवधि के दौरान कोविड-19 के खिलाफ भारत की लड़ाई में उत्पन्न हुई नई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रेलवे ने पूरी तत्परता और कौशलता का प्रदर्शन किया है। उत्पन्न हुई परिस्थितियां अभूतपूर्व थीं, आवश्यकताएं भी अद्वितीय प्रकार की थीं। हालांकि, चावल, गेहूं, सब्जियां, दूध, दवा, फल, पेट्रोलियम उत्पाद आदि जैसी आवश्यक वस्तुओं की निर्बाध आपूर्ति हमारे देश के करोड़ों घरों तक करने के साथ-साथ कोरोना वॉरियर्स जैसे डॉक्टर, नर्स, पुलिसकर्मियों आदि को घरों तक पहुंचाना चुनौतीपूर्ण था, ताकि वे मानव जाति के इस काले अध्याय के खिलाफ प्रभावी ढंग से लड़ सकें। इसके अलावा, उन क्षेत्रों में पीपीई किट, ब्लड सैपल आदि उपलब्ध कराना, जहां इनकी जरूरत थी, एक अत्यंत चुनौतीपूर्ण कार्य था। भारतीय रेल ने इस क्षेत्र से परे भी इन आवश्यक वस्तुओं और जीवन रक्षक दवाओं और चिकित्सा उपकरणों के परिवहन के लिए अपनी सेवाएं प्रदान करने में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। यहां तक कि ऐसे मामले भी हैं जब एक मरीज के रक्त नमूने को डिब्रूगढ़ से गुवाहाटी ले जाया गया ताकि डॉक्टर गुवाहाटी स्थित एनएबीएच मान्यता प्राप्त प्रयोगशाला की रक्त रिपोर्ट के आधार पर आगे के उपचार का फैसला कर सकें।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने 25 मार्च, 2020 से लॉकडाउन अवधि के दौरान 750 से अधिक इनबाउंड मालगाड़ियों का संचालन किया है। इन इनबाउंड मालगाड़ियों ने जोरहाट, न्यू तिनसुकिया, डिब्रूगढ़, दीमापुर, न्यू गुवाहाटी, आजरा, चांगसारी, बरपेटा रोड, हारमुती, न्यू कोचबिहार, न्यू जलपाईगुड़ी, कटिहार के साथ-साथ कई अन्य स्थानों पर अनलोडिंग का कार्य किया है। इसी प्रकार 100 से अधिक पार्सल विशेष गाड़ियों द्वारा दिल्ली, मुंबई, नागपुर, बेंगलूरु और कोलकाता स्थित प्रमुख औद्योगिक केंद्रों से गुवाहाटी, न्यू गुवाहाटी, आजरा, चांगसारी, अगरतला और न्यू तिनसुकिया में माल की अनलोडिंग कर दूरदराज के बाजारों में आवश्यक वस्तुओं की त्वरित आपूर्ति सुनिश्चित करके लोगों को राहत पहुंचाई गई। पार्सल एवं फ्रेट खेपों की हैसल फ्री बुकिंग और वितरण सुनिश्चित करने के लिए हर स्तर पर सभी रेल अधिकारियों को काम में लगाया गया ताकि रेल के पहिए कभी बंद न हों। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने केवल अनिवार्य स्केलिन कर्मियों के साथ इतनी बड़ी मात्रा में आवश्यक वस्तुओं को लोगों तक पहुंचाया।

इन इनबाउंड पार्सल एक्सप्रेस ट्रेनों में दूध, विभिन्न प्रकार के दुग्ध उत्पाद, दवाईयां, मास्क, पर्सनल प्रोटेक्शन इक्विपमेंट्स, अस्पतालों के साथ-साथ निजी प्रयोग के लिए सैनिटाइजर, मैगी और अन्य नेस्ले उत्पाद, ताजे फल, शिशु आहार, अमूल ताजा, अमूल घी जैसे जरूरी सामान इस क्षेत्र में पहुंचाए गए। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने संकट की इस घड़ी में इस क्षेत्र में आवश्यक वस्तुओं और चिकित्सा उपकरणों की उपलब्धता सुनिश्चित करने में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने हाल के दिनों में कुछ कोविड-19 पार्सल स्पेशल गाड़ियां जैसे -



खाद्यान्न से भरी मालगाड़ियों से किया जा रहा अनलोडिंग कार्य

(1) गुवाहाटी-अगरतला और वापसी, (2) गुवाहाटी-डिब्रूगढ़ और वापसी, (3) गुवाहाटी-मेंदीपथार और वापसी, (4) गुवाहाटी-हावड़ा और वापसी, (5) गुवाहाटी-न्यू जलपाईगुड़ी और वापसी का संचालन किया है। हमें यह सुनिश्चित करना था कि इस क्षेत्र के विभिन्न उत्पादक देशव्यापी लॉकडाउन अवधि के बीच परिवहन सुविधा का लाभ उठा सकें। इसी प्रयास के कारण पूर्वोत्तर सीमा रेलवे सैनिटाइजर, मास्क, दवा, ब्लड सैपल बैग, अन्य सामान आदि की 600 टन से अधिक सामग्री का परिवहन करने में सक्षम हो सका है।

**लॉकडाउन के दौरान 1.4 लाख से अधिक लोगों के लिए मुफ्त भोजन की व्यवस्था**

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने क्षेत्र में लगभग 1.4 लाख जरूरतमंद लोगों को पका हुआ मुफ्त भोजन और राशन प्रदान किया। मिशन



जरूरतमंद लोगों को मुफ्त भोजन कराया गया

मोड में आईआरसीटीसी ने 18 मई, 2020 तक लगभग 54,000 तथा अन्य एजेंसियों ने क्षेत्र के जरूरतमंद लोगों को लगभग 90,000 फ्री मील्ल्स प्रदान किया, जिन्हें रेलवे सुरक्षा बल या दूसरे रेल अधिकारियों द्वारा वितरित किया गया।

### अलग-अलग सेक्टरों में उपयोग के लिए कोयला, पीओएल और सीमेंट की 100 से अधिक रोक का परिवहन

राष्ट्रव्यापी तालाबंदी के दौरान बिजली, परिवहन और प्रमुख बुनियादी ढांचागत क्षेत्रों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए मालगाड़ी सेवाओं के माध्यम से महत्वपूर्ण कच्चे माल और ईंधन की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने भारी मात्रा में सीमेंट, कोयला और पीओएल उत्पादों को राज्यों में स्थित बिजली घरों के अलावा पूर्वोत्तर क्षेत्र के कोने-कोने तक पहुंचाया है। रेलवे के सतत् परिचालन की वजह से, सभी बिजली संयंत्रों और पेट्रोलियम डिपो के पास कोविड-19 संबंधित राष्ट्रव्यापी लॉक डाउन के बावजूद पर्याप्त स्टॉक है।

25 मार्च से 30 अप्रैल, 2020 तक लॉकडाउन के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने अपने क्षेत्राधिकार के भीतर विभिन्न राज्यों में पीओएल के 36 रोक उतारे। त्रिपुरा राज्य हेतु रामनगर आईओसी साइडिंग में 6 ऐसे पीओएल रोक की अनलोडिंग की गई। 4 रोक लामडिंग के पास पाथरखोला आईओसी साइडिंग में, 2 पीओएल रोक अरुणाचल प्रदेश के गुम्टो साइडिंग में, 6 पीओएल रोक न्यू गुवाहाटी और 7 पीओएल रोक का ब्रह्मपुत्र क्रैकर पोलिमर लिमिटेड, डिब्रूगढ़ में अनलोडिंग किया गया। 10 पीओएल रोक की न्यू जलपाईगुडी और 2 रोक की मालदा कोर्ट स्टेशन पर अनलोडिंग की गई।



भेजे जा रहे पीओएल उत्पाद

इसी प्रकार, आस-पास के क्षेत्रों में निर्माण के लिए सीमेंट की आपूर्ति हेतु गुवाहाटी में सीमेंट की 6 रोक, बरपेटा में 5 रोक, न्यू तिनसुकिया, डेकारगाँव और हारमुती स्टेशन पर 2 रोक और सिलापथार, डिब्रूगढ़ और हैबरगाँव स्टेशनों पर 1-1 रोक की अनलोडिंग की गई। बथनाहा में सीमेंट के 4 रोक, पूर्णिया में 3 रोक, किशनगंज में 2 रोक और कटिहार में 1 रोक की स्थानीय क्षेत्रों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अनलोडिंग की गई जबकि पश्चिम बंगाल के दालखोला में 2 रोक और न्यूजलपाईगुडी में सीमेंट के 1 रोक की अनलोडिंग की गई। इसके अलावा, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने देश के विभिन्न हिस्सों से 67 कोयला भरे रोक भी चलाए, जिनमें सालकाटी, असम में

थर्मल पावर हाउस के लिए 55 रोक कोयला और विभिन्न प्रयोजनों के लिए उद्योगों हेतु दूसरे स्थानों पर अनलोड किए गए 12 रोक शामिल हैं। इन प्रयासों से राज्यों में आवश्यक पीओएल उत्पादों की कमी नहीं हुई और निर्माण गतिविधियों में मदद मिली, साथ ही थर्मल पावर हाउस और अन्य संबद्ध उद्योगों को चलाने के जरूरी वस्तुओं की आपूर्ति सुनिश्चित हुई और संकट काल में भी अर्थव्यवस्था की रफ्तार धीमी नहीं पड़ी।

### छोटे किसान व उत्पादकों की मदद हेतु विशेष गाड़ियां

कोविड-19 के महेनजर लॉकडाउन के दौरान छोटे पार्सल साइज में जरूरी सामान जैसे चिकित्सा आपूर्ति, चिकित्सा उपकरण, खाद्यान्न आदि का परिवहन बहुत जरूरी है। इनकी आपूर्ति के लिए भारतीय रेल ने त्वरित परिवहन के रूप में रेलवे पार्सल वैन व्यापारियों, ई- कॉमर्स कंपनियों और राज्य सरकारों सहित अन्य ग्राहकों को उपलब्ध कराए। आवश्यक और अन्य वस्तुओं के परिवहन हेतु गुवाहाटी-न्यू जलपाईगुडी, गुवाहाटी-अगरतला, गुवाहाटी-डिब्रूगढ़, गुवाहाटी-मेंदीपथार और अन्य रूटों में विभिन्न समय-सारणी वाली पार्सल गाड़ियां चलाई जा रही हैं। इनसे किसान और उत्पादक अपनी उपज को आसपास के बड़े बाजारों में ले जा कर मुनाफा कमा रहे हैं। अन्यथा, लॉकडाउन में परिवहन की कमी के कारण उपज खराब हो जाती।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे इन पार्सल गाड़ियों को छोटे-छोटे स्टेशनों पर भी रोक रही है ताकि स्थानीय उत्पादक भी कम मात्रा में वस्तुओं का परिवहन कर सकें। लोडिंग के लिए सामग्री बिचौलियों की भागीदारी के बिना अब विभिन्न स्वयं सहायता समूहों सहित ग्रामीणों और मूल उत्पादकों से आ रही है। हरी अदरक, ताजे नींबू, ताजी सुपारी, जैविक चाय, जैविक अदरक आदि रोड साइड स्टेशनों से लोड किए जा रहे हैं, जिनमें इस तरह की लोडिंग का कोई पिछला रिकॉर्ड नहीं है। अरुणाचल प्रदेश के किसानों द्वारा मुख्य रूप से अदरक और नींबू बुक किए गए और नागालैंड के किसानों द्वारा ताजा सुपारी बुक की गई। तिनसुकिया के किसानों ने मुख्य रूप से चाय और अन्य वस्तुओं की बुकिंग कराई। पार्सल गाड़ियों के ऐसे ठहराव की अनुमति देकर पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने रेलवे के माध्यम से नई वस्तुओं के परिवहन के लिए बाजार पर कब्जा कर लिया है और दूरदराज के राज्यों के गरीब किसान और उत्पादक भी बड़े शहरों में आसानी से अपनी उपज बेचकर पर्याप्त मात्रा में कमाई करने में सक्षम हुए हैं। बहुत अधिक मांगवाली ऑर्गेनिक अदरक, ऑर्गेनिक चाय और नींबू जैसी वस्तुएं नई दिल्ली, सिकंदराबाद आदि स्थानों



## रेल नेटवर्क द्वारा मणिपुर को देश के अन्य भागों से जोड़ने वाला अन्य एक मील का पत्थर



दिनांक 26 अप्रैल, 2020 को पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने मणिपुर के टैमंगलॉग जिला में मकरू नदी के ऊपर पुल में स्टील गर्डरों को सफलतापूर्वक स्थापित किया, जो भारतीय रेल पर 100 मीटर हाइ पायर वाला पहला पुल है। इस 555 मीटर लंबे पुल के सभी गर्डरों की स्थापना के साथ ही हमने इस मनोरम भूमि को रेल नेटवर्क से जोड़कर इसके सामाजिक तथा आर्थिक विकास की ओर अन्य एक कदम बढ़ाया।

पर भेजी जा रही हैं। 07/05/2020 तक डिब्रूगढ़-गुवाहाटी किसान कोविड पार्सल स्पेशल गाड़ी में ऐसी वस्तुओं से संबंधित लगभग 83 टन उत्पाद लोड किया गया। इसके अलावा 22,890 किलोग्राम औषधीय मूल्य वाली जैविक हल्दी को भी कोविड पार्सल स्पेशल गाड़ी द्वारा गुवाहाटी से सिकंदराबाद ले जाया गया।

### कोविड केयर सेंटर्स के रूप में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के 20 स्टेशनों की पहचान की गई

भारतीय रेल ने राज्यों को 5,231 कोविड केयर सेंटर्स प्रदान करने के लिए कमर कस ली है। जोनल रेलवे ने इन कोचों को क्वारंटीन सुविधाओं में परिवर्तित किया है। 215 स्टेशनों में से यह रेलवे 85 स्टेशनों पर स्वास्थ्य सुविधाएं प्रदान करेगी। राज्य 130 स्टेशनों पर कोविड देखभाल कोचों के लिए अनुरोध कर सकते हैं। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे क्षेत्र में 20 नामांकित स्टेशनों, अर्थात् अगरतला, अलीपुरद्वार जंक्शन, अंबासा, बदरपुर, डिब्रूगढ़, गुवाहाटी, कामाख्या, कटिहार, लामडिंग, न्यू बंगाईगांव, न्यू कोचबिहार, न्यू जलपाईगुड़ी, न्यू तिनसुकिया, रंगापाड़ा नॉर्थ, रंगिया, सिलचर, मरियानी, मुर्काँसेलेक, न्यू अलीपुरद्वार में कोच प्लेसमेंट के लिए तैयार हैं।

### ‘श्रमिक स्पेशल’ ट्रेन से 82,000 से अधिक लोग पहुंचे अपने गांव

1 से 16 मई, 2020 तक 71 ऐसी श्रमिक स्पेशल ट्रेन 82,000 से अधिक लोगों के साथ पूर्वोत्तर सीमा रेलवे क्षेत्र पहुंचीं। यात्रा के दौरान यात्रियों को मुफ्त खाना एवं पानी उपलब्ध कराया गया। यात्रियों में मुख्यतः छात्र, रोगी तथा प्रवासी मजदूर एवं उनके परिवार ही थे। 71 ट्रेनों में से 7 ट्रेन पूर्वोत्तर के विभिन्न राज्य जैसे मणिपुर, मिजोरम, त्रिपुरा तथा असम के लगभग 8,700 फंसे हुए लोगों के साथ पहुंचीं।

### पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने लॉकडाउन अवधि को अपने परिसंपत्तियों के रख-रखाव के मौके में किया परिवर्तित

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने यात्री गाड़ियों के परिचालन रद्द होने पर विभिन्न जगहों पर बलास्ट के 11,000 कम अनलोड किए ताकि पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित हो। पुराने रेल पैनल्स को बदलने के लिए विभिन्न जगहों पर कुल 14.0 किमी नई रेल अनलोड की गई। 24 मार्च से 25 अप्रैल, 2020 की अवधि में 619 किमी सेक्शन पर यूएसएफडी जांच की गई। ट्रैक मशीनों की संपूर्ण फ्लीट का पूरा इस्तेमाल किया गया। 635 किमी ट्रैक के



ट्रैक टैम्पिंग हेतु मशीनों का प्रयोग किया गया। डायनेमिक ट्रैक स्टेबिलाइजर का प्रयोग 165 किमी ट्रैक में किया गया। जहां बलास्ट 60 किमी सेक्शन में ड्रेस किया गया वहीं 372 टर्न आउट का मशीन पैकिंग किया गया। इस एक महीने के लॉकडाउन में ट्रैक मशीनों द्वारा जो प्रगति की गई वह सामान्य अवधि के दौरान प्राप्त प्रगति से 20 से 25 प्रतिशत अधिक है। बावजूद इसके कि यह कार्य निम्नतम स्टाफ, सोशल डिस्टेंसिंग नियमों का मजदूरों द्वारा अनुपालन तथा कार्यस्थल पर सैनटाइजेशन आदि कायम रखते हुए किया गया। ■



11 मई, 2020 को श्री संजीव राँय, महाप्रबंधक, पू.सी. रेलवे ने संरक्षा बुलेटिन जारी किया। वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग द्वारा पू.सी. रेलवे के पांच मंडलों की संरक्षा निष्पादन की समीक्षा की गई। इस अवसर पर अपर महाप्रबंधक, तथा प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी सहित अन्य वरिष्ठ अधिकारी शामिल थे।

## मध्य रेल : कोविड की स्क्रीनिंग के लिए रोबोटिक कैप्टन 'अर्जुन'

भारतीय रेल ने कोविड-19 से यात्रियों और रेलवे कर्मचारियों की सुरक्षा और संरक्षण के अपने प्रयास में कई अभिनव प्रयोग किए हैं। मध्य रेल ने इस लॉकडाउन के दौरान अपने कई इनोवेशन की शृंखलाएं निर्मित की हैं। रेलवे सुरक्षा बल, पुणे ने हाल ही में स्क्रीनिंग और निगरानी को तेज करने के लिए एक रोबोटिक कैप्टन 'अर्जुन' (Always be Responsible and Just Use to be Nice) लॉन्च किया। इस रोबोट को यात्रियों की स्क्रीनिंग और असामाजिक तत्वों पर नजर रखने हेतु लॉन्च किया गया है।

श्री संजीव मित्तल, महाप्रबंधक, मध्य रेल, श्री अतुल पाठक, प्रिंसिपल चीफ सिक्वोरिटी कमिश्नर, श्रीमती रेणु शर्मा, मंडल रेल प्रबंधक, पुणे, श्री आलोक बोहरा, मुख्य सुरक्षा आयुक्त और श्री अरुण त्रिपाठी, मंडल सुरक्षा कमांडेंट, पुणे मंडल की उपस्थिति में श्री अरुण कुमार, महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल, रेलवे बोर्ड, द्वारा 'अर्जुन' को लॉन्च किया गया।

कैप्टन अर्जुन मोशन सेंसर, एक पीटीजेड कैमरा (पैन, टिल्ट, जूम कैमरा) और एक ड्रोन कैमरे से लैस है। कैमरे संधि गतिविधि और असामाजिक गतिविधि को ट्रैक करने के लिए आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस एल्गोरिदम का उपयोग करते हैं। इसमें एक इनबिल्ट सायरन, गति सक्रिय स्पॉटलाइट एच-264 प्रोसेसर है, रिकॉर्डिंग के लिए एक अंतर्निर्मित आंतरिक भंडारण है। कैप्टन 'अर्जुन' थर्मल स्क्रीनिंग करता है और तापमान को डिजिटल डिस्प्ले पैनल में 0.5 सेकंड के रिस्पॉन्स टाइम के साथ



रिकॉर्ड करता है और यदि तापमान संदर्भ सीमा से अधिक है, तो यह 999 की गणना क्षमता के साथ एक असामान्य स्वचालित अलार्म बजता है। कैप्टन अर्जुन ने दो तरह से अपनाया है - संचार मोड: आवाज और वीडियो। यह स्थानीय भाषा में भी बोलता है। कैप्टन अर्जुन के पास सेंसर-आधारित सैनियाइजर और मास्क डिस्पेंसर भी हैं। रोबोट में अच्छे बैटरी बैक-अप के साथ फर्श की सफाई की सुविधा भी है। इसमें रग्ड व्हील्स हैं जो सभी प्रकार की सतहों का समर्थन करते हैं। 'कैप्टन अर्जुन' को बनाने में श्री आलोक बोहरा, डीआईजी, आरपीएफ का योगदान है। ■

## चिरेका में रिमोट नियंत्रित मेडिकल ट्रॉली का सफल परीक्षण

चिरेका स्थित केजी अस्पताल के आइसोलेटेड मरीजों की सुविधा और सेवा के लिए रिमोट नियंत्रित मेडिकल ट्रॉली का सफल परीक्षण यहां के अभियंताओं द्वारा किया गया है। इसका निर्माण नई सोच का परिचय देते हुए चिरेका इन-हाउस इंजीनियरों द्वारा किया गया है। जो परिष्कृत रिमोट नियंत्रित तकनीक और रिमोट कैमरा के साथ दो तरह से संचार की सुविधा से लैस है। इसके साथ ही चिरेका ने लॉकडाउन के दौरान कोविड-19 के खिलाफ लड़ने के लिए बड़ी उपलब्धि हासिल की है। इस सफल परीक्षण के कारण अब आपसी दूरी और अस्पर्श का ख्याल रखते हुए सेवा प्रदान करना जैसे 30 मीटर की दूरी से ही इस रिमोट का संचालन संभव हो पाएगा। दवा, भोजन बिस्तर आदि करीब 20 किलो तक वजन की वस्तुएं भी इस संयंत्र से ढोना संभव हो पाएगा। यह ट्रॉली रात्रि सेवा प्रदान करने वाले एक कैमरा से लैस है। मोबाइल एप के जरिए रोगी के रिश्तेदार रोगी को देख व सुन सकेंगे। इससे कोरोना के प्रसार के रोकथाम में मदद मिलेगी। ज्ञातव्य हो कि कोरोना संकट में चिकित्सा के क्षेत्र में जरूरी समस्या समाधान के लिए चिरेका कर्मियों द्वारा इस



तरह की अविष्कार रूपी खोज एक अनुकरणीय कदम है। चितरंजन रेल इंजन कारखाना के होनहार अभियंताओं की टीम द्वारा तैयार किए गए इस संयंत्र के लिए महाप्रबंधक, श्री प्रवीण कुमार मिश्रा ने पूरी टीम को बधाई दी है। ■

## दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में पेसमेकर जांच शिविर का आयोजन



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के केन्द्रीय चिकित्सालय, बिलासपुर द्वारा 14 फरवरी, 2020 को सुबह 9 बजे से निःशुल्क पेसमेकर जांच शिविर का आयोजन किया गया, जिसमें हृदयरोग के रेलवे एवं गैर-रेलवे के 137 मरीजों के पेसमेकर की जांच की गई। दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर के केन्द्रीय चिकित्सालय का यह 20वाँ निःशुल्क पेसमेकर जांच शिविर था। हृदय रोगियों के लिए पेसमेकर लगाने के बाद इसकी नियमित जांच जरूरी है, जोकि प्रत्येक छः माह अथवा एक वर्ष में होनी चाहिए। आज दुनिया भर में हृदयरोग की बढ़ती प्रवृत्ति को नजर में रखते हुए केन्द्रीय चिकित्सालय, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर का हृदयरोग विभाग पिछले आठ वर्षों से प्रत्येक छः माह

में निःशुल्क पेसमेकर जांच शिविर का सतत आयोजन करता आ रहा है। डॉ. सी.के. दास, हृदय रोग विशेषज्ञ, केन्द्रीय चिकित्सालय, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर के अनुसार इस प्रकार के निःशुल्क पेसमेकर जांच शिविर का आयोजन भारत में पहली बार हुआ है। बिलासपुर जैसे शहर में ऐसे शिविरों का आयोजन जितना आवश्यक है उतना ही कठिन है।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर के केन्द्रीय चिकित्सालय में आयोजित इस शिविर की वजह से हृदयरोगियों को अब चैनै या दूसरे बड़े शहर जाकर लाखों रुपये खर्च करने से मुक्ति मिली है। इस शिविर में रेलवे के 81 तथा गैर रेलवे के 56 हृदयरोगियों के पेसमेकर की जांच की गई। मरीजों में सबसे छोटी उम्र की 13 साल की बच्ची सुमन गैर रेलवे और सबसे वरिष्ठ 95 वर्ष के बुजुर्ग श्री.एच.एन. शर्मा थे। इसमें बिलासपुर के अलावा खरसिया, मुगेंली, रायपुर, भिलाई, नागपुर, नैनपुर, शहडोल, उमरिया, पेण्ड्रा से मरीज आए हुए थे। इस शिविर में 4 मरीज ऐसे भी पाए गए जिनके पेसमेकर की बैटरी लाइफ समाप्त हो चुकी थी। 15 ऐसे मरीज थे, जिनके हृदय की धड़कन बहुत तेज थी। इन मरीजों को उपयुक्त सलाह दी गई। जांच शिविर में डॉ. दास के साथ डॉ. मारुति त्रिपाठी, डॉ. राजीव भांजा, डॉ. राजीव यादव एवं डॉ. दीपक देवांगन थे। रेलवे अस्पताल के ए.एन.आ. श्रीमती सुनीता सोनवने, मैट्रन राथोद, मीन, नाम्लीन, शशि, राखी, मनिषा, उमाशंकर, भरातु, विल्सन, बीना सभी इस शिविर को सफल करने में सक्रिय थे। इसके अलावा श्री अजित कुमार जांगल एवं घनश्याम (इपका) ने भी इस कार्यक्रम में विशेष भाग लिया। ■

## जीईएम गवर्नमेंट ई-मार्केटप्लेस के बारे में कार्यशाला का आयोजन

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे स्टोर्स डिपार्टमेंट द्वारा एसईसीआर मुख्यालय और बिलासपुर मंडल के कर्मचारियों के लिए 24 फरवरी, 2020 को एसईसीआर मुख्यालय के जीएम कॉन्फ्रेंस हॉल में एक कार्यशाला का आयोजन किया गया। इस कार्यशाला की योजना श्री हरीश गुप्ता, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबन्धक/दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के मार्गदर्शन में बनाई गई थी और इसे श्री एस.एस. लकरा, मुख्य सामग्री प्रबन्धक-IV/ दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के तत्वावधान में आयोजित किया गया था। यह कार्यशाला जीईएम (गवर्नमेंट ई-मार्केटप्लेस) पोर्टल के उपयोग की सुविधा प्रदान करेगी, जो सरकार का एक प्राथमिकता वाला क्षेत्र है। कार्यशाला का आदर्श वाक्य था- जीईएम (गवर्नमेंट ई- मार्केटप्लेस) पर सेवाओं की खरीद और जेएमएम के माध्यम से सामान्य वस्तुओं और सेवाओं की खरीद। श्री अमित उपाध्याय, व्यापार सुविधा, जीईएम (गवर्नमेंट ई-मार्केटप्लेस)/छत्तीसगढ़ कार्यशाला के मुख्य वक्ता थे। उन्होंने रेलवे अधिकारियों से जीईएम पोर्टल के माध्यम



से अधिक-से-अधिक वस्तुओं की खरीद और मुख्य रूप से सेवा अनुबंध के क्षेत्र में जीईएम में नामांकन के लिए मौजूदा आपूर्तिकर्ताओं को विकसित करने और आग्रह करने की अपील की। ■

# उत्तर रेलवे के लखनऊ मंडल में 12,000 HP WAG12B विद्युत लोकोमोटिव का संचालन आरम्भ

महामारी कोविड-19 की विषम परिस्थितियों के उपरांत भी उत्तर रेलवे का लखनऊ मंडल प्रत्येक चुनौती का दृढ़तापूर्वक सामना करते हुए प्रगति के पथ पर निरन्तर अग्रसर है। इसी क्रम में मंडल ने उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल करते हुए प्रधानमंत्री की दूरगामी योजना मेक इन इंडिया के अन्तर्गत अत्याधुनिक उत्कृष्ट तकनीक से सुसज्जित 12,000 अश्वशक्ति वाले विद्युत लोकोमोटिव (डब्ल्यूएजी12बी) को रेलसेवा संचालन हेतु समर्पित किया। इसकी प्रमुख विशेषताओं के तहत इसकी गति का उन्नयन किया गया है। यह लोकोमोटिव 120 किमी प्रतिघंटा की अधिकतम गति से 118 भरे हुए वैगन को लेकर गतिमान रह सकता है। यह एक वातानुकूलित विद्युत चालित लोकोमोटिव है जोकि अधिकतम गर्मी एवम् अधिकतम आर्द्रता में भी कुशलतापूर्वक कार्य कर सकता है। इसके दोनों



सेक्शनों में अलग-अलग 1 प्रसाधन कक्ष की सुविधा उपलब्ध है, साथ ही इसमें एक विशेष प्रणाली को भी स्थापित किया गया है जिसके द्वारा कंट्रोल रूम से भी लोकोमोटिव की कार्य प्रणाली पर दृष्टि रखते हुए इसमें होने वाली किसी भी प्रकार की समस्या को ज्ञात किया जा सकता है और चालक को निराकरण के निर्देश दिए जा सकते हैं एवम् विशेषज्ञों द्वारा यथा समय पहुंचकर समस्या का निदान किया जा सकता है। यह लोकोमोटिव अत्याधुनिक तकनीक इलेक्ट्रोडायनामिक ब्रेक व एयर ब्रेक, दोनों ही तकनीक से लैस है। मंडल रेल

प्रबंधक श्री संजय त्रिपाठी ने इस विषय में अवगत करते हुए जानकारी दी कि इसकी अधिक वहन क्षमता के कारण कम समय में अधिक सामग्री को यथास्थान पहुंचाने में सहायता प्राप्त होगी। ■

## रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला में विश्व पर्यावरण दिवस का आयोजन

रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला में 'विश्व पर्यावरण दिवस' पर पर्यावरण संरक्षण को समर्पित वृक्षारोपण कार्यक्रम आयोजित किया गया। इस वर्ष का 'विश्व पर्यावरण दिवस' कार्यक्रम, रेलवे बोर्ड नई दिल्ली द्वारा प्रस्तावित थीम 'सेलीब्रेट बाँयो डाइवर्सिटी' पर आधारित था। आरसीएफ के महाप्रबन्धक श्री रवीन्द्र गुप्ता ने पौधा लगाकर वातावरण को हरा-भरा रखने की मुहिम की शुरुआत की। प्रिंसिपल चीफ मैकेनिकल इंजीनियर श्री आरके मंगला, प्रिंसिपल चीफ इंजीनियर श्री एससी मीणा, चीफ क्वालिटी मैनेजर श्री नितिन चौधरी एवं सभी विभागाध्यक्ष, अधिकारी, यूनियन पदाधिकारी, सुपरवाइजर और कर्मचारियों ने पौधे लगाए। आज 100 पौधे लगाए गए। कार्यक्रम में क्वालिटी तथा सिविल विभाग द्वारा बड़े उत्साह के साथ भाग लिया गया।

आरसीएफ ने पर्यावरण के संरक्षण के लिए बहुत से कदम उठाए हैं, जिसके लिए उसे ग्रीनटेक अवॉर्ड, गोल्डन पीकॉक अवॉर्ड जैसे प्रतिष्ठित पुरस्कारों के अलावा बीते वर्ष आरसीएफ को ग्रीनको रेटिंग ब्रांज भी प्रदान की गई है। हाल ही में, आरसीएफ में 10 टन क्षमता के वेस्ट कंपोस्टिंग प्लांट की स्थापना की गई है जोकि प्रतिदिन 6 से 7 मीट्रिक टन पैदा होने वाले किचन वेस्ट और हरे कचरे को हरी खाद में परिवर्तित कर देता है। इसके अलावा सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट से निकले रीसाइक्लड पानी को सिंचाई के लिए प्रयोग में लाया जाता है। आरसीएफ जीरो डिस्चार्ज यूनिट है और केवल बरसात के फालतू पानी को बाहर बहने दिया जाता है। सॉल्लिड वेस्ट को



आरसीएफ में पौधारोपण करते हुए महाप्रबन्धक, श्री रवीन्द्र गुप्ता

इकट्ठा करने के लिए दो प्रकार के डिब्बे जगह-जगह पर रखे गए हैं, जहाँ पर रसोई का कचरा और सूखा कचरा एकत्र किया जाता है। आरसीएफ ने रेन वॉटर हार्वेस्टिंग के क्षेत्र में बहुत ही उपयोगी कदम उठाए हैं। जमीन के नीचे के पानी की रीचार्जिंग के लिए 71 रेल वाटर हार्वेस्टिंग पिट / 91 बोरवेल का निर्माण किया गया है। उर्जा संरक्षण में एलईडी लाइटों का उपयोग किया जा रहा है। इसके इलावा, सौर्य उर्जा द्वारा बिजली के संरक्षण में महत्वपूर्ण कदम उठाए गए हैं। ■



भारतीय रेल की दूसरी सबसे पुरानी रेलगाड़ी :

# हावड़ा-कालका मेल

श्री विमलेश चन्द्र



वर्तमान में भारतीय रेल में लगभग 13,523 यात्री रेलगाड़ियां प्रतिदिन चल रही हैं। इनमें कई अपनी-अपनी विशेषता के कारण विश्वप्रसिद्ध हैं। इनमें से कुछ अंग्रेजों के समय से चल रही हैं, और आज भी उनकी शान कम नहीं हुई है। इनमें से दूसरी सबसे पुरानी रेलगाड़ी है, 'हावड़ा-कालका मेल'। यह रेलगाड़ी 1 जनवरी, 1866 से चलनी शुरू हुई थी। अर्थात् इसने अपने परिचालन के 154 वर्ष पूरे कर लिए हैं। 'हावड़ा-कालका मेल' रेलगाड़ी के बारे में जानने से पहले 'इम्पीरियल इंडियन मेल' की जानकारी साझा करना रोचक रहेगा।

## इम्पीरियल इंडियन मेल

ब्रिटिश सरकार ने वर्ष 1926 में 'इम्पीरियल इंडियन मेल' रेलगाड़ियों की एक सूची बनायी थी। उस समय इम्पीरियल इंडियन मेल रेलगाड़ियां सुविधा सम्पन्न रेलगाड़ियां होती थीं। इसलिए इन्हें 'रॉयल ट्रेन' भी कहा जाता था। इन्हें चलाने का एक मुख्य उद्देश्य ब्रिटिश भारत के विभिन्न शहरों तथा विभिन्न विभागों में कार्यरत ब्रिटिश अधिकारियों को उनके गंतव्य तक सुविधापूर्वक पहुँचाना और लंदन से आने वाली या लंदन भेजी जाने वाली 'ब्रिटिश डाक' या 'रायल मेल' को समय पर तेजी से संबंधित शहरों में इस रेलगाड़ी से भेजना था। उन दिनों ब्रिटिश रेल

कम्पनियों की आपस में बहुत कड़ी प्रतिस्पर्धा रहती थी, जिसके कारण वे आपस में मिलकर रेलगाड़ियां नहीं चलाते थे। इसके कारण ये अपनी जो रेलगाड़ियाँ चलाते थे, उनमें आरामदायक सुविधाएँ होने तथा तेज गति से चलाने का जोर-शोर से प्रचार किया जाता था, ताकि यात्री उनकी तरफ आकर्षित हो सकें।

इन कम्पनियों का मुख्य उद्देश्य यह था कि वे भारत में कार्यरत ब्रिटिश अधिकारियों को भारत के विभिन्न शहरों में आराम से ले जाएँ तथा इनकी प्रसिद्धि और आमदनी बढ़े। इसके लिए वे ब्रिटिश अधिकारियों को यात्रा पैकेज भी देते थे। इसी के फलस्वरूप वर्ष 1926 में इंडियन मेल रेलगाड़ियों की शुरुआत हुई थी। इन रेलगाड़ियों की समय सारणी स्टीमर कम्पनियों द्वारा चलाए जा रहे स्टीमरों के आगमन तथा प्रस्थान के समयानुसार होती थी। ब्रिटिश समय में इम्पीरियल इंडियन मेल रेलगाड़ियों की तुलना विश्व की सर्वश्रेष्ठ रेलगाड़ियों से की जाती थी। इम्पीरियल इंडियन मेल जैसी अन्य रेलगाड़ियों के नामों में ईस्ट इंडियन रेलवे की हावड़ा-कालका मेल शामिल थी, जिसे 01 अप/02 डाउन नाम से जाना जाता था।

ईस्ट इंडियन रेलवे की हावड़ा से तत्कालीन लाहौर जाने वाली पंजाब मेल तथा ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे की पंजाब मेल



भी ऐसी ही रेलगाड़ियाँ थीं। पंजाब मेल का नाम हावड़ा-अमृतसर मेल तथा असम मेल का 'नाम नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस' हो गया है। 1 सितम्बर 1928 को बाम्बे बड़ौदा एंड सेंट्रल इंडिया की रेलगाड़ी 'फ्रंटियर मेल' का नाम 'गोल्डेन टेम्पल मेल' हो गया है। देश की सबसे पहली मेल रेलगाड़ी 'पूना मेल' जो वर्ष 1860 में चली थी तथा 25 जनवरी, 1869 को भोरघाट में ब्रेक फ्रैलियर होने के कारण दुर्घटनाग्रस्त हो गई थी, बंद हो चुकी है। इसके अलावा भी अनेक ऐसी रेलगाड़ियाँ हैं, जो विभिन्न विशेषताओं के कारण ब्रिटिश साम्राज्य के समय काफी प्रसिद्धि प्राप्त कर चुकी थीं। स्वतंत्रता के बाद इम्पीरियल इंडियन मेल रेलगाड़ियों के नाम बदल दिए गए तथा ये गाड़ियाँ भी अन्य मेल/ एक्सप्रेस रेलगाड़ी की तरह चलने लगीं।

#### हावड़ा-कालका मेल

हावड़ा-दिल्ली रेल लाइन का निर्माण कार्य तत्कालीन ईस्ट इंडियन रेलवे (ईआईआर) द्वारा किया गया था। यह रेल कंपनी अपनी हावड़ा-दिल्ली लाइन को दिल्ली से आगे लाहौर तक ले जाना चाहती थी और लाहौर को अपना टर्मिनल स्टेशन बनाना चाहती थी, लेकिन इसकी अनुमति न मिलने के कारण इसने दिल्ली को ही अपना टर्मिनल स्टेशन बनाया। ईस्ट इंडियन रेलवे ने ही हावड़ा-कालका मेल की शुरुआत की थी। यह रेलगाड़ी 1 जनवरी, 1866 को कलकत्ता (अब कोलकाता) और दिल्ली के बीच 'ईस्ट इंडियन रेलवे मेल' के नाम से शुरू हुई थी। इस कंपनी द्वारा प्रथम रेलगाड़ी 15 अगस्त, 1845 को हावड़ा से हुगली के बीच (24 मील) चलायी गई थी। हावड़ा से यह रेल लाइन बनते-बनते अप्रैल, 1862 में टूंडला तक पहुंच गई थी। इसके बाद मार्च 1863 में अलीगढ़, अप्रैल, 1864 में गाजियाबाद तक तथा 1 अगस्त, 1864 को दिल्ली में यमुना रेल पुल के पहले अस्थायी रूप से बने स्टेशन तक आ गई।

वर्ष 1859 में दिल्ली के नजदीक यमुना नदी पर पहला रेल पुल बनाने का निर्णय लिया गया था। फिर इसमें सुधार करते हुए रेल तथा सड़क पुल बनाने का कार्य शुरू किया गया। जिसके कारण इस पुल को बनाने दो वर्ष अधिक लग गए। पुल बनने के उपरांत वर्ष 1866 के अंत में यह रेलगाड़ी हावड़ा से सीधी दिल्ली स्टेशन तक आने लगी। ईआईआर की हावड़ा से दिल्ली तक आने वाली प्रथम सीधी रेलगाड़ी, हावड़ा-कालका मेल थी। दिल्ली में यमुना रेल पुल बन जाने के बाद दूसरी रेलवे कंपनी की रेलगाड़ियाँ भी दिल्ली आने लगीं। इसके बाद दिल्ली से आगे कालका तक की रेल लाइन को 1 मार्च, 1891 को खोला गया था। इसका निर्माण दिल्ली-अंबाला-कालका रेलवे कंपनी द्वारा किया गया था।

यह निर्माण कार्य ईआईआर के प्रबंधन में किया गया था। हावड़ा-कालका मेल में नवंबर, 1965 से हावड़ा से आसनसोल

तक डीजल इंजन लगाया जाने लगा। उसके बाद मुगलसराय तक एसी संकर्षण वाला बिजली इंजन लगाया जाने लगा था। हम कह सकते हैं कि वर्ष 1866 से लेकर वर्ष 1965 तक, लगभग 100 वर्ष तक यह रेलगाड़ी भाप इंजन से चलती थी। ब्रिटिश समय में यह रेलगाड़ी ब्रिटिश अधिकारियों को कलकत्ता से भारत की ग्रीष्मकालीन राजधानी शिमला के लिए कालका तक ले जाने या ले आने का काम करती थी। कालका मेल के कालका से जुड़ने के कई साल बाद वर्ष 1903 में जब कालका से शिमला के लिए नैरोगेज रेल लाइन की शुरुआत हो गई, तब इसी नाम और नंबर की एक नैरोगेज ट्रेन, कालका से शिमला के बीच और शिमला से कालका के बीच चलाई जाने लगी थी। यह नैरोगेज रेलगाड़ी, इस हावड़ा-कालका मेल को लिंक करती थी। यह कालका मेल के कालका में पहुंचने के कुछ देर बाद शुरू होती थी और इसी तरह वापसी में कालका-हावड़ा मेल, इस नैरोगेज रेलगाड़ी के आने के बाद खुलती थी।

स्वतंत्रता के बाद इस नैरोगेज रेलगाड़ी का नाम बदलकर 'शिवालिक सुपर डीलक्स' कर दिया गया था। 1990 के दशक में नई ट्रेन नंबरिंग के कारण हावड़ा-कालका मेल का नंबर 1 अप/2 डाउन से बदल कर 12311 /12312 कर दिया गया। यह एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी है, जो 115 किमी प्रति घंटा की अधिकतम गति से चलती है। कालका तक की रेल लाइन का बिजलीकरण का काम वर्ष 1999-2000 में हुआ था। तभी से यह रेलगाड़ी इस सेक्शन में बिजली इंजन से चलने लगी थी। हावड़ा और कालका के बीच यह ट्रेन 37 स्टेशनों पर रुकती है तथा हावड़ा से कालका तक के 1,715 किमी की दूरी को लगभग 33 घंटे में तय करती है। कालका से हावड़ा तक यह लगभग 32 घंटे लेती है। इस प्रकार यह रेलगाड़ी अपनी शुरुआत से लेकर अब तक विभिन्न नामों, मार्गों, गाड़ी संख्या तथा रोलिंग स्टॉक में परिवर्तनों के साथ अनवरत यात्रा जारी रखे हुए है, जिसके कारण इसे भारतीय रेल की दूसरी सबसे पुरानी रेलगाड़ी होने का दगौरव प्राप्त है। हावड़ा-कालका मेल के 150 वर्ष पूरा होने के उपलक्ष्य में पूर्व रेलवे ने 1 जनवरी, 2016 को बड़े धूमधाम से इसे विशेष सजावट करके रवाना किया था।

देश की सबसे पुरानी रेलगाड़ी है मद्रास-बेंगलुरु मेल! यह रेलगाड़ी मद्रास से बेंगलुरु के बीच 1 अगस्त, 1864 को शुरू हुई थी। जो अभी भी नियमित रूप से चल रही है। चूंकि यह रेलगाड़ी, बहुत प्रसिद्ध नहीं रही है, इसलिए लोगों के पास इसके बारे में ज्यादा जानकारी नहीं है, जबकि हावड़ा-कालका मेल ब्रिटिश समय से ही काफी प्रसिद्ध रेलगाड़ी रही है, इसलिए अधिकांश लोग हावड़ा-कालका मेल को भारत की सबसे पुरानी रेलगाड़ी भी कहते हैं। ■

सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर, अहमदाबाद

# रेलवे में इंटरलॉकिंग और नॉन-इंटरलॉकिंग

श्री राजेन्द्र कुमार अग्निहोत्री

नीचे के चित्र में आप एक रेलवे यार्ड देख रहे हैं। इसमें कई ट्रैक (पटरियों) को आपस में पाइंट्स (साँधा) से जोड़ा गया है। बड़े स्टेशनों पर आपने देखा होगा कि कई प्लेटफॉर्म (4 से लेकर 23 तक) होते हैं। नई दिल्ली में 16 और हावड़ा में 23 प्लेटफॉर्म हैं। आगरा, झांसी, भोपाल जैसे स्टेशनों पर भी कम-से-कम 6-7 प्लेटफॉर्म तो होते ही हैं।



इलेक्ट्रोमैग्नेटिक रिले

एक सीमेन्स रूट रिले इंटरलॉकिंग का रिले रूम ऐसा दिखता है। यहाँ भी कुछ रैक और रो हैं। पूरे रिले रूम में ऐसे कई रैक्स होते हैं :



दो स्टेशनों के बीच में अभी ज्यादातर डबल लाइन ही है, एक अप डायरेक्शन के लिए दूसरी डाउन डायरेक्शन के लिए। तो, जब इन लाइनों से ट्रेन को स्टेशन यार्ड में प्रवेश कराकर किसी प्लेटफॉर्म पर लेना होता है तो कई पाइंट्स को चलाना पड़ता है। पाइंट्स की दो स्थिति होती हैं, एक नॉर्मल दूसरी रिवर्स। एक प्लेटफॉर्म का रूट सेट करने के लिए किस पाइंट्स को नॉर्मल रहना है और किसको रिवर्स रहना है, यह काम रूट रिले इंटरलॉकिंग सिस्टम करता है।

## इंटरलॉकिंग क्या होती है?

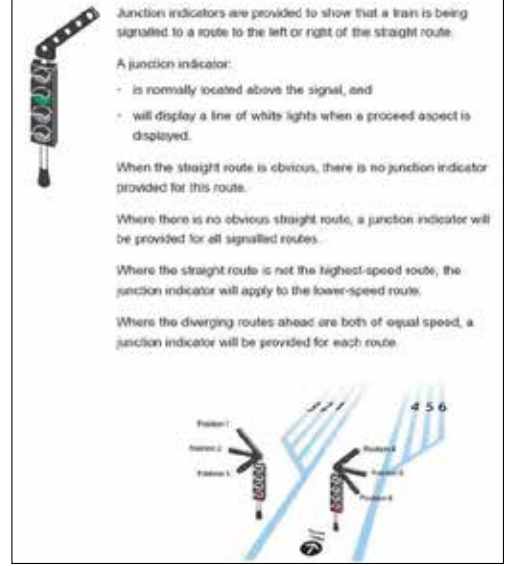
इंटरलॉकिंग यहाँ रेलवे सिग्नलिंग के परिप्रेक्ष्य में पाइंट्स और सिग्नल के बीच का आपसी संबंध है, यानि जिस प्लेटफॉर्म का रूट सेट हो उसी प्लेटफॉर्म का सिग्नल आए। यह काम इलेक्ट्रोमैग्नेटिक रिले करती हैं। रिले अगले दिए हुए चित्र में दर्शायी गई हैं। यह Q-सीरीज की प्लग-इन टाइप रिले हैं। सीमेन्स कंपनी की भी रिले होती हैं। इन रिले में एक कॉपर क्वाइल होती है जिसमें विद्युत प्रवाहित करने पर इलेक्ट्रोमैग्नेट बनता है। इस मैग्नेट से एक आर्मेचर को अपनी ओर खींचा जाता है और रिले पिक्-अप हो जाती है जिससे कुछ कॉण्टैक्ट बनते हैं उन्हें फ्रंट कॉण्टैक्ट कहते हैं। जब रिले में कोई करेन्ट नहीं बहता तो रिले ड्रॉप रहती है और जो कॉण्टैक्ट बनते हैं उन्हें बैक कॉण्टैक्ट कहते हैं। इन्हीं कॉण्टैक्ट्स की मदद से सिग्नलिंग सर्किट बनाए जाते हैं और इंटरलॉकिंग एचीव की जाती है। एक मीडियम 6-7 प्लेटफॉर्म वाले स्टेशन के रूट रिले इंटरलॉकिंग सिस्टम में 8-10 हजार तक रिले हो सकती हैं।

ये रिले रूम एक ओर तो पाइंट्स, ट्रैक सर्किट, एक्सल काउंटर और सिग्नल जैसे फंक्शनों से कॉपर केबिलों के जरिए जुड़े होते हैं। दूसरी ओर स्टेशन मास्टर के रूम में ऑपरेटिंग पैनल से जुड़े होते हैं। एक ऑपरेटिंग पैनल का चित्र देखिए।



इस ऑपरेटिंग पैनल में पूरे यार्ड का इल्यूमिनेटिड डायग्राम होता है। पूरे सिग्नल होते हैं, जो कि स्टेशन मास्टर के कंट्रोल में होते हैं। इसी पैनल से केवल एक सिग्नल पुश बटन और एक रूट (प्लेटफॉर्म) पुश बटन को 3 सेकेंड तक दबाने से उस रूट के पूरे पाइंट नॉर्मल/रिवर्स, जैसे उस रूट की आवश्यकता

हो, ऑपरेट हो जाते हैं और उसी रूट का सिग्नल क्लियर हो जाता है। यह सारा काम रिले रूम में रिले के द्वारा आटोमैटिकली किया जाता है। एक रूट सेटिंग में सैकड़ों रिले ऑपरेट होती हैं और हजारों कॉण्टैक्ट बनते-बिगड़ते हैं तब



सिग्नल आता है। इतना काम 3-4 सेकेंड में हो जाता है। यदि रूट के किसी भी पाइंट्स या ट्रैक सर्किट में कोई खराबी है तो सिग्नल नहीं आएगा। उसे ठीक करना होगा तब सिग्नल आएगा।

रूट सिग्नल इस तरीके के होते हैं, जैसे आगे चित्र में दिखाए गए हैं। एक सिग्नल में 3 रूट बाईं ओर और 3 दाईं ओर, जैसा कि चित्र में दिखाया गया है। यार्ड में इससे ज्यादा रेलवे लाइन हों तो इस में होम सिग्नल के आगे राऊटिंग होम सिग्नल और लगाए जाते हैं।

ऊपर तो समझाने के लिए एक सिग्नल में 3 रूट इंडीकेटर्स लगाए हैं, लेकिन आवश्यकतानुसार 1 से लेकर 6 रूट इंडीकेटर्स तक एक ही सिग्नल में लग सकते हैं। ■

## नॉन-इंटरलॉकिंग क्या है और कब की जाती है

अब लगे हाथ नॉन-इंटरलॉकिंग भी समझा देते हैं। जब इंटरलॉकिंग समाप्त कर दी जाए तो उसे कहते हैं नॉन-इंटरलॉकिंग। इसकी जरूरत कब पड़ती है? इसकी जरूरत तब पड़ती है जब एक इंटरलॉकिंग सिस्टम से दूसरे इंटरलॉकिंग सिस्टम पर शिफ्ट होना पड़ता है जैसे-कैबिन सिस्टम से सेंट्रलाइज्ड पैनल सिस्टम पर जाना हो, सिंगल लाइन से डबल लाइन या डबल लाइन से ट्रिपल लाइन या ट्रिपल लाइन से क्वाड्रापल (चार) लाइन हो रही हों या यार्ड में कोई भी छोटा-सा रद्दोबदल हो रहा हो तब भी।

इन सब प्रक्रियाओं में वर्तमान इंटरलॉकिंग सिस्टम खत्म हो जाता है और पहले बना कर रखे गए नए सिस्टम पर जाने में जो समय लगता है वह नॉन-इंटरलॉकिंग पीरियड कहलाता है। इस पीरियड में ऑपरेटिंग विभाग को पाइंट्स क्रोबार (सब्ल) से सेट करके उसे क्लैम्प करके ताला लगाना पड़ता है। तब पीला सिग्नल वो अपनी रिस्क पर देते हैं। यदि गलती से रात में एक पाइंट भी

गलत लग गया तो एक्सीडेंट हो जाएगा। हालांकि नॉन-इंटरलॉकिंग में ट्रेन ड्राइवर को भी एफेक्टिव यार्ड में 15 किलोमीटर की स्पीड से चलने का लिखित कॉशन ऑर्डर दिया जाता है ताकि गलत रूट पर जाने पर वह तुरंत गाड़ी रोक ले। नॉन-इंटरलॉकिंग बड़ा सेंसिटिव पीरियड होता है।

उसमें रेलवे के सभी विभाग 24 घंटे काम करते हैं, ताकि काम जल्दी से जल्दी सिमटे। इस वजह से गाड़ियाँ लेट होती हैं और कुछ को बन्द तो कुछ को दूसरे रूट से डायवर्ट कर दिया जाता है। ट्रेन डायवर्ट कैसे की जाती है? मान लो फरीदाबाद से आगरा के बीच में किसी ट्रेन का एक्सीडेंट हो जाए तो गाड़ियों को नई दिल्ली से अलीगढ़, टूंडला होकर आगरा लाया जाएगा। फिर आगे ग्वालियर, झाँसी की ओर वह अपने रूट पर चल देंगी। ये फैसले रेलवे बोर्ड में ऑपरेटिंग के बड़े अधिकारी महाप्रबंधक और चेयरमैन रेलवे बोर्ड के एप्रूवल से करते हैं। ■

सेवा निवृत्त सीनियर सेक्शन इंजीनियर (सिग्नल) झाँसी मंडल (उत्तर मध्य रेलवे)

# कोच में बिजली की व्यवस्था कैसे की जाती है

श्री अजय कुमार निगम

**भ**ारतीय रेल में वर्तमान में दो तरह के कोच उपयोग में लाए जा रहे हैं, आईसीएफ और एलएचबी प्रकार के कोच। इनमें से सिर्फ आईसीएफ प्रकार के कोच में ही इलेक्ट्रिसिटी तैयार करने की व्यवस्था है। बाकी एलएचबी कोच में इलेक्ट्रिसिटी तैयार करने के लिए स्वयं की कोई व्यवस्था नहीं है। इस कोच के मामले में ट्रेन के दोनों सिरों पर पावर कार या जनरेटर वैन लगा कर बिजली सप्लाई की जाती है या कुछ मामलों में लोकोमोटिव से भी बिजली दी जाती है।

आइए, इन तीनों व्यवस्थाओं की कार्यप्रणाली पर एक नजर डालते हैं।

## आईसीएफ कोच

आईसीएफ कोचों में लगे लाइट, पंखे और एयर कंडीशनर चलाने के लिए बिजली का उत्पादन उसी कोच के नीचे लगे ऑल्टरनेटर से होता है, जिसके लिए गति एक्सल पर पुली लगा कर बेल्ट द्वारा दी जाती है।

इन्हें सेल्फ जनरेटिंग कोच कहते हैं।

### ► सेल्फ जनरेटिंग (एसजी)

इसमें आईसीएफ मेक के अंतर्गत एसी कोच के लिए 2x25kW के और नॉन-एसी कोच के लिए 1x4.5kW के अंडरस्लैंग ऑल्टरनेटर को माउंट किया जाता है, जिसे पुली-बेल्ट की व्यवस्था से ड्राइविंग एक्सल को कोच एक्सल पर लगाने से गति प्राप्त होती है। इस आउटपुट को रेक्टिफाई करके एसी और गैर-एसी कोचों को निरंतर बिजली की आपूर्ति के लिए 110V डीसी बैटरी को चार्ज किया जाता है।

रूफ माउंटेड पैकेज्ड यूनिट्स के एसी लोड की आपूर्ति, डीसी को 2x25 केवीए इनवर्टर में परिवर्तित करके की जाती

है। आईसीएफ कोचों में एसी और गैर-एसी कोचों के संयोजन वाली ट्रेनों में इस व्यवस्था का इस्तेमाल किया जाता है।

## एलएचबी कोच

एलएचबी कोचों में एसी सेल्फ-जेनरेशन की व्यवस्था नहीं है। अतः पूरी ट्रेन के कोचों में लाइट, पंखे और एयर-कंडीशनर चलाने के लिए सभी एलएचबी कोच लगी ट्रेनों में दो तरह की व्यवस्थाएं अपनाई जाती हैं। पहली व्यवस्था के अंतर्गत पावर कार या जनरेटर यान लगाने की जरूरत होती है, इसे एन्ड-ऑन जनरेशन कहते हैं। दूसरी व्यवस्था के अंतर्गत यह सप्लाई ट्रेन के आगे लगे लोकोमोटिव से ली जाती है, जिसे हेड-ऑन जनरेशन कहते हैं।

### ► एंड-ऑन-जनरेशन (EOG)

इसके अंतर्गत दो पावर कारें, जो प्रत्येक 2x750 केवीए डीजी सेट से लैस हैं। ट्रेन के प्रत्येक छोर पर, प्रत्येक एसी कोच में 750 वोल्ट एसी 3-फेज पावर बिजली की आपूर्ति करती हैं।

वोल्टेज को कोच में लगे ट्रांसफॉर्मर की मदद से 3-फेज 400 वोल्ट तक स्टेप डाउन किया जाता है और प्रत्येक कोच पर मानक वोल्टेज उपकरण की आपूर्ति की जाती है।

जर्मनी से एलएचबी कोचों का आयात ईओजी (EOG) प्रणाली के साथ स्वदेशी विनिर्माण के लिए एसजी (सेल्फ जनरेटिंग) प्रणाली की डिजाइन प्रदान करने के वादे के साथ किया गया है, लेकिन दी गई एसजी तकनीक पूरी तरह से विफल रही। एलएचबी कोचों का आयात करने के बाद उनमें आईसीएफ कोचों की तरह एक्सल माउंटेड पुली के साथ ऑल्टरनेटर लगा कर सेल्फ-जनरेटिंग बनाने की कोशिशों की जा रही हैं। एंड ऑन जनरेशन को ही जारी रखा गया है।



► हेड-ऑन-जनरेशन (HOG)

इसके लिए ट्रेन के आगे लगे ट्रेन लोकोमोटिव से बिजली की आपूर्ति की जाती है।

इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के सिंगल फेज 25 केवी ट्रांसफॉर्मर में अलग से होटल लोड वाइंडिंग लगाई जाती है, जिससे दो 500 केवीए इन्वर्टर का उपयोग करके 750 वोल्ट 3-फेज एसी में बदल दिया जाता है और ईओजी के समान सिस्टम को बिजली की आपूर्ति की जाती है।

डीजल लोकोमोटिव के मामले में, 3-फेज ऑल्टरनेटर को कर्षण (ट्रैक्शन) ऑल्टरनेटर के साथ लगाया जाता है जो होटल लोड को फीड करता है।

यह सबसे कुशल प्रणाली है क्योंकि ईओजी की तुलना में बिजली की लागत लगभग 25% कम है, लेकिन पिछले 30 वर्षों से यह प्रणाली अभी भी पूरी तरह से विकसित नहीं हो पाई है।

यह व्यवस्था अभी सिर्फ कुछ डब्ल्यूएपी7 और डब्ल्यूएपी5 लोको में ही उपलब्ध है। साथ ही, डीजल के बहुत थोड़े से डब्ल्यूडीपी4डी इंजनों में ही होटल लोड लगाए जा सकें हैं।

बाकी बहुत से लोको में ऐसी व्यवस्था न होने के कारण एलएचबी कोच वाली सभी गाड़ियों में फिलहाल पॉवर कार लगाए जा रहे हैं।

वैसे सेल्फ-जनरेशन व्यवस्था के कई फायदे भी हैं।

एक तो कोच के नीचे बहुत सारा ताम-झाम यानि जेनरेटर और पुल्ली तथा बेल्ट के अलावा बैटरियाँ और चार्जर इत्यादि नहीं लगाने पड़ते, जिससे सेल्फ जेनरेशन से संबंधित मेंटेनेंस खत्म हो जाती है, और खुली जगह मिलने से बाकी मेंटेनेंस का काम भी आसान हो जाता है।



दूसरे, इसके साथ यात्रियों को शुरुआत से लेकर अंत तक एक जैसी एयर कंडीशनिंग मिलती है यदि ट्रेन किसी कारणवश काफी देर खड़ी भी रहे तब भी बिजली की आपूर्ति में किसी तरह की बाधा नहीं आती।

ये सब समस्याएं सेल्फ जनरेंटिंग कोच में मिलती है क्योंकि ट्रेन के लंबे समय तक खड़े रहने पर जेनरेशन नहीं हो पाता है और बैटरियाँ डिस्चार्ज हो जाने के कारण लाइट, पंखे और एयर कंडीशनरों को बिजली की आपूर्ति नहीं हो पाती।

भारतीय परिप्रेक्ष्य में एलएचबी के गैर-एसी कोचों के लिए सेल्फ जनरेंटिंग व्यवस्था ही अधिक उपयुक्त है, और कार्डेन शाफ्ट और एक्सल माउंटेड अल्टरनेटर तकनीक से उन्हें भी सेल्फ जनरेंटिंग कोच में परिवर्तित करने की कोशिशें जारी हैं। ■

मोटरमैन, मुंबई मंडल, मध्य रेल

## रेल की रोचक जानकारी हेतु

# भारतीय रेल

पत्रिका का फेसबुक पेज

<https://www.facebook.com/bhartiyarailpatrika>



लाइक करना न भूलें

# दार्जिलिंग और कंचनजंघा

विनीता श्रीवास्तव

बंगाल जिले के अंग्रेज अधिकारी श्री ओ'मैली द्वारा लिखि गई जिला विवरणिका को किसी परिचय की आवश्यकता नहीं है। यह विवरणिका जिले के पुराने दिनों को दर्शाने वाला एक महत्वपूर्ण ऐतिहासिक दस्तावेज बन गई है, जो वहाँ रहने वाले पहाड़ी लोग, और पर्यटकों के रहन-सहन की एक झलक दर्शाता है। उनके लिखे को पढ़ना वाकई आनंददायक है।

इस 'गजेटीयर' की रोमांचकारी धरोहर से हम काफी कुछ सीख भी सकते हैं, क्योंकि वह दार्जिलिंग हिमालयान रेलवे की हमारे अब तक के सफर को दर्शाती है। हालात काफी बदल गए हैं और आज भी इतनी तेजी से बदल रहे हैं, जिसकी हमारे पूर्वज कल्पना भी नहीं कर सकते थे। इस परिवर्तन की प्रक्रिया को समझने के लिए हमें पुनः ओ'मैली के दौर में वापस जाना होगा।

एल.एस.एस. ओ'मैली, भारतीय प्रशासनिक सेवा (आईसीएस) के एक अधिकारी थे, जो पश्चिम बंगाल के दार्जिलिंग जिले में तैनात थे, जहाँ आज 'दार्जिलिंग हिमालयान रेलवे' चलती है।

ग्रंथात्मक संदर्भ (बिबलियोग्राफिकल नोट): वर्तमान विवरणिका को सर्वप्रथम सन् 1907 में बंगाल जिला विवरणिका शृंखला के तहत बंगाल सचिवालय बुक डिपो, कलकत्ता (कोलकाता) द्वारा प्रकाशित किया गया था। जनवरी, 2001 में इसे पुनर्प्रकाशित किया गया।

सत्यजित रे की फिल्म 'कंचनजंघा' बंगाली सिनेमा की एक अद्भुत कृति है। और जहाँ यह फिल्माई गई है, वह है दार्जिलिंग - पहाड़ों की रानी - ऐसी रानी जिसके कमर में चमकती हुई सुनहरी करधनी है। जी हाँ, 'कंचनजंघा' का असल अर्थ यही है। स्थानीय बोलचाल में करधनी को ही कंचनजंघा कहते हैं। इस श्वेत-श्याम फिल्म का हर एक फ्रेम दार्जिलिंग और उसकी सर्वोच्च पहाड़ी कंचनजंघा की उत्कृष्ट सुंदरता को संवारा दिखाता है। हालाकि असंख्य लोग दार्जिलिंग घूमने आते हैं, लेकिन हर एक पर्यटक को यह स्थान अलग ढंग से अपनी ओर आकर्षित करता है। हर एक के लिए भिन्न अनुभव है यहाँ।



सत्यजित रे की फिल्म का टाइटल कार्ड

कुछ के लिए यह केवल एक ठंडी पहाड़ी है, जो शहरों की चिलकती धूप से राहत प्रदान करती है। पीड़ितों और रोगियों के लिए यह एक सेहतगाह है। छुट्टियाँ मनाने वालों के लिए यह एक उल्लास से परिपूर्ण जगह है, जहाँ वे ढेरों मजे कर सकते हैं। वो लोग, जिन्हें देखभाल की जरूरत है या जो तनाव में हैं, उनके लिए दार्जिलिंग अस्थाई ही सही, कुछ राहत प्रदान करती है। व्यावहारिक लोगों के लिए यह जगह व्यापार करने के हिसाब से एकदम मुफीद है। और फिल्म की अभिनेत्री, उसके माता-पिता आदि पात्र कलकत्ता की तत्कालीन 'भद्रलोक' का हिस्सा हैं, जो दार्जिलिंग में प्रवास करने आये हैं। फिल्म की कहानी दो परिवारों के इर्द-गिर्द बुनी गई है, जो औपनिवेशिक कलकत्ता के गर्म मैदान से यहाँ आते हैं। इसमें से एक परिवार का मुखिया अपनी बेटी की शादी की बात करने आया है। जीवन, रिश्ते, राष्ट्रवाद, वैयक्तिकता एवं पहाड़ियाँ - कोई ऐसा विषय नहीं है, जिसे फिल्म में छुआ नहीं। हालाकि सत्यजित रे की फिल्म 'कंचनजंघा' में संवाद बहुत कम हैं, किंतु उनका अर्थ गहरा है, एवं संगीत शानदार है।

कुछ लोग दार्जिलिंग के सुंदर प्राकृतिक दृश्यों का आनंद

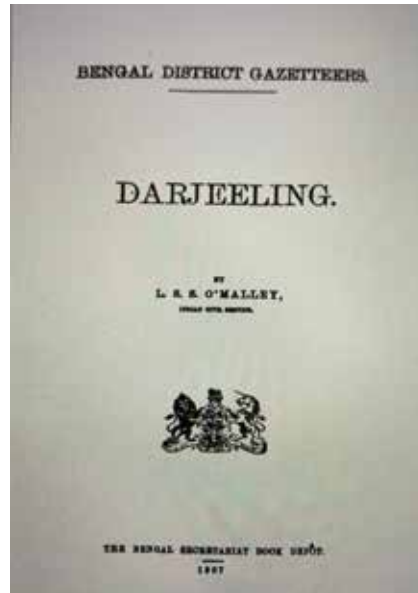


कंचनजंघा में सूर्यास्त

उठाने आते हैं। आकर्षण है यहाँ का भौतिक सौंदर्य। वह ध्यान दें या न दें, किंतु कंचनजंघा की पहाड़ी पूरे क्षितिज में अपने विहंगम सौंदर्य के साथ उपस्थित रहती है। गीत के साथ हरियाली चारों ओर है और गाड़ी की सीटी सुनाई देती है, हालांकि वह दिखती नहीं। फिल्म, दार्जिलिंग की जादुई पहाड़ियों के माध्यम से आध्यात्मिक सौंदर्य का अनुभव कराती है।

वैश्विक पर्यटन स्थल हर दृष्टि से महान होते हैं, चाहे वह दृश्य की सुंदरता हो या फिर कुछ और। इतिहासकार गिबबन भी शुरू-शुरू में एक महान कलाकृति के विषय को लेकर अनिर्णय की स्थिति में थे। योरोप भ्रमण के दौरान शाश्वत् शहर रोम में घूमते हुए जब उन्होंने गहराई से सोचा तो फिर उन्हें स्थान को चुनने में कोई कठिनाई नहीं रही। ऐसा ही प्रभाव दार्जिलिंग की पहाड़ियों ने सत्यजित रे पर डाला। हिमालय की पर्वत श्रेणियाँ दुनिया की सबसे ऊँची एवं सुंदर श्रेणियों में से एक हैं। ये सदियों से भारतीयों को आकर्षित करती रही हैं। भारतीय पौराणिक कथाएँ एवं साहित्य हिमालय के वर्णनों से भरे हुए हैं। यह जन्नत का द्वार है। यहाँ अनेक देवी-देवताओं का निवास स्थान है। अनेक ऐसे स्थान हैं जो लोगों के लिए पवित्र हैं। सत्यजित रे दिल की गहराइयों से दार्जिलिंग को प्यार करते हैं, इसमें कोई दो राय नहीं। दार्जिलिंग ने उन्हें सिर्फ 'कंचनजंघा' बनाने के लिए ही प्रेरित नहीं किया, बल्कि वे बार-बार मजेदार कहानियों की तलाश में यहाँ आया करते थे, जो वे बच्चों के लिए लिखा करते थे।

विख्यात एवरेस्ट के अलावा दार्जिलिंग में कई ऐसी चोटियाँ हैं, जो लगभग उसी ऊँचाई की हैं और वर्ष भर बर्फ से ढकी रहती हैं, और उत्तरी क्षितिज में एक अनोखी तरह से शृंखलाबद्ध हैं। उनमें से सबसे ऊँची कंचनजंघा है। और जितना शानदार विस्तृत परिदृश्य वे सामूहिक रूप से प्रस्तुत करती हैं, वैसा पूरे विश्व में कहीं भी नहीं मिलता। दुनिया में बहुत सी जगहें हैं जो बहुत सुंदर हैं, लेकिन हमें नहीं मालूम कि किसी ने उनके प्रति ऐसी श्रद्धांजलि प्रस्तुत की होगी जैसी कि सत्यजित रे ने दार्जिलिंग की पहाड़ियों को दी है। उनकी फिल्म पहाड़ों के उदात्त सौंदर्य को समर्पित है।



दार्जिलिंग की कहानी भी रोचक है। पहली बार अंग्रेजों ने इसे 19वीं सदी के आरंभ में बसाया। पहाड़ों में बसा दार्जिलिंग स्टेशन दुनियाभर से सैलानियों को आकर्षित करता है। अंग्रेजों के लिए यह घर से दूर उनका अपना एक घर था। अपने इस घर को और अपनी तरह बनाने के लिए उन्होंने ओक, जूनीपर एवं कई अन्य विदेशी पेड़-पौधे लगाए। जंगलों का संरक्षण किया गया और पेड़ों की कटाई पर रोक का कड़ाई से पालन करवाया गया। उचित निर्माण नियम के साथ विशेष म्युनिसिपल विनियम बनाए गए ताकि भूस्खलन से बचा जा सके। सीढ़ीदार ढलानों को और आकर्षक बनाने के लिए सुंदर कृटियाँ बनाई गईं। यहाँ तक पहुंचना आसान बनाने के लिए सड़क और रेलमार्ग बनाए गए। जो लोग मैदान की भयंकर गर्मी की वजह से असहनीय जीवन से बचना चाहते थे और संपन्न थे, उन्होंने यहाँ पर मकान बनवा लिए ताकि कुछ दिन गर्मी से बचने के लिए यहाँ रह सकें। समय के साथ यह जगह सिर्फ अमीरों और उच्च वर्ग के लिए नहीं रही, बल्कि सभी को प्यारी हो गई।

दार्जिलिंग को बंगाल की गर्मियों की राजधानी घोषित करने के बाद इसकी घाटियों एवं ढलानों पर अंग्रेजों ने चाय के बागान लगवाए। जल्द ही यह जगह समृद्ध एवं विकसित हो गई। देखते-ही-देखते 200 से अधिक आवादी के एक अनजान छोटे से गांव से दार्जिलिंग एक बड़े और सुंदर पर्यटन स्थल में बदल गई, जहाँ दुनिया भर से लोग आने लगे।



फिर ओ'मैली पूछते हैं- "कैसा लगेगा जब आप अपने भीड़-भाड़ भरे संसार से कुछ समय के लिए दूर एक ऐसी जगह जाते हैं, जहाँ दुनिया बहुत बड़ी है, आकाश बहुत ऊंचा है, हवा शुद्ध और ताजी है, जिसे आप महसूस कर सकते हैं, जैसे कि फिल्म में युवक महसूस करता है, जैसे कि आपका दिल बड़ा हो गया है, आप छोटे नहीं, बल्कि बड़े थे फिर विशालकाय हो गए हैं? जी हाँ, हम उसकी तरह दार्जिलिंग जा सकते हैं।"

**और आप वहाँ पहुँचेंगे कैसे?**

'गार्ड एंड सोविनियर - दार्जिलिंग एंड इट्ज माउटेन रेलवे', जो कि 1921 में रेलवे कंपनी द्वारा प्रकाशित की गई थी, और जिसे ओ'मैली के दार्जिलिंग की विवरणिका को पुनः प्रिंट करते समय उसमें शामिल कर लिया गया है, के लेखक की सलाह बेहतर एवं आकर्षक प्रतीत होती है-

"वह छोटी सी ट्रेन से यात्रा हमें एक अलग संसार में ले जाती है", जिसकी पुष्टि इसके हाल ही में यूनेस्को द्वारा विश्व

धरोहर सूची में शामिल कर लिए जाने से होती है, "और हम इस मान्यता पत्र को इस वॉल्यूम में प्रकाशित कर रहे हैं।"

**एक बार हम दार्जिलिंग पहुँच गए तो?**

एक बार फिर हम उसी लेखक की सलाह मानना पसंद करेंगे। अंतरिक्ष यात्रा के दौर में आज हम परिवहन के बेहद तीव्र साधनों से यात्रा करते हैं, जिसमें आगमन-प्रस्थान होता है, लेकिन यात्रा का असल आनंद नहीं ले पाते। मैं पक्के तौर पर कह सकता हूँ कि वहाँ सड़क के हर मोड़ पर चौंका देने वाला एक नया आकर्षण है, जिसे पैसों से नहीं खरीदा जा सकता।

सत्यजित रे की फिल्म में नायक द्वारा युवती को दिया गया एक अनाम फूल उसे उस स्वर्ण आभूषण के मुकाबले ज्यादा कीमती और आनंददायी लगता है जो उसे उसके मंगेतर ने भेंट किया है। फिल्म में एक बर्डवाचर को झाड़ियों में एक जगह, जहाँ शायद सर्वव्यापी मोटर कार नहीं पहुँच सकती, असीम आनंद प्राप्त होता है, क्योंकि वहाँ

उसे एक ऐसा सुंदर पक्षी दिखता है जो दुनिया से विलुप्त हो चुका है।

आज जब संसार एक वैश्विक महामारी की वजह से तालाबंदी एवं आत्मनिरीक्षण को मजबूर है, दार्जिलिंग एवं इसकी धरोहर पहाड़ी ट्रेन यह वादा करती है कि जैसे ही चीजें सामान्य होंगी हम वापस शुरुआत करेंगे। और सत्यजित रे की 'कंचनजंघा' शायद किसी टाइम-मशीन की तरह हमें उस युग में ले जाने के लिए सबसे उपयुक्त है। अगली बार जब भी आप दार्जिलिंग जाएं, जाने से पूर्व यह फिल्म जरूर देखें, और रास्ते में समय लेकर रास्ते के स्टेशनों, छोटे-छोटे संग्रहालयों एवं धरोहर वीथिकाओं का आनंद लें, जोकि पूरे धरोहर रेलमार्ग पर मौजूद हैं। जब ट्रेन पहाड़ों पर चढ़ती है, चारों ओर देखें और गहरी सांस लेकर पहाड़ियों की जादुई हवा का आनंद लें। सदियों से यह मानवता को तरोताजा करती आ रही है। शायद यह दौर रेलवे और मानवता के लिए एक सबक है, खुद भी तरोताजा होने का! ■

विनीता श्रीवास्तव, कार्यकारी निदेशक, धरोहर, रेलवे बोर्ड के पद पर कार्यरत हैं  
(यह लेख मूल रूप से 'दार्जिलिंग जिला विवरणिका-गजेटियर्स' में प्रकाशित एक धरोहर अंश से अंगीकृत है)

# भाप इंजन से बुलेट ट्रेन

## भारतीय रेल का सफर



श्री विनय कुमार

**भा**प इंजन से बुलेट ट्रेन तक का भारतीय रेल का सफर बहुत ही रोमांचक रहा है। इस सफर में कई बदलाव आए, कई ठहराव आए। हम गिरे, रुके और फिर से चलना शुरू किया या यों कह लीजिए कि अब हमने बुलेट ट्रेन पर सरपट भागने की तैयारी कर ली है।

देश में पहली बार 22 दिसम्बर, 1851 को रेल पटरी पर दौड़ी, जो एक मालगाड़ी थी। यह ट्रेन रुड़की से हरिद्वार के लिए चलाई गई थी। भारत की पहली यात्री ट्रेन 16 अप्रैल, 1853 को चलाई गई। इस ट्रेन में भाप इंजन लगा हुआ था। सिंध, मुल्तान और साहिब नाम के ये तीन भाप इंजन 14 डिब्बों की इस ट्रेन को बोरीबंदर से ठाणे तक खींच कर ले गए थे। 400 यात्रियों के साथ 34 किमी की यह दूरी 1 घंटा 15 मिनट में पूरी की गई।

भारतीय रेल दुनिया की सातवीं सबसे बड़ी नियोक्ता है, जिसमें लगभग 13 लाख से अधिक कर्मचारी काम करते हैं। यह देश में सबसे अधिक रोजगार का सृजन करती है। नेटवर्क के मामले में यह एशिया में प्रथम और विश्व का चौथा बड़ा रेल नेटवर्क है। इसकी पटरी की लम्बाई लगभग 1 लाख 8 हजार किमी है और यह इतनी बड़ी लम्बाई है, जिससे पृथ्वी के ढाई चक्कर लगाए जा सकते हैं। भारतीय रेल एक दिन में धरती से चाँद की दूरी से लगभग ढाई गुना ज्यादा चलती है। इसमें प्रतिदिन ढाई करोड़ यात्री सफर करते हैं। यह संख्या ऑस्ट्रेलिया की

जनसंख्या के बराबर है। इसके अलावा प्रति वर्ष लगभग 1000 मैट्रिक टन सामान भी ढोए जाते हैं। भारतीय रेल सम्भवतः दुनिया की सबसे सस्ती और सुगम सेवा है। यात्री सुविधाओं में बढ़ोतरी करने और रेल नेटवर्क का विस्तार होने के कारण यह देश के लगभग हर भू-भाग पर अपनी पहुँच बना चुकी है।

*सफर की रानी बड़ी सुहानी, अपनी है सुखदाई रेल।  
इसकी-उसकी बात नहीं है, सबकी करे भलाई रेल॥*

भारत की पहली हैरिटेज ट्रेन 'फेयरी क्वीन' में विश्व का सबसे पुराना भाप इंजन लगाया गया, जो सन् 1855 ई. में पहली बार चला था और आज भी चल रहा है। यह 'गिनीज बुक ऑफ द वर्ल्ड रिकॉर्ड' में दर्ज है। ब्रिटेन की एक कंपनी द्वारा निर्मित इस इंजन को सन् 1997 से 'फेयरी क्वीन' ट्रेन में लगाकर एक हैरिटेज ट्रेन के रूप में चलाया जा रहा है। भारत में पहली 'टॉय ट्रेन' 'दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे' (डीएचआर) में चलाई गई। दो फिट नैरो गेज पर चलने वाली इस ट्रेन की रफ्तार इतनी कम होती है कि आप नीचे उतर कर फिर से चढ़ सकते हैं। भारत के सबसे ऊँचे रेलवे स्टेशन 'घूम' तक इसी टॉय ट्रेन द्वारा जाया जा सकता है। यूनेस्को ने इसे विश्व धरोहर मानते हुए सन् 1999 में 'वर्ल्ड हैरिटेज साइट' का दर्जा दिया। यह सम्मान पाने वाली यह विश्व की दूसरी रेल है।

उस समय ट्रेन में टॉयलेट नहीं होते थे। यात्रियों की परेशानी को आप अखिल बाबू के उस पत्र को पढ़कर जान सकते हैं जो आज भी रेलवे संग्रहालय का एक दस्तावेज है। उस पत्र के कारण वर्ष 1909 में पहली बार ट्रेन में टॉयलेट बनाया गया। शुरुआती दौर में ट्रेन के कोच या डिब्बे लकड़ी के बने होते थे, जिस कारण दुर्घटना होने पर बुरी तरह क्षतिग्रस्त हो जाते थे। बाद में इन डिब्बों के निर्माण में स्टील का उपयोग होने लगा। अब तो इस तरह के स्टील डिब्बे बनाए जाने लगे जिससे दुर्घटना के समय एक डिब्बा दूसरे डिब्बे में न घुस पाए और कम-से-कम जान-माल की क्षति हो। अब देश में सिर्फ 'एलएचबी' कोचों का निर्माण किया जा रहा है। पहले ये विदेश से मंगाए जाते थे। यह अधिक मजबूत, कम रख-रखाव व अधिक सुविधाओं वाला कोच है। भारतीय रेल भाप इंजन से अपनी यात्रा शुरू कर डीजल इंजन और फिर विद्युत इंजन से चलने लगी।

विशिष्ट सेवाओं वाली ट्रेन की बात करें तो 'पैलेस ऑन व्हील्स' की याद आती है। 26 जनवरी, 1982 में आरम्भ हुई यह ट्रेन भारतीय रेल की शाही अंदाज व सबसे विलासदायी सेवा वाली ट्रेन है। यह राजस्थान में पर्यटन सेवा को बढ़ावा देने के उद्देश्य से चलाई गई है। इसकी आंतरिक साज-सज्जा, भोजन के मेन्यू और यात्रा कार्यक्रम के चलते इसे वर्ष 2010 में विश्व की विलासदायी रेलगाड़ियों की सूची में चतुर्थ स्थान दिया गया है। नई दिल्ली से चलकर राजस्थान के प्रमुख शहरों का सफर करती हुई आगरा तक जाने वाली इस ट्रेन में भारतीय व्यंजन के साथ-साथ चीनी, यूरोपीय एवं कॉन्टिनेंटल व्यंजन भी परोसे जाते हैं। स्पा, पार्लर, एवं जिम जैसी अत्याधुनिक सुविधायुक्त यह ट्रेन सेवा कई मायनों में विलासितापूर्ण ट्रेन सेवा है।

'पैलेस ऑन व्हील्स' की तर्ज पर महाराष्ट्र की यात्रा को मजेदार बनाने के लिए 'डेक्न-ओडीसी' ट्रेन में आप शाही सफर का मजा ले सकते हैं। देश की आर्थिक राजधानी मुम्बई से शुरू होकर ये ट्रेन रत्नागिरि, सिंधुदुर्ग, गोवा, वेलगाम, कोल्हापुर, पुणे, नासिक, औरंगाबाद, अजंता-एलोरा होते हुए वापस मुम्बई लौट आती है। यह एक सुपर लक्जरी ट्रेन है। यहाँ भी आपको स्पा, टीवी, केबल कनेक्शन, सेलफोन और म्यूजिक चैनल जैसी कई अत्याधुनिक सुविधाएं मिलेंगी। लजीज पकवान, लाजबाब आंतरिक सजावट और मनोरम स्थलों का परिभ्रमण कराने के लिए इसकी आठ दिन की शानदार शाही सवारी एक बेहद रोमांचक एवं यादगार सफर होगी।

भारत के हर एक रंग को, खुलकर है दिखलाती रेल।  
इस कोने से उस कोने तक, सबको है पहुँचाती रेल।।

कुछ ट्रेनों ऐसी हैं जिन्हें अंतरराष्ट्रीय सौहार्द या सम्पर्क को बढ़ाने के उद्देश्य से चलाया गया है। 'समझौता एक्सप्रेस' भारत-पाकिस्तान के वाघा बॉर्डर के पास अटारी स्टेशन से चलने वाली रेलगाड़ी है। 22 जुलाई, 1976 को शुरू हुई यह ट्रेन पाकिस्तान के लाहौर तक जाती है। 'थार एक्सप्रेस' भारत के जोधपुर से पाकिस्तान के कराची शहर तक चलाई जाती है तो 'मैत्री एक्सप्रेस' भारत के कोलकाता से बंगलादेश के ढाका तक चलती है। भारत और बंगलादेश के बीच 9 नवम्बर, 2017 से 'बंधन एक्सप्रेस' भारत के कोलकाता से बंगलादेश के 'खुलना' तक के लिए शुरू की गई है। नेपाल, म्यांमार, भूटान, वियतनाम व थाईलैंड को भी भविष्य में रेल सेवा से जोड़ा जा सकता है।

'राजधानी एक्सप्रेस' भारत की राजधानी नई दिल्ली को देश के विभिन्न राज्यों की राजधानी से जोड़ने के लिए वर्ष 1969 में शुरू की गई। यह एक उच्च वरीयता वाली ट्रेन सेवा है। पूरी तरह वातानुकूलित 'शताब्दी एक्सप्रेस' की शुरुआत 1988 में की गई थी जिसमें सिर्फ बैठने के लिए कुर्सियाँ लगी होती हैं। इन दोनों ट्रेनों में भोजन परोसे जाते हैं।

'तेजस एक्सप्रेस' अत्याधुनिक सुविधाओं वाली देश की पहली हाई-स्पीड ट्रेन है जो अभी हाल में ही चलनी शुरू हुई है। मुम्बई से गोवा के करमाली स्टेशन तक चलने वाली पहली तेजस ट्रेन को 24 मई, 2017 को हरी झंडी दिखाई गई थी। इस ट्रेन की अधिकतम गति 180 किमी प्रति घंटा है। यह देश की पहली ट्रेन है जिसमें स्वतः बंद होने वाले दरवाजे लगे हुए हैं। इसके प्रत्येक सीट पर एलसीडी स्क्रीन, हेडफोन लगे हैं। इसमें बाँयो वैक्यूम शौचालय, बगैर स्पर्श किए चलने वाले नल और हाथ सुखाने की मशीन भी लगी हुई है।

इनके अलावा और भी कई ट्रेनें हैं जो विभिन्न उद्देश्यों, सुविधाओं और किराए को ध्यान में रखते हुए शुरू की गई हैं।

'गतिमान एक्सप्रेस' भारत की पहली सेमी स्पीड ट्रेन है जो दिल्ली से आगरा के बीच वर्ष 2016 में शुरू हुई थी। इसकी अधिकतम गति 160 किमी प्रति घंटा है। 'दूरंतो एक्सप्रेस' लम्बी दूरी की ट्रेन है, जो बीच के स्टेशनों पर बिना किसी व्यावसायिक ठहराव के चलती है। 'डबल डेकर ट्रेन' दो मंजिली ट्रेन है। पहली डबल डेकर ट्रेन धनबाद और हावड़ा के बीच चलाई गई।

'हमसफर एक्सप्रेस' में सभी तृतीय वातानुकूलित डिब्बे लगाए गए हैं। आकर्षक बाह्य पेंट और आंतरिक साज-सज्जा वाली इस ट्रेन के हर डिब्बे में 'एलईडी' स्क्रीन लगी हुई है। 'लाइफ लाइन एक्सप्रेस' एक चलंत अस्पताल है जो कहीं भी चिकित्सकीय जरूरत को पूरा करने के लिए ले जाई जा सकती है। इसमें डॉक्टर सहित एक अस्पताल की सारी सुविधाएं रहती हैं। 'रेड रिबन एक्सप्रेस' लोगों में एड्स के प्रति जागरूकता पैदा करने के लिए तो 'साईस एक्सप्रेस' विज्ञान के प्रति जागरूकता फैलाने के लिए चलाई गई। 'गरीब रथ एक्सप्रेस' लोगों



को कम किराए में वातानुकूलित ट्रेन में सफर कराने के उद्देश्य से चलाई गई। इसमें सभी तृतीय वातानुकूलित श्रेणी के डिब्बे लगाए जाते हैं। 'अंत्योदय एक्सप्रेस' एक आम आदमी की सुपर फास्ट ट्रेन है, जिसमें केवल अनारक्षित डिब्बे लगे होते हैं। इसकी अधिकतम गति 130 किमी प्रति घंटा है। मेल/एक्सप्रेस लम्बी दूरी की यात्रा के लिए हैं, तो वहीं पैसेंजर प्रायः छोटे-बड़े सभी स्टेशनों पर रुकती हुई जाती हैं। उपनगरीय रेल सेवा महानगर के लोकल पैसेंजर की भीड़ को देखते हुए चलाई गई है। कोलकाता की मेट्रो रेल ने भारतीय रेल परिवहन को एक नई पहचान दी। इसे विश्व के अन्य देशों के मेट्रो रेल के समकक्ष बनाया जा रहा है। 'कोंकण रेलवे' ने भारतीय रेल के इतिहास में एक नए अध्याय को जोड़ा है। आप कभी नदियों के बीच से तो कभी पहाड़ के सीने को चीरते हुए 6.5 किमी लम्बी सुरंग से तो कभी आसमान को छूते हुए और कभी गहरी घाटियों में सरपट भागने वाली ट्रेन का आनंद कोंकण रेलवे की सेवा से मुम्बई से मंगलौर तक जा कर उठा सकते हैं।

भारतीय रेल सिर्फ यात्रियों को ही नहीं जरूरत के सामानों यानि खाने-पीने से लेकर कोयला, पत्थर, दूध, पानी, पेट्रोल, एलपीजी जैसी महत्वपूर्ण वस्तुओं को भी देश के एक भाग से दूसरे भाग तक पहुँचाती है। इसने सेना और उसकी जरूरत के सामानों को देश की सीमा या फिर उनके ठिकानों तक पहुँचाती है। इसके लिए कई तरह के डिब्बे उन सामानों की जरूरतों के हिसाब से बनाए गए हैं। ऊपर से खुले टाइप के, बंद टाइप के, टंकी या फिर फ्लैट टाइप के डिब्बे बनाए गए हैं। अगर ये मालगाड़ियाँ बंद हो जाएं तो देश में खाद्यान्न सहित कई आवश्यक सामानों की आपूर्ति ठप हो जाएगी। इसके महत्व को देखते हुए अलग से 'फ्रेट कॉरिडोर' बनाए जा रहे हैं और इसकी गति को बढ़ाकर 100 किमी प्रति घंटा किया जा रहा है।

*लाखों लोग नित्य सफर करें, मंजिल तक पहुँचाई रेल।  
कोयला, चीनी, तेल, सीमेंट, सबकी करे ढुलाई रेल।।*

कुछ रेल दुर्घटनाओं ने रेल की रफ्तार पर ब्रेक अवश्य लगाई, पर हमें रोक नहीं पाई। मानवीय भूल, मशीनरी फेल होना, प्राकृतिक आपदा और आतंकी वारदात, ये सब कुछ ऐसे कारण हैं जिसके वजह से हमने न सिर्फ यात्रियों बल्कि अपने कुछ कर्मचारियों को भी खोया है। इन दुर्घटनाओं के कारण इसकी साख पर बट्टा लगा है, पर रेल हर बार यात्रियों के विश्वास को जीतने में सफल हुई है।

**बुलेट ट्रेन :** इस महत्वाकांक्षी परियोजना के लिए जापान तकनीकी सहयोग के साथ आर्थिक सहयोग भी दे रहा है। भारत की आजादी के 75वें सालगिरह के उपलक्ष्य में 15 अगस्त, 2022 तक इस परियोजना को पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। इसके सुचारु संचालन के लिए भारत के प्रधानमंत्री, श्री नरेंद्र मोदी और जापान के प्रधानमंत्री श्री शिंजो आबे ने बडोदरा में 4,000 लोगों के प्रशिक्षण के लिए प्रशिक्षण संस्थान की भी आधारशिला रखी है।

1,08,000 करोड़ की अनुमानित लागत वाली इस परियोजना से भारतीय रेल विश्व स्तर पर अग्रिम पंक्ति में शुमार हो जाएगी। यह भारत के विकास पर दूरगामी प्रभाव डालेगी। मुम्बई से गुजरात के अहमदाबाद को जोड़ने वाली यह उच्च गति वाली भारत की इकलौती रेल परियोजना होगी। इस रेलमार्ग के कुछ भाग जमीन के अंदर, कुछ जमीन के ऊपर, कुछ जमीन

पर तो कुछ भाग समुद्र के अंदर होंगे। 508 किमी की यह दूरी मात्र 2 घंटे में ही पूरी कर ली जाएगी। वर्तमान में यह दूरी लगभग 7 घंटे में पूरी होती है। इसका किराया भी अधिक नहीं होगा। इसके ट्रैक की चौड़ाई 1,435 मिली मीटर होगी और यह कुल 12 स्टेशनों से होकर लगभग 320 किमी प्रति घंटा की गति से चलेगी।

हालांकि कुछ लोग इस बुलेट ट्रेन परियोजना को लेकर गलतफहमियां पाले हुए हैं और नकारात्मक प्रचार कर रहे हैं, परंतु किसी भी नई परियोजना के शुरुआती दौर में कुछ कठिनाइयों का सामना तो करना ही पड़ता है। बाद में वही जनता के लिए फलदायी सिद्ध होती है। भारत के वर्तमान प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी ने इसे 'नव भारत' की नई पहचान के रूप में चिन्हित किया है।

*छुक-छुक वाली बात छोड़कर, सरपट तेज भगाई रेल।  
बुलेट ट्रेन आने वाली है, तुमको खूब बधाई रेल।।*

रेलवे ने अपने ग्राहकों को कालांतर में कई सुविधाएँ दी हैं। ये सुविधाएँ दिन-ब-दिन बढ़ती ही जा रही हैं, जैसे ऑनलाइन आरक्षण, फ्री वाई-फाई, मोबाइल/ लैपटॉप चार्जिंग पॉइंट, लगभग 50 तरह के संवर्ग के लोगों को किराए में छूट, ऑनबोर्ड हाउस कीपिंग, ऑनलाइन शिकायत निवारण सेवा इत्यादि। एक वाक्या ऐसा भी आया, जब एक ट्वीट पर रेल मंत्री ने चलती ट्रेन में बच्चे के लिए दूध की बोतल उपलब्ध करवा दी। चाहे सुरक्षा से संबंधित या कोई अन्य आरामदायी सुविधा हो, रेलवे सतत् प्रयत्नशील है। आनेवाले दिनों में कई अन्य सुविधाएँ शुरू करने की योजना है। साफ पानी, अच्छा खाना, आरामदायक सीट और साफ-सफाई समेत संरक्षा पर विशेष बल दिया जा रहा है। ट्रेनों के समयबद्ध परिचालन, सुरक्षित व आरामदायी यात्रा उपलब्ध करवाना भारतीय रेल का एक मात्र लक्ष्य है।

*नित नई प्रगति करने वाली, तकनीक नई अपनाई रेल।  
बढ़ा के सुविधा यात्री की, यात्रा को सुगम बनाई रेल।।*

भविष्य में कई योजनाएं ऐसी बनाई जा रही हैं, जिससे भारतीय रेल विश्व के उच्च मानदंड को स्थापित करेगी। कई स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाया जा रहा है। वहाँ एस्केलेटर, लिफ्ट, ऑटोमेटिक वेंडिंग मशीन सहित हवाई अड्डों पर मिलने वाली अत्याधुनिक सुविधाएँ दी जाने की योजना है। प्रधानमंत्री श्री मोदी की अगुवाई वाली सरकार ने जल्द ही 'डायमंड चतुर्भुज परियोजना' के जरिए कई राज्यों को उच्च गति की ट्रेन सेवा से जोड़े जाने की घोषणा है। रेल मंत्री ने बताया कि भारतीय रेल आगामी वर्षों में देश की जीडीपी बढ़ोत्तरी में 2.5' का योगदान देगी। भारतीय रेल ने भाप इंजन से लेकर अब तक, यानी बुलेट ट्रेन तक के अपने सफर को जिस तरह आगे बढ़ाया है, उसमें रेलकर्मियों के साथ-साथ भारत की महान जनता के सहयोग को नकारा नहीं जा सकता है। रेलकर्मियों ने अपने खून-पसीनों से इसे सींचा है, तो यात्रियों के सहयोगात्मक रवैये ने इसे फलने-फूलने में मदद की है। आखिर रेल की सम्पत्ति इस देश की सम्पत्ति है और इसकी रक्षा करना हम सभी भारतीयों का कर्तव्य है। रेल बढ़ेगी, तभी तो हमारा देश बढ़ेगा। ■

*वरिष्ठ व्याख्याता  
पर्यवेक्षक प्रशिक्षण केंद्र, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे*

# रुपये का सफरनामा

श्री अनिल सक्सेना

30 नवम्बर, 2019 को 102 साल का हो गया एक रुपये का नोट। 'रुपया' शब्द का प्रयोग सर्वप्रथम शेरशाह सूरी ने भारत में अपने शासनकाल (1540 ई से 1545 ई) के दौरान किया था। माना जाता है कि शेरशाह सूरी ने अपने शासनकाल में जो रुपया चलाया था, वह एक चांदी का सिक्का था। इस सिक्के का वजन 178 ग्रेन (तकरीबन 11.534 ग्राम) था। शेरशाह सूरी ने तांबे और सोने का सिक्का भी चलाया। तांबे के सिक्के को उस समय 'दाम' और सोने के 'सिक्के' को 'मोहर' कहा जाता था।

मुगल शासनकाल के दौरान पूरे भारतीय उपमहाद्वीप में मुद्रा व्यवस्था को मजबूत और प्रचलित करने के मकसद से तीनों धातुओं के सिक्कों का मानकीकरण किया गया। शेरशाह सूरी के शासनकाल के दौरान चलाया गया 'रुपया' आज तक प्रचलन में है। भारत में ब्रिटिश राज के दौरान भी यह प्रचलन में रहा। इस दौरान इसका वजन 11.66 ग्राम था और इसमें 91.7 प्रतिशत तक शुद्ध चांदी थी। उन्नीसवीं शताब्दी के अंत में रुपया प्रथागत ब्रिटिश मुद्रा विनिमय दर के अनुसार एक शिलिंग और चार पैसे के बराबर था। वहाँ यह एक पाउंड स्टर्लिंग का 1/15 भाग था।

उन्नीसवीं शताब्दी में जब दुनिया में

## बैंकों ने जारी किया बैंकनोट...

भारत में मुद्रा को नियंत्रित करनेवाले भारतीय रिजर्व बैंक का गठन 1935 में हुआ। हालांकि, वर्ष 1770 में 'बैंक ऑफ हिंदुस्तान' नाम से एक निजी बैंक ने सर्वप्रथम बैंक नोट (जो रुपये के तौर पर प्रचलित शब्द है) जारी किया था। 1770 से 1935 के कई निजी बैंकों ने देश में बैंक नोट जारी किए थे। बैंक ऑफ बंगाल, कलकत्ता बैंक, कमर्शियल बैंक, यूनिजन बैंक, गवर्नमेंट बैंक, बैंक ऑफ मद्रास आदि प्रमुख निजी बैंकों ने बैंक नोट जारी किए। पश्चिम भारत में बैंक ऑफ बम्बई, ओरिएण्टल बैंक, कमर्शियल बैंक ऑफ इंडिया आदि निजी बैंकों ने बैंक नोट जारी किए थे।

सर्वाधिक मजबूत अर्थ व्यवस्थाएं स्वर्ण मानक पर आधारित थीं, तब चांदी से बने रुपये के मूल्य में भीषण गिरावट आई।

संयुक्त राज्य अमेरिका और विभिन्न यूरोपीय उपनिवेशों में भारी मात्रा में चांदी के स्रोत मिलने के परिणामस्वरूप चांदी का मूल्य सोने की तुलना में बहुत गिर गया। हालात कुछ ऐसे बदले कि भारत की मानक मुद्रा से विदेशों से अधिक खरीद नहीं की जा सकती थी। इस घटना को 'रुपये की गिरावट' के रूप में जाना जाता है। पहले रुपये (11.66 ग्राम) को 16 आने या 64 पैसे या 192 पाई में बांटा जाता था। भारत में रुपये का दशमलवीकरण सन् 1957 में हुआ। इस प्रकार भारतीय रुपये को 100 पैसों में बांट दिया गया।

जानिए कैसे हुआ था भारत में 1 रुपये के नोट का जन्म, बड़ी दिलचस्प है कहानी

मार्केट में ज्यादातर 10, 50, 100, 500 और 2,000 के नोट ज्यादा दिखते हैं। बाकी तो ज्यादातर 1, 2 और 5 के सिक्के चलते हैं। शादी-ब्याह में भी 101 रुपये का लिफाफा देना हो तो एक रुपये का सिक्का ढूंढते हैं। लेकिन आपको जानकर हैरानी होगी कि पहले के जमाने में सिक्के को हटाकर एक रुपये का नोट लाया गया था। आज एक रुपये का नोट ढूंढने से नहीं मिलता। किसी को दे भी दिया जाए तो वह उसे बहुत सहेज कर रखता है। इसकी शुरुआत का इतिहास भी बड़ा दिलचस्प है। हुआ यूं कि दौर था पहले



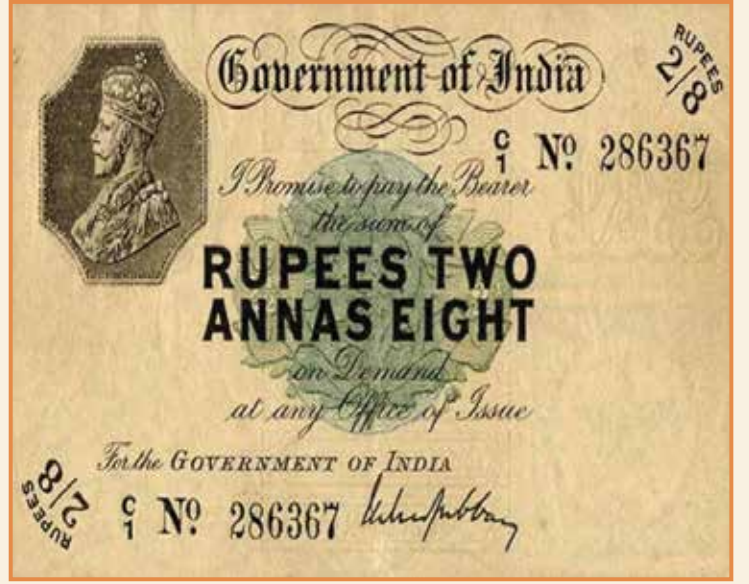
1917 में जारी एक रुपये का पहली बैंकनोट



1940

## ढाई रुपये के नोट

आपने 1, 2, 5, 10, 20, 50, 100, 200, 500, 1000 और 2000 रुपये के नोट तो देखें हैं। कभी आपने ढाई रुपये के नोट के बारे में सुना है? जी हां, आप सही पढ़ रहे हैं। भारत में कभी ढाई रुपये का नोट चलता था। शायद आप इसके बारे में नहीं जानते हैं। आज हम आपको इस ढाई रुपये के नोट के बारे में बताने जा रहे हैं...भारत में आजादी से पहले 22 जनवरी, 1918 को ढाई रुपये का नोट जारी हुआ था। आगामी 22 जनवरी को यह नोट पूरे 103 साल का हो जाएगा। यह नोट एक जनवरी, 1926 तक यानी करीब 8 साल तक चलन में रहा था। ढाई रुपये के इस नोट को आज के समय में काफी दुर्लभ माना जाता है। यही कारण है कि इस ढाई रुपये के नोट की आज कीमत करीब साढ़े सात लाख रुपये है। इस नोट को ब्रिटिश सरकार ने जारी किया था।



विश्वयुद्ध का और देश में हुकूमत थी अंग्रेजों की। उस दौरान एक रुपये का सिक्का चला करता था जो चांदी का हुआ करता था लेकिन युद्ध के चलते सरकार चांदी का सिक्का ढालने में असमर्थ हो गई और इस प्रकार 1917 में पहली बार एक रुपये का नोट लोगों के सामने आया। इसने उस चांदी के सिक्के का स्थान लिया। ठीक सौ साल पहले 30 नवंबर 1917 को ही यह एक रुपये का नोट सामने आया जिस पर ब्रिटेन के राजा जॉर्ज पंचम की तस्वीर छपी थी।

### 1926 में किया गया था बंद

भारतीय रिजर्व बैंक की वेबसाइट के अनुसार, इस नोट की छपाई को पहली बार 1926 में बंद किया गया क्योंकि इसकी लागत अधिक थी। इसके बाद इसे 1940 में फिर से छापना शुरू कर दिया गया जो

1994 तक अनवरत जारी रहा। बाद में इस नोट की छपाई 2015 में फिर शुरू की गई। इस नोट की सबसे खास बात यह है कि इसे अन्य भारतीय नोटों की तरह भारतीय रिजर्व बैंक जारी नहीं करता बल्कि स्वयं भारत सरकार ही इसकी छपाई करती है। इस पर रिजर्व बैंक के गवर्नर के हस्ताक्षर नहीं होते बल्कि देश के वित्त सचिव के दस्तखत होते हैं। पहले एक रुपये के नोट पर ब्रिटिश सरकार के तीन वित्त सचिवों के हस्ताक्षर थे। ये नाम एमएमएस गुब्बे, एसी मैकवॉटर्स और एच. डेनिंग थे। आजादी से अब तक 18 वित्त सचिवों के हस्ताक्षर वाले एक रुपये के नोट जारी किए गए हैं। एक रुपये के नोट की छपाई दो बार रोकੀ गई और इसके डिजाइन में भी कम-से-कम तीन बार आमूल-चूल बदलाव हुए, लेकिन संग्राहकों के लिए यह अभी भी अमूल्य है।

### कानूनी भाषा में कहते थे 'सिक्का'

कानूनी आधार पर एक रुपये का नोट ही एक मात्र वास्तविक 'मुद्रा' नोट (करेंसी नोट) है। बाकी सब नोट धारीय नोट (प्रॉमिसरी नोट) होते हैं जिस पर धारक को उतनी राशि अदा करने का वचन दिया गया होता है।

पहले विश्वयुद्ध के दौरान चांदी की कीमतें बहुत बढ़ गई थी। इसलिए जो पहला नोट छपा गया उस पर एक रुपये के उसी पुराने सिक्के की तस्वीर छपी। तब से यह परंपरा बन गई कि एक रुपये के नोट पर एक रुपये के सिक्के की तस्वीर भी छपी होती है। शायद यही कारण है कि कानूनी भाषा में इस रुपये को उस समय 'सिक्का' भी कहा जाता था।



1949



1951



1959

## ऐसे शुरू हुआ एक रुपये का नोट

पहले विश्वयुद्ध के दौरान जब देश में अंग्रेजों की हुकूमत थी उस दौरान एक रुपये का सिक्का चला करता था जो चांदी का हुआ करता था, लेकिन युद्ध के चलते सरकार चांदी का सिक्का ढालने में असमर्थ हो गई और इस प्रकार सन् 1917 में पहली बार एक रुपये का नोट लोगों के सामने आया। इसने उस चांदी के सिक्के का स्थान लिया। ठीक सौ साल पहले 30 नवंबर, 1917 को ही यह एक रुपये का नोट सामने आया जिस पर ब्रिटेन के राजा जॉर्ज पंचम की तस्वीर छपी थी।



आजादी से पहले का नोट

## डॉलर की चकाचौंध ने जकड़ा

पिछले 72 वर्षों में कई राजनीतिक और आर्थिक घटनाओं ने रुपये की कीमत को प्रभावित किया है। आजादी के समय देश के ऊपर कोई विदेशी कर्ज नहीं था, लेकिन आजादी के बाद भारत ने जन कल्याण और विकास योजनाओं हेतु धन जुटाने की खातिर विदेशों से कर्ज लेना शुरू किया। इसके लिए भी रुपये का अवमूल्यन किया गया। चीन के साथ सन् 1962 में और पाकिस्तान के साथ सन् 1965 में हुए युद्धों से देश का बजट बिगड़ गया और इससे बाध्य होकर सरकार ने रुपये का अवमूल्यन किया और डॉलर की कीमत 7.57 निर्धारित की गई। बाद में अमेरिकी डॉलर का प्रभुत्व बढ़ता गया और उसके मुकाबले ब्रिटिश मुद्रा का प्रभुत्व कम होता गया। इसके मद्देनजर भारतीय रुपये का संबंध सन् 1971 में ब्रिटिश मुद्रा से खत्म कर दिया गया और उसे सीधे तौर पर डॉलर से जोड़ दिया गया। उस समय एक डॉलर की कीमत 8.39 रुपये थी। सन् 1985 में रुपये की कीमत गिर कर 12 रुपये प्रति डॉलर हो गई।



आजादी के बाद का नोट

## ऐतिहासिक अवमूल्यन

नब्बे के दशक की शुरुआत में भारत के सामने भुगतान संतुलन का गंभीर संकट पैदा हो गया, जिससे मुद्रा का अवमूल्यन करना पड़ा। देश महंगाई, कम वृद्धि दर और विदेशी मुद्रा की कमी से जूझ रहा था। विदेशी मुद्रा तीन हफ्तों के आयात के लिए भी पर्याप्त नहीं थी। ऐसी हालत में अवमूल्यन करके रुपये की कीमत 17.9 रुपये प्रति डॉलर निर्धारित की गई। वर्ष 1993 भारतीय रुपये के

इतिहास में बहुत ही महत्वपूर्ण माना जाता है। इस वर्ष रुपये को बाजार के हिसाब से परिवर्तनीय घोषित कर दिया गया। अब रुपये की कीमत मुद्रा बाजार के हिसाब से निर्धारित की जाने लगी। इसके बावजूद यह प्रावधान था कि रुपये की कीमत में अत्यधिक अस्थिरता की स्थिति में भारतीय रिजर्व बैंक इसमें हस्तक्षेप करेगा। 1993

में डॉलर की कीमत 31.37 रुपये थी। तत्कालीन वित्त मंत्री ने रुपये को परिवर्तनीय बनाया था। इससे विदेशी निवेश में तेज वृद्धि हुई और आर्थिक प्रगति की गति बढ़ी, लेकिन सवाल उठता है कि जब हम पूरे विश्व से आयात-निर्यात करते हैं, तो फिर अमेरिकी मुद्रा डॉलर पर इतनी निर्भरता क्यों है? ■

लेखक

भूतपूर्व टूरिस्ट गाइड, पर्यटन विभाग, बिहार सरकार  
सेवानिवृत्त शाखा प्रबंधक, भारतीय स्टेट बैंक

# कौतुहल से भरा अंडमान और निकोबार

श्री मुकुल श्रीवास्तव

सेल्युलर जेल में स्मारक

सुबह धूप निकली हुई थी, हालाँकि जून महीने में आने के लिए कई लोगों ने शंका जताई थी कि मेरी यात्रा बरसात के कारण चौपट हो सकती है पर सौभाग्य से बरसात से फिलहाल अभी तक कोई समस्या नहीं नजर आ रही थी। पहले सेल्युलर जेल के भ्रमण का कार्यक्रम था। हालाँकि हम पिछली रात में इसके दर्शन कर चुके थे पर आज दिन की रौशनी में क्रांतिकारियों के तीर्थ को देखने का मजा अलग था। हमारे होटल से सेल्युलर जेल का रास्ता मुश्किल से दस मिनट का था।

जहाँ आज जेल है कभी यहाँ एक विशाल पहाड़ हुआ करता था। यह जेल बनाने के लिए इस पहाड़ को काट दिया गया था। सेल्युलर जेल का बचा हिस्सा आज एक तीर्थ है जो हमें याद दिलाता है कि ये स्वतंत्रता कितने संघर्ष और मानव जानों की कीमत पर मिली है। हम समय से पहले सेल्युलर जेल पहुँच गए थे। जेल के सामने एक पार्क बना हुआ है। मेरा कौतुहल मुझे वहाँ ले गया। इस पार्क का नाम था वीर सावरकर पार्क जहाँ यहाँ स्वतंत्रता की लड़ाई में शामिल उन सात वीरों की प्रतिमाएँ हैं, जिन्होंने जेल की अमानुषिक यातना के बीच यहाँ पर अंतिम सांस ली। जिनके नाम हैं इंदू भूषण रे, बाबा भान

सिंह, मोहित मोइत्रा, पंडित राम रक्खा बाली, महावीर सिंह, मोहन किशोर नामदासा। ये सभी जेल में हुई भूख हड़ताल में अंग्रेजों द्वारा जबरदस्ती नली द्वारा हड़ताल तुड़वाने की कोशिश में शहीद हुए। इस पार्क के पीछे एक खूबसूरत स्टेडियम बना हुआ था।

मैं अभी उस दौर की यादों में खोया हुआ ही था कि जेल के अन्दर जाने का समय हो गया। जेल के द्वार पर वीर सावरकर का उद्बोधन लिखा हुआ है “यह तीर्थ महातीर्थों का है, मत कहो इसे काला पानी, तुम सुनो यहाँ की धरती के कण कण से गाथा बलिदानी”। सामने जेल का परिसर दिखता है उस परिसर में सबसे पहले 1857 के स्वतंत्रता संग्राम में इस जेल की कैद में शहीद हुए लोगों की याद में एक स्मारक बना है वहीं उन सेनानियों की याद में एक ज्योति भी अनवरत जलती रहती है। जेल का एक चक्कर लगाते हुए मैं सोच रहा था। इन छोटे से कमरों में आज से नब्बे साल पहले बगैर बिजली और पंखे के कैसे लोग रहते होंगे। जून के पहले हफ्ते में यहाँ खासी गर्मी पड़ रही थी उस वक्त क्या हाल होता होगा जब चारों ओर समुद्र, उमस बोलने बतियाने के लिए कोई नहीं। दिन भर जानवरों के काम को इंसानों द्वारा लिया जाता था।



सेल्युलर जेल का बाहरी भाग



सावरकर पार्क



मैक्रूज - हमें हेवेलॉक ले जाने वाला

थकने पर बेइंतहा मार जिसकी गवाह इस जेल की दरो दीवारें थीं। आखिर कौन थे वो आजादी के मतवाले जो फिर भी नहीं झुके। यहाँ दो घंटे में हमारा प्यास से बुरा हाल था। जेल परिसर से बाहर निकलते ही हम लोगों ने नारियल पानी पिया और आधे घंटे सुस्ताये। जब यह जेल अपने पूरे आकार में रही होगी कितना वीभत्स माहौल यहाँ रहा होगा। इसका नाम सेल्युलर जेल इसलिए पड़ा क्योंकि इसमें हर कैदी के लिए अलग-अलग सेल बनाए गए थे। इसका उद्देश्य था कि हर कैदी बिल्कुल एकांत में रहे और मनोवैज्ञानिक तौर पर बिल्कुल टूट जाए। जेल तीन मंजिला है। बची हुई जेल की इमारत में सौभाग्य से वीर सावरकर की कोठरी सुरक्षित रह गई। राजनैतिक कारणों से सावरकर अक्सर चर्चा में रहते हैं। देश के दो राजनैतिक दल अक्सर उनकी विरासत पर सवाल जवाब करते हैं। उन्हें दो उप्रकैद की सजा एक साथ मिली थी। इस हिसाब से उन्हें 1961 में जेल से बाहर आना चाहिए था। वे इस जेल में दस साल रहे। उस वक्त के माहौल में कोई यहाँ दस दिन बिता दे मेरे लिए वही बड़ी बात थी, दस साल तो बहुत बड़ी बात है वो भी देश के नाम पर। यहीं मुझे बताया गया कि उनके भाई भी इसी जेल में कैद थे जिसकी उनसे मुलाकात तीन साल बाद हुई। सवालियों से तो परे भगवान भी नहीं पर उनकी देशभक्ति पर सवाल नहीं उठाया जा सकता। उनकी कोठरी के ठीक नीचे फांसी घर था, जहाँ एक साथ तीन लोगों को फांसी दी जाती थी। मैं सावरकर की कोठरी के सामने खड़े होकर नीचे देखते हुए सोच रहा था, दस साल में उन्होंने न जाने कितने हँसते बोलते इंसानों को लाश में बदलते देखा होगा। कितना मुश्किल होता होगा एक इंसान के तौर पर अपनी आँखों के सामने यह सब होते हुए देखना। फांसी

घर में घुसते ही मेरे हाथ उस जमीन को प्रणाम किए हुए बगैर न रह सके। हमारे असली तीर्थ तो यही हैं मैं उस कमरे में चुपचाप उन दृश्यों की कल्पना कर रहा था। जब आजादी के मतवालों को फांसी दी जा रही होगी। उसके नीचे वह कमरा जहाँ मृतशरीर हवा में झूल रहा होता था और उसे रस्सी से उतार कर समुद्र में बहा दिया जाता है। मैं उन कमरों की दीवारों को छूकर देख रहा था। काश ये बोल सकती तो क्या बोलती? क्या-क्या इन दीवारों ने देखा और सहा होगा? अतीत से संवाद करते-करते मुझे वक्त का ख्याल ही न रहा कि अब चलना है। 11 फरवरी, 1979 को तत्कालीन प्रधानमंत्री मोरारजी देसाई ने सेल्युलर जेल को राष्ट्रीय स्मारक के तौर पर राष्ट्र को समर्पित किया। अंडमान का हेवेलोक द्वीप हमारा इन्तजार कर रहा था।

हेवेलॉक द्वीप का रास्ता समुद्री मार्ग से पोर्ट ब्लेयर से करीब ढाई घंटे का था, जिसके लिए हमें जहाज फिनिक्स बे बंदरगाह से मिलना था। मैक्रूज कम्पनी का यह क्रूज हमें ढाई बजे पोर्ट ब्लेयर से निकलने वाला था। किसी बंदरगाह से कहीं जाने के लिए पानी के जहाज की यहाँ हमारी पहली यात्रा होने वाली थी। यहाँ भी हवाई जहाज की तरह नियम थे। क्रूज के चलने के समय से एक घंटा पहले बंदरगाह पर रिपोर्ट करना होता है। बंदरगाह में घुसने से पहले सबका पहचान पत्र जांचा गया फिर सिक्योरिटी चेक, सामान स्कैनर में जांचा गया और शरीर की भी जांच हुई। अब हम पोर्ट ब्लेयर फिनिक्स बे के अन्दर पहुँच चुके थे वहाँ इस वक्त कोई जहाज आया हुआ था लोग उससे उतर रहे थे थोड़ी देर में वो जहाज अपने सफर पर निकल गया। हमने दरियाफत की हमारा क्रूज कब आएगा, हमें इन्तजार करने को कहा गया और बताया गया कि जब जहाज आएगा इसकी उद्घोषणा होगी। इन्तजार करने के अलावा कोई चारा नहीं था पर क्रूज की सवारी को लेकर मन बड़ा रोमांचित था कारण सीधा था मेरा हिन्दी फिल्मों का ज्यादा देखना जिसमें तरह-तरह के क्रूज देखे थे। हालांकि इससे पहले गोवा में क्रूज पर चढ़ा जरूर था पर कहीं जाने के लिए नहीं बस समुद्र में एक चक्कर लगा कर वो वापस हमें छोड़ गया। इस बार पूरी यात्रा क्रूज पर होनी थी। सारे सामान के साथ हम लोग अपने क्रूज का इन्तजार कर रहे थे। बंदरगाह पर किसी बस स्टेशन जैसा नजारा था क्योंकि उस वक्त मैक्रूज का समय था इसलिए सारे यात्री उसी जहाज के थे। एक छोटी-सी कैंटीन भी जहाँ लोगों की भीड़ लगी थी। यहाँ पर मेनलैंड (मुख्य भूमि) यानी चेन्नै, कोलकाता के लिए जाने वाले जहाजों के बारे में जानकारी ली जा सकती है। अंडमान जाने के लिए हवाई सेवाएं रोज हैं पर पानी के जहाज रोज नहीं चलते। किस दिन जहाज आएगा और उसकी किस दिन रवानगी होगी इसकी जानकारी एक महीने पहले जारी की जाती है। यह फिनिक्स बे में लगे सूचना पट्ट या अंडमान सरकार की वेबसाइट पर देखा जा सकता है। कुल तीन

हेवेलॉक में स्वागत है



जहाज हैं जो पोर्ट ब्लेयर से तीन शहरों चेन्नै, विशाखापट्टनम और कोलकाता के बीच चक्कर लगाते हैं। इनके नाम हैं 'एमवी स्वराज दीप', 'एमवी हर्षवर्धन' और 'एमवी कॅपबेल बे'।

अंडमान में रोड के अलावा ज्यादातर परिवहन पानी के माध्यम से ही होता है जिसमें तीन तरह के साधनों का प्रयोग होता है। पहला है फेरी जो होता है बड़े पानी के जहाज जैसा पर इसमें विलासिता की चीजें ज्यादा नहीं होती इसमें इंसानों के साथ गाड़ियाँ बस भी चढ़ा ली जाती हैं। दूसरा मोटर बोट। ये आकार में काफी छोटी होती हैं और ज्यादातर यहाँ के निवासियों और पर्यटकों द्वारा प्रयोग में लाई जाती हैं। तीसरा क्रूज जो दुनिया भर की तमाम विलासिताओं के साथ बड़े पानी के जहाज जैसा होता है।

हम क्रूज से हेवेलॉक की यात्रा करने वाले थे। थोड़ी देर में घोषणा हुई कि हमारा क्रूज आ चुका है। लोग लाइन में लगकर धीरे-धीरे सरकने लगे। मेरी समझ में नहीं आ रहा था हमारा सामान कैसे जाएगा। हवाई जहाज में सामान तो पहले ही चला जाता है पर हमारा सामान अभी तक हमारे साथ था। अपने सामान को ढकेलते हम अपने जहाज के सामने थे। अब कहाँ से जहाज में घुसना था इसके बारे में सोच ही रहे थे कि देखा कुछ लोगों को सामान सहित पीछे भेजा जा रहा था। मतलब सामान पीछे जमा होगा। हमने भी जमा कर दिया। न कोई रसीद मिली न टिकट देखा गया बस हमने सामान पकड़ा दिया और आगे के रास्ते से क्रूज में घुस गए। अन्दर हवाई जहाज जैसा नजारा पर जगह उससे कहीं ज्यादा थी। क्रू ने हमारे टिकट देखकर हमारी सीटें बता दीं। हम अपनी सीटों पर अच्छे बच्चे की तरह जम गए। थोड़ी देर में दरवाजे बंद हो गए और हमें हवाई जहाज की तरह आपातकाल में क्या करें की हिदायतें दी जाने लगीं। ये अलग बात है ये हिदायतें एक वीडियो के माध्यम से दी जा रही थीं। थोड़ी देर में हमें समझ में आ गया हमारा जहाज आधे से ज्यादा खाली है और हम कहीं भी उछल कूद मचाने के लिए स्वतंत्र हैं। हवाई जहाज की तरह यहाँ इतना तगड़ा अनुशासन नहीं था। जहाज करीब चालीस किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चल रहा था। शुरुआती हिचकोलों के बाद जहाज शांत समुद्र में आ गया और स्थिर होकर अपने गंतव्य की तरफ बढ़ चला। जैसे ही जहाज बंदरगाह से चला मैंने एक अनोखी बात देखी। बंदरगाह की दीवार पर बड़े-बड़े टायर लगे थे और ऐसा ही नजारा हेवेलॉक में देखने को मिला जब हमारा क्रूज वहां रुक रहा था। मैंने जब इसका कारण पता करने की कोशिश की तो पता लगा यह टायर जहाज के बाहरी आवरण

को बंदरगाह की दीवारों से रगड़ से बचाने के लिए लगाए जाते हैं। इससे जहाज की खूबसूरती भी नहीं खराब होती और रगड़ से होने वाली टूट-फूट भी नहीं होती। वैसे ढाई घंटे का हेवेलॉक का सफर एक बंद जेल जैसा था। आप जहाज से निकल कर सुरक्षा कारणों से डेक पर नहीं जा सकते थे। बस जहाज की खिड़कियों से बाहर के समुद्र का नजारा ले सकते थे। चूँकि क्रूज में गाने और अंडमान के ऊपर वृत्तचित्र दिखाए जा रहे थे तो समय काटना थोड़ा आसान हो गया। शाम के करीब चार बजे एक साइरन जहाज में सुनाई पड़ा मतलब हम हेवेलॉक पहुँच चुके थे। अंडमान के द्वीपों की खास बात है इनका हरियाली से भरा -पूरा होना। केंद्र सरकार के अधीन होने के कारण और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण होने के कारण यहाँ नियम कानून का पालन कड़ाई से होता है। यहाँ स्थाई निर्माण करने के लिए पर्यावरण संबंधी क्लियरेंस लेना पड़ता है इसलिए यहाँ की हरियाली अभी बची हुई है।

यह बात भी सही है कि अब यहाँ पर्यटकों का दबाव बढ़ रहा है और लौटते वक्त मैंने यहाँ के स्थानीय अखबार में खबर पढ़ी कि किसी गाँव के जिला पंचायत अध्यक्ष ने अपना पक्का मकान बना लिया वो भी बगैर अनुमति लिए। यहाँ के पहाड़ और जंगल कब तक बचेंगे कह पाना मुश्किल है क्योंकि जनसंख्या का दबाव यहाँ बढ़ रहा है। उत्तर प्रदेश, चेन्नै, पश्चिम बंगाल और बिहार के लोग यहाँ आ कर बस रहे हैं और बाद में वे अपने रिश्तेदारों को बुलाकर भी बसवा रहे हैं। यहाँ पर्यटन के अतिरिक्त कुछ खास नहीं है इसलिए ज्यादा से ज्यादा होटल और रिसोर्ट खोलने की होड़ मची है। हेवेलॉक के जिस रिसोर्ट में हम रुके थे उसके ठीक सामने ऐसे ही एक होटल का निर्माण जारी था। शायद अगली बार उस जगह इतनी शान्ति मुझे न मिले। हेवेलॉक पर उतरते ही हमारा स्वागत हरे भरे समुद्र ने किया। क्रूज से सामान उतारा गया हम अपने रिजोर्ट की तरफ बढ़ चले।

हेवेलॉक एक छोटे कस्बे जैसा है। जेट्टी से आगे बढ़ने पर एक छोटा-सा बाजार पड़ता है जहाँ काम आने वाली सारी चीजें उसी कीमत पर उपलब्ध हैं, जैसी मुख्य भूमि पर। शाम होने को आ रही थी। सड़कों पर आवाजाही कम हो रही थी। वैसे भी जनसंख्या ज्यादा न होने के कारण मुख्य बाजार छोड़ कर कहीं कोई भीड़ नहीं थी। यहाँ के द्वीपों की खास बात यह है कि यहाँ किसी तरह का कोई अपराध नहीं है। नारियल के पेड़ और बांस के झुरमुटों से गुजरते हुए हम रिजोर्ट से सीधे काला पत्थर बीच की ओर चल पड़े। यहाँ के बीच गोवा के बीच की तरह



बड़े-बड़े टायर जो जहाज को रगड़ से बचाते हैं



काला पत्थर बीच



समुद्री स्नान का आनंद लेते हुए लोग

हैपीनिंग नहीं हैं। उसका बड़ा कारण शराब का बहुतायत में न उपलब्ध होना और दूसरा अंडमान पर हर कोई नहीं पहुँच सकता इसलिए सब कुछ बड़ा अनुशासित और शांत है।

रिसॉर्ट पहुँचते ही फैसला यह किया गया कि काला पत्थर बीच का चक्कर लगा लिया जाए और समुद्र को करीब से महसूस कर लिया जाए। अंडमान आए हुए हमें चौबीस घंटे से ज्यादा वक्त बीत चुका था लेकिन समुद्र के पानी को छूने का मौका नहीं मिला था तो हमारे रिसॉर्ट से लगभग पांच किमी की दूरी पर था काला पत्थर बीच। काला पत्थर बीच का अभी व्यवसायीकरण नहीं हुआ है। एकदम शांत माहौल। कुछ दुकानें जिसमें नारियल पानी और मैगी उपलब्ध है। कुछ दुकानें नहाने के लिए कपड़े भी बेच रही थीं। बीच पर भी कोई ज्यादा भीड़ नहीं थी। हमने मौका गंवाए बिना समुद्र में एक डुबकी लगा ली पर गोवा और पुरी के समुद्र के मुकाबले यहाँ के समुद्र का पानी बहुत ज्यादा खारा लगा। हो सकता है यह मेरा भ्रम हो। समुद्र के साथ अठखेलियाँ करते हुए ज्यादा वक्त नहीं बीता था कि एक जोरदार सीटी की आवाज सुनाई पड़ी, जो इशारा था कि समुद्र से बाहर आने का वक्त हो चुका है। समुद्र में तैनात गार्ड सबको पानी से बाहर आने का इशारा कर रहे थे। इसके दो कारण थे, पहला अँधेरा होने का था ऐसे में अगर समुद्र में कोई रह गया तो उसका कोई पता नहीं चलेगा क्योंकि आस-पास, दूर-दूर तक कोई आबादी नहीं थी दूसरा शाम के वक्त समुद्र में ज्वार आता है जिससे समुद्र में गए लोगों को खतरा हो सकता है।

हम बेमन से समुद्र से बाहर निकले। हमारे देखते-देखते सूरज भी डूब गया। उस गोधूलि में हम उस उमस भरे दिन नमकीन बदन के साथ, प्रकृति के कई रंग एक साथ देख रहे थे। हम वाकई खुशानसीब थे जो देश की इस अंतिम सीमा में अनछुए प्राकृतिक दृश्यों को निहार पा रहे थे। हमारे सामने एक छोटी सी नाव पर चार व्यक्तियों का एक समूह पतवार खेते हुए समुद्र में मेरी नजरों से ओझल हो गया। इस विशाल समुद्र में वो भी एक छोटी सी नाव पर कहाँ जा रहे थे वे लोग इसका पता न चल सका। थोड़ी देर मैंने उस खाली हो चुके समुद्री किनारे पर नंगे पैर चहलकदमी की। जब हम वापसी के लिए निकले रात की कालिमा माहौल को घेर चुकी थी। नारियल पानी चूँकि हर जगह बहुतायत से उपलब्ध है मैंने नारियल पानी पी कर अपनी प्यास बुझाई और अपने रिसॉर्ट वापस आ गए।



स्कूबा डाइविंग

अगले दिन हमें दुनिया के सबसे खूबसूरत 'समुद्री बीच' में से एक राधानगर बीच की यात्रा करनी थी पर उससे पहले हमें विकल्प दिया गया कि 'क्या हम स्कूबा डाइविंग करना चाहते हैं?' जीवन में कोई एडवेंचर तो बचा नहीं था इसलिए सोचा गया क्यों न एक चांस लिया जाए। शुरुआत में तो लगा यूँ हो जाएगा। हमारे हाँ कहते ही पहले हमें एक जिप्सी में लादा गया और एक बियावान से एरिये में ले जाया गया जो स्कूबा डाइविंग सेंटर था।

वहाँ दो जवान लड़कों ने हमारा स्वागत किया और हमें स्कूबा डाइविंग के बारे में बताया गया। उनके दो स्लॉट थे। सुबह छ बजे से आठ बजे तक प्रीमियम और आठ बजे से एक बजे तक नार्मल। प्रीमियम का शुल्क चार हजार रुपये मात्र जिसमें आधे घंटे की स्कूबा डाइविंग फोटोग्राफ और वीडियो भी शामिल थे जबकि नार्मल में सब कुछ वही था पर समय बदल गया था। मैंने पूछा समय बदलने से पैसा कम क्यों हो रहा है? तब मुझे बताया गया कि सुबह छ से आठ समुद्र के भीतर दृश्यता अच्छी रहती है उसके बाद लोगों के आने जाने से दृश्यता प्रभावित होती है। इसलिए समुद्री जीवन उतना स्पष्ट नहीं दिखता। हमारे पास कोई विकल्प नहीं था क्योंकि तब तक सुबह के दस बजे तक थे। हमारे सामने दो फॉर्म रख दिए गए जिसमें अपने स्वास्थ्य और बीमारियों का ब्यौरा देना था, साथ ही यह भी घोषणा करनी थी कि इस दौरान अगर कोई दुर्घटना हो जाती है तो कम्पनी की कोई जिम्मेदारी नहीं होगी। वो फॉर्म इतना बड़ा था कि मुझे डर लगना शुरू हो गया। मैंने अपने इंस्ट्रक्टर से पूछा क्या यह वाकई में सुरक्षित होने वाला है? उसने आत्मविश्वास से कहा आप बिलकुल चिंता न करें एक आदमी जब तक आप पानी के नीचे रहेंगे, आपके साथ रहेगा। आपको बस अपने आपको उसके हवाले करके समुद्र के अन्दर की खूबसूरती को निहारना है। अब फंस चुके थे। अगर कहते डर लग रहा है तो और परेशानी क्योंकि अगुआ हमीं थे। मैंने अपने डर को कम करने के लिए अपने इंस्ट्रक्टर से बातचीत शुरू कर दी, कागजी कार्यवाही के बाद हमें विशेष डिजाइन वाले स्कूबा सूट पहनने थे जिसमें समय लग रहा था।

मेरा इंस्ट्रक्टर जिसका नाम अब मैं भूल चुका हूँ, चेन्नै का एक ऑटोमोबाईल इंजीनियर था जो एक बार हेवेलॉक घूमने आया फिर नौकरी छोड़ कर यहीं रह गया। स्कूबा डाइविंग का उसने कोर्स वगैरह शायद पुदुचेरी से किया फिर यही काम करने



समुद्र के अन्दर का जीवन

लग गया। उसने बताया जैसे बहुत कमाए पर अब वो जीवन का लुत्फ उठाना चाहता था। मैंने उसे बधाई दी और कहा दोस्त इस देश में बहुत कम ऐसे खुशनसीब लोग हैं जो वो कर पा रहे हैं। जो वो अपने जीवन में वाकई करना चाहते हैं। आज भी उस मृदुभाषी श्यामवर्णी इंसान का चेहरा मेरी आँखों के आगे घूम जाता है जो अपनी शर्तों पर जीवन जी रहा है। हमने अपने डर को काबू करने के लिए कहा यहाँ सिर्फ अंडमान राज्य की गाड़ियाँ दिखती हैं। उसने दार्शनिक अंदाज में कहा “यहाँ आने के रास्ते तो बहुत हैं पर जाने का एक ही”। इसीलिए गाड़ियों की चोरी नहीं होती, कोई चुरा के ले के कहीं जाएगा। मन में आया उससे कहूँ क्या यहाँ कबाड़ी नहीं है जो गाड़ियाँ काट डालते हैं और आपको कभी पता ही नहीं चलता आपकी गाड़ी गई कहाँ?

बातों-बातों में हम तैयार हो गए। काले नीले रंग का स्किन टाईट सूट, नाक को ढँकते हुए आँखों पर लगने वाला चश्मा, बड़े-बड़े पैर की साईज के फिन लेकर हमें उसकी मारुती वैन में बैठा दिया गया। गाड़ी में हमारे साथ बड़े और भारी ऑक्सीजन सिलेंडर, कमर पर बांधे जाने वाला पल्शरों का एक पट्टा सब लाद दिया गया। अब हमें उस जगह जाना था जहाँ से हम सबको स्कूबा डाइविंग के लिए समुद्र के भीतर ले जाया जाने वाला था। तब तक मैं बहुत प्रसन्न और स्कूबा के लिए बड़ा उत्सुक था। स्कूबा डाइविंग की जगह हेवेलॉक की जेटी (वो स्थान जहाँ से जहाज आते और जाते हैं) के करीब थी। करीब दस मिनट की यात्रा के बाद हमारी वैन उस जगह रुक गई। कई छोटे बच्चे हँसते-मुस्कराते स्कूबा डाइविंग का अपना सेशन करके लौट रहे थे। उनको हँसते मुस्कराते देख कर मेरा डर कुछ कम हुआ। मंग्रोव के जंगलों के किनारे उस जगह लोगों का काफी हुजूम था। बच्चे बूढ़े और जवान समुद्र के अन्दर की अनोखी दुनिया को देखना चाह रहे थे। हम भी उन लोगों के हुजूम में शामिल हो गए। एक रजिस्टर में सबके नाम दर्ज किए गए जो समुद्र के अंदर जा रहे थे साथ ही उनके इंस्ट्रक्टर के भी नाम। अब हम उथले समुद्र में थे।

पीठ पर ऑक्सीजन के सिलेंडर लाद दिए गए पैरों में फिन, अब हमारा ट्रेनिंग सेशन शुरू हुआ। बीस फीट पानी के नीचे आप कुछ बोल नहीं सकते क्योंकि मुंह में ऑक्सीजन के सिलेंडर की पाईप लगी हुई होती। इसलिए नीचे इशारों से काम



बीस फुट पानी के नीचे से ऐसे दिखता है समुद्र

चलाया जाता है। वो सारे इशारे सिखाए गए। मुंह में पानी चला जाए तो क्या करना है, चश्मा गन्दा हो जाए तो बगैर हाथ के उसे कैसे साफ करना आदि, आदि।

अब बारी थी पानी के अन्दर जाने की उससे पहले ट्रायल, उससे पहले अपने चश्मे के देखे जाने वाले भाग पर थूकने को कहा गया। फिर उस थूक को उंगली से उस प्लास्टिक के चश्मे को रगड़ने को कहा गया, हमारे पास इसके अलावा कोई चारा नहीं था। ये थूकने का काण्ड क्यों करवाया गया इसका कोई स्पष्ट उत्तर नहीं मिला। शायद थूक में खारा पन नहीं होता इसलिए चश्मा ठीक से साफ हो जाता है जो भी हो। अभी मेरी और मौज ली जाने वाली थी। मुझसे ट्रायल के तौर में समुद्र के पानी में डुबकी लगाने को कहा गया मैंने डुबकी के बाद कहा “यहाँ का पानी ज्यादा खारा क्यों है”

उसका जवाब भी तुर्की बा तुर्की था उसने कहा यहाँ ज्यादा टूरिस्ट हैं ये उनके पेशाब के कारण है। तो पेशाब और थूक के बीच हम स्कूबा के लिए तैयार हो रहे थे। स्कूबा के लिए जरूरी है कि आप भूल जाएँ कि आपके पास नाक जैसी भी कोई चीज है आपको मुंह से ही सांस लेनी है और छोड़नी और ये लय जहाँ टूटी वहाँ आप संकट में पड़ जाएँगे। नाक को चश्मे का कवर ढाँक कर बंद देता है फिर भी थोड़ी बहुत सांस आप उससे ले सकते हैं। लेकिन समुद्र के अंदर अगर ऐसा हुआ तो समुद्र का पानी भी नाक के अंदर जाएगा और जो समस्या पैदा कर देगा।

आपको समुद्र के अंदर अपनी समस्या से खुद निपटना है। घबराना नहीं है और शांत दिमाग से समस्या का हल ढूँढना है। जैसे-जैसे आप नीचे जाएँगे पानी का दबाव बढ़ेगा और कान बंद होंगे। इसलिए हमें अपनी पहले से ही बंद नाक को हाथ से और बंद करके जोर से नाक से सांस छोड़नी होगी जिससे कान का भारीपन हट जाए। मैं दो मिनट भी पानी में नहीं टिक पा रहा था और घबरा के ऊपर आ जा रहा था। अभी तो हम गहरे पानी में गए भी नहीं तब मेरा यह हाल था। मैं अपने इंस्ट्रक्टर की सारी हिदायतें मान रहा था पर फिर भी घबरा जा रहा था। यही अंतर होता है थ्योरी और प्रैक्टिकल में। ■

डिपार्टमेंट ऑफ जर्नलिज्म एंड मासकम्यूनिकेशन  
लखनऊ विश्वविद्यालय

क्रमशः ...

# चन्देरी

रीतिका अग्निहोत्री

**म**लवा का प्रवेशद्वार चन्देरी अपनी शानदार खूबसूरती, धार्मिक एवं ऐतिहासिक महत्त्व के लिए प्रसिद्ध है। प्रकृति ने भी चन्देरी पर बहुत मेहरबानी की है। विन्ध्य पर्वत शृंखला के चन्द्राकार पर्वतों की गोद में आबाद चन्देरी से रू-ब-रू होने के लिए दिल्ली-मुम्बई रेलमार्ग के ललितपुर रेलवे स्टेशन से सड़क मार्ग से 33 किमी दूरी का सफर करके पहुँचना सरल है। चन्देरी के नामाकरण पर इतिहासकारों में मतभेद है। कुछ इतिहासकार चेदि राज्य के नाम पर नगर का नाम मानते हैं, तो कुछ पर्वत के नाम पर। वर्तमान चन्देरी प्रतिहार वंश के प्रतापी राजा कीर्तिपाल की ऋणी है। बूढ़ी चन्देरी के स्थान पर नई चन्देरी को 11वीं शताब्दी में बसाया

गया था, लेकिन बूढ़ी चन्देरी को क्यों बिसारा गया, यह रहस्य ही है। प्राचीन नगरी पर गुप्तवंश, प्रतिहारवंश, गुलामवंश, तुगलकवंश, खिलजीवंश, अफगानवंश, गौरीवंश, बुन्देला राजपूतों एवं सिंधियाओं ने शासन किया। वर्तमान चन्देरी नगरी को प्रतिहारवंश महाराज कीर्तिपाल कुरुमदेव ने 10वीं और 11वीं शताब्दी के बीच बसाया था। नगरी का विस्तार 30 मील तक का था। मुगलकाल में इसकी जनसंख्या 1 लाख 75 हजार बताई गई है, जिसके प्रत्यक्ष प्रमाण आज भी उत्तर-पश्चिम में बूढ़ी चन्देरी, हंसारी, दक्षिण पूर्व में बेंहटी, बारी, तपाई, पंचमनगर, दक्षिण-पश्चिम में थूवोनजी, सीतामढ़ी, ख्यावदा, बीठला, भियांदात आदि हैं। इस समूचे क्षेत्र में पुरातत्व महत्त्व की विपुल सामग्री



यत्र-तत्र बिखरी हुई है। राजवंशों के कार्यकाल में अनेकों उत्कृष्ट श्रेणी के निर्माण कार्य हुए हैं जो स्थापत्य कला के अनूठे प्रमाण हैं शिलालेखों से पता चला है कि यहाँ स्थापत्य कला खजुराहो से पूर्व की है। चन्देरी नगरी के अनेकों नयनाभिराम मंदिर, मस्जिद, मठ, सराय, मीनारें, मकबरे, बावड़ियाँ, मेहमानखाने, महल एवं किला आदि उल्लेखनीय हैं। यह नगरी 7 परकोटों के बीच बसी हुई थी, जिनमें अनेकों प्रवेशद्वार थे। मुख्य दरवाजों के नाम इस प्रकार हैं - दिल्ली दरवाजा, ढोलिया दरवाजा, खिड़की दरवाजा, पखन दरवाजा, पिछारे दरवाजा, रेतबाग का दरवाजा, बिना नींव का दरवाजा, बादल महल का दरवाजा, जौहरी दरवाजा एवं कटी घाटी दरवाजा।



परमेश्वर तालाब

स्थापत्य कला बेजोड़ स्थल 'कीर्ति दुर्ग' साक्षी है इतिहास के उस काल खण्ड का, जब चन्देरी मुगलों के रक्तपात की शिकार बनी। प्रतिहार वंश के पतन के बाद चन्देरी मालवा राज्य के अधीन रही। इस शासन काल में कौशिक महल, पुराना मदरसा, बत्तीसी बाबड़ी, शहजादी का रोजा, दिल्ली दरवाजा, बादल महल आदि स्थापत्य के निर्माण को आकार मिला। चन्देरी राज्य का मुख्य प्रवेश द्वार 'खूनी दरवाजा' कहलाता है। मुगल शैली में निर्मित यह द्वार राजा मेदनीराय की वीरगति का साक्षी है। 28 जनवरी सन् 1528 को बाबर ने पहाड़ों को काटकर हमला किया था। यह स्थल 'कटी घाटी' के नाम से प्रसिद्ध है। बाबर द्वारा लिखित पुस्तक 'तुजक-ए-बाबरी' के अनुसार दिसम्बर, 1527 में बाबर ने चन्देरी में प्रवेश का मार्ग उत्तर दिशा से चुना और अपनी सेना का शिविर बत्तीसी बावड़ी पर स्थापित कर जनवरी, 1528 में युद्ध के नगाड़े बजा दिए। बाबर ने चन्देरी को चारों ओर से घेर लिया। राजपूतों ने दुर्ग बचाने के लिए भीषण प्रतिरोध किया, लेकिन विजय बाबर को मिली तो हजारों क्षत्राणी वीरगंगाओं ने अपने सतीत्व की रक्षा के लिए विक्रम संवत् 1584, माघ सुदी 8, बुधवार को किले में ही एक तालाब के किनारे जौहर किया। इस जौहर में मेदनीराय की पत्नी मणिमाला तथा उनकी सहेली ने भी अपने आपको शामिल किया। यह जौहर अपने आप में तत्कालीन राजाओं के चरित्र को इंगित करता है। इस स्थल पर एक स्तम्भ बना है। इसके निर्माण में ग्वालियर राज्य ने सहयोग किया था। स्तम्भ पर सुरुचिपूर्ण ढंग से जौहर के दृश्य के अतिरिक्त स्वर्ग में शिवपूजन का दृश्य अंकित है। इसी पहाड़ी पर किला कोठी है, जिसका संचालन लोक निर्माण विभाग के अधीन है।

संगीत सम्राट् 'बैजू बावरा' की समाधि एकांत में अपनी उपेक्षा पर आँसू बहा रही है। नौ खड़ा महल कभी चन्देरी राज्य का सबसे सुन्दर महल था। आज खण्ड-खण्ड हो चुका है। स्मृति शेष पाषाण खण्ड अपने अतीत के सुनहरे दिनों को ताजा किये है।

प्राचीन काल में चेदि राज्य पर राजा शिशुपाल का शासन था। इस राज्य के अवशेष मात्र ही शेष हैं। लोकश्रुति के अनुसार राजा शिशुपाल ने, जो भगवान कृष्ण से ईर्ष्या रखता था, अपने राज्य में प्रजा को मोर मुकुट के आकार युक्त जूते पहनवाये, जो

यदाकदा ग्रामीण क्षेत्रों में आज भी प्रचलित हैं। चन्देरी नगर दो विशाल परकोटों के बीच घिरा है, लेकिन अब पर कोटे जगह-जगह से क्षतिग्रस्त हो रहे हैं। यहाँ के बाशिंदों ने इसे नोच-नोच कर अपना बसेरा बना डाला है, तो कहीं दुकानें बन गई हैं, जो आगन्तुकों को चिढ़ा रही हैं। यहाँ के चप्पे-चप्पे में बिखरा असीम सौन्दर्य शिल्प कला के अनूठे रूप में दस्तक दे रहा है। चन्देरी में वैसे तो अनेक तालाब हैं, लेकिन 'परमेश्वर तालाब' का विशेष महत्त्व है। इसके घाट पर बना लक्ष्मण मन्दिर का प्रतिबिम्ब अपनी अनोखी आभा प्रस्तुत करता है।

#### दर्शनीय स्थल

**चन्देरी का किला** - ग्यारहवीं शताब्दी में कीर्ति पाल द्वारा निर्मित चार मील से अधिक लम्बी चन्देरी की दीवार, चन्देरी के इतिहास की मूक साक्षी है। परकोटे के अंदर बुन्देलखण्ड स्थापत्य के नौखड़ा महल और हवा महल दर्शनीय हैं। चन्देरी किले में चन्देरी नगर और उसके आसपास का दृश्य मनमोहक है।

**जागेश्वरी देवी मंदिर** - यह प्राचीन मंदिर पर्वत की एक खुली गुफा में स्थित है इसकी मूर्ति स्वयंभू है। यहां का प्राकृतिक सौन्दर्य बड़ा ही मनोरम और हृदयग्राही है, यहाँ अनवरत गति से झरने झरते हैं। यह एक सिद्धपीठ है जिसके दर्शन से आत्मा को शांति मिलती है। भगवती माँ जागेश्वरी का मन्दिर आने वाले पर्यटकों का आकर्षक केन्द्र बना हुआ है। लोकश्रुति के अनुसार माँ जागेश्वरी ने यहाँ के राजा को स्वप्न में कहा था कि मुझे नौ दिन नहीं देखा तो मैं पूर्ण रूप में प्रकट हो सकती हूँ। दर्शन की तीव्र उत्सुकता के कारण उन्होंने तीसरे दिन ही द्वार खोल दिया जिसके कारण सिर्फ शीर्ष भाग ही मिला, जो मन्दिर में स्थापित है। मन्दिर के पास बना आकर्षित करता तालाब चन्देल कालीन कला का अनुपम उदाहरण है।

**बूढ़ी चन्देरी** - मौजूदा चन्देरी से 22 किमी की दूरी पर स्थित है। यहाँ 55 जैन मंदिरों के अवशेष मिलते हैं।

**थूबोन जी** - चन्देरी से 28 किमी की दूरी पर स्थित है। यहाँ दिसम्बर जैन समाज के 16 जैन मंदिर हैं। निकट ही थूबोन नाम का एक ग्राम है जहाँ भारतीय पुरातत्व विभाग का मूर्ति संग्रहालय तथा इसके आसपास दसवीं शताब्दी के अनेक जैन, हिन्दू मंदिर उल्लेखनीय हैं।

**बैहटी मठ** - चन्देरी से 18 किमी की दूरी पर दक्षिण-पूर्व



दिशा में घने जंगलों के बीच स्थित यह मठ गुप्तकाल में तंत्रिकों की साधनास्थली रहा है। इसके 16 स्तम्भों को पत्थर की बारीक कटाई से शेर, हाथी, मोर, घोड़े, हिरण, कमल के फूल एवं देवी देवताओं से सुसज्जित किया गया है।

**देवी प्रतिमा** - चन्देरी से 12 किमी दूर देवी की एक विलक्षण प्रतिमा है जो अत्यन्त प्राचीन एवं मनमोहक है।

**खंदारगिरि** - यह स्थल चन्देरी से 2 किमी की दूरी पर दक्षिणांचल में है। यहाँ 13वीं शताब्दी से लेकर 16वीं शताब्दी तक की विशाल और भीमकाय शैल प्रतिमाएं बनी हुई हैं।

**हजरत शाह वजीहउद्दीन का मकबरा** - ख्वाजा मखदूमशाह विलायत के नाम से प्रसिद्ध यह मकबरा 13वीं शताब्दीकाल का है। हजरत शाह वजीहउद्दीन यूसुफ भारतवर्ष के प्रसिद्ध सूफी संत हजरत निजामुद्दीन औलिया के निकटतम शिष्य एवं खलीफा रहे हैं, जो अलाउद्दीन खिलजी के शासनकाल में चन्देरी आए थे।

**जामा मस्जिद** - चन्देरी नगर के मध्य में मुंगावली रोड पर स्थित जामा मस्जिद के 3 विशाल गुम्बद, पर्यटकों को दूर से ही आकर्षित करने लगते हैं। निर्माण गयासुद्दीन बलबन ने 1252 ई. में मालवा की जीत की खुशी में कराया था। बलबन शमसुद्दीन अल्लतमश में मंत्रिमंडल में प्रमुख सदस्य था।

**दिल्ली दरवाजा** - इस विशाल एवं कलात्मक द्वार का निर्माण दिलावर खाँ गौरी ने 1411 में निर्मित कराया था। इस महल के नीचे एक विशाल तालाब है जहाँ हमेशा कमल के फूल खिले रहते हैं। यह तालाब बड़ा ही रमणीक लगता है। इसका निर्माण होशंगशाह गौरी ने 1433 ई. में कराया था। सिंहपुर महल में भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग द्वारा स्थानीय प्रतिमाओं का एक संग्रहालय स्थापित है।

**कौशल महल** चन्देरी नगर से 4 किमी दूर फतेहाबाद गांव के पास मालवा के सुल्तान महमूद शाह प्रथम के द्वारा निर्मित 'कौशल महल' अपनी अनूठी शैली के कारण मोहित करता है।

चौकोर महल के चार प्रवेश द्वार हैं। गलियारों ने चौपड़ की तरह चारों भागों को विभक्त किया है। इस तिमजिले महल के झरोखे, छज्जे, बरामदे, मेहराब व खम्भे मांडू की याद ताजा करते हैं। इस महल को निर्मित करने वाले राजमिस्त्रियों ने महल पर जाने की पृथक-पृथक सीढ़ियाँ निर्मित कर विशिष्ट रूप दिया। इसी कारण यह महल अपना महत्त्व बनाये हुए है। यह विशाल महल वर्गाकार अफगान शैली में बना है, तथा स्थापत्य कला का उकृष्ट नमूना है। इसका निर्माण मेहमूद खिलजी ने जौनपुर की जीत की खुशी में 1445 ई. में कराया था एवं इसका नाम कौशकंहफ्त मजिल रखा था।

**पुराना मद्रसा** - यह स्थल मध्य युगीन भारत में एक विश्वविद्यालय था, इसके प्राचार्यों की यहाँ समाधियाँ बनी हुई हैं। इस मकबरे पर पत्थर की बारीक कटाई सराहनीय है।

**बत्तीस बावड़ी** - चन्देरी से 2 किमी दूर उत्तर पश्चिमी दिशा में तत्कालीन गर्वनर शेरखां ने सुल्तान गयासुद्दीन खिलजी के आदेशानुसार 1485 ई. में बत्तीस बावड़ी का निर्माण कराया था। इसमें पानी का स्तर हर घाट पर बराबर रहता है। यह बावड़ी चन्देरी की 1200 बाड़ियों में विशेष स्थान रखती है।

**कटी घाटी** - यह द्वार चन्देरी से 2 किमी दूर दक्षिण दिशा में 14 फुट चौड़ी पहाड़ी को काटकर बनाया गया है। इसी के निकट चट्टानों को काटकर तत्कालीन गर्वनर जिम्मन-खां-बिन शेरखां ने 1495 ई. में एक मस्जिद का भी निर्माण कराया था। इसी पहाड़ी की पूर्व दिशा में बाबर द्वारा 1528 ई. में एक पहाड़ी को काटकर चन्देरी पर हमला किया गया था, जिसे कटा पहाड़ कहते हैं।

**बादल महल दरवाजा** - यह दरवाजा चन्देरी के मध्य में बना हुआ है। कहा जाता है कि इस दरवाजे पर शाही मेहमानों का स्वागत किया जाता था। इसका निर्माण मांडू सुल्तानों ने 15वीं शताब्दी में कराया था।

**जौहर स्मारक** - चन्देरी के दक्षिण में चन्द्रगिरि पर्वत के ऊपर, किले के समीप जौहर स्मारक है। 1528 ई. में जब मुगल बादशाह बाबर ने महाराजा मेदनी राय को पराजित कर यह प्रसिद्ध दुर्ग छीना तो 1,500 राजपूत वीरगनाओं ने अपने सतीत्व की रक्षा हेतु जीवित ही अपने को अग्नि में समर्पित कर जौहर व्रत निभाया था। यह स्मारक उस घटना की याद दिलाता है।



### अन्य दर्शनीय स्थल

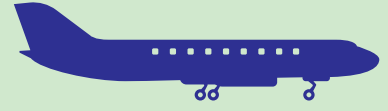
लक्ष्मण मंदिर, शहजादी का रोजा, ईदगाह, निजामुद्दीन खानदान की कब्रें, दिगम्बर जैन पुराना मंदिर, हौजेखास, मलखान तालाब, रामनगर, म्युजियम, खिलजी सराय (अठ खंभ), सुल्तान अहमद नगर का मकबरा, चकला बावड़ी, ख्वाजा इस्माइल नागौरी का मकबरा, शाह कमाल का मकबरा, कीर्तिनारायण मंदिर, पंचमगढ़ी मस्जिद, हुक्की मस्जिद, बालाखानी मस्जिद, दिगम्बर जैन चौबीसी मंदिर, चौहरी दरवाजा, कीर्ति दुर्ग, काजियों की बावड़ी, बैजू बावरा की समाधि, तिवारी गेट आदि। चन्देरी के पास ललितपुर रोड पर जल विद्युत निर्माण केन्द्र तथा रानी लक्ष्मीबाई सागर दर्शनीय है। राज्य पुरातत्व विभाग द्वारा 1975 में चन्देरी में पुरातत्व संग्रहालय की स्थापना की गई। इस संग्रहालय में 2200 मूर्तियाँ एकत्र हैं। सबसे छोटी मूर्ति 6 इंच की है। संग्रहालय में गुप्तकालीन तथा चन्देल कालीन शिल्प की अनुपम प्रतिमाओं से परिचित हो सकते हैं। मालिन खो की गुफाओं तक जाने के लिए सघन वन से गुजरना होता है। गोंद खिन्नी, बहेड़ा आदि के वृक्षों से गुजर कर जब हम वहाँ पहुँचते हैं, कल-कल निनाद करता झरना अपनी मीठे जल से सारी थकान दूर कर देता है।

### चन्देरी साड़ियाँ

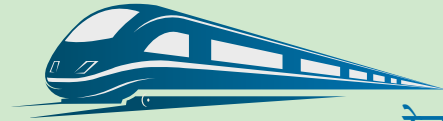
चन्देरी नगर ऐतिहासिक स्थान होने के साथ-साथ अपने हाथकरघा वस्त्र उद्योग विशेषकर चन्देरी साड़ियों के लिये प्रसिद्ध है। चन्देरी साड़ियों के पोत में अत्यन्त बारीकी तथा उसकी बेल बूटियों की बुनाई से पूर्व परम्परा को स्थाई रखते हुए काफी विकास किया गया है। अतिरिक्त ताने के द्वारा चन्देरी साड़ी की बारीकी लगभग मकड़ी के जाले के समान होती है और उसे नयनाभिराम बनाने के लिए हल्के मनोहारी रंग प्रयुक्त किये जाते हैं। स्थापत्य कला के अनेक अनुपम उदाहरण चेदि राज्य के आस-पास फैले भूभाग में आज भी मौजूद हैं, जो गुप्तकालीन कला के अनुपम उदाहरण के रूप में भारतीय पुरातत्व कला में अपना अनूठा स्थान रखते हैं। लेकिन प्रचार-प्रसार के अभाव में इस क्षेत्र के अपूर्व सौन्दर्य का दर्शन करने के लिए कम लोग ही पहुँचते हैं। चन्देरी की यात्रा रोमांच और रहस्यमय स्थलों का दर्शन तो कराती ही है, चन्देरी की साड़ी भी यादगार तोहफे के रूप में देती है। ■

### कैसे पहुँचे ?

#### वायु सेवा



ग्वालियर 259 किमी, भोपाल 258 किमी निकटवर्ती हवाई अड्डे हैं।



#### रेल सेवाएं

दिल्ली, मुंबई, चेन्नै मुख्य रेल मार्ग पर निकटवर्ती रेलवे स्टेशन ललितपुर (36 किमी), झाँसी (124 किमी), मुंगावली (38 किमी), और अशोक नगर (46 किमी) हैं।



#### सड़क मार्ग

शिवपुरी, ग्वालियर, अशोकनगर, गुना इन्दौर, झाँसी, ललितपुर, टीकमगढ़, विदिशा, साँची, भोपाल के लिए सीधी बस सेवा उपलब्ध है।

अनुकूल मौसम : जुलाई से मार्च

# एक रोज

श्री पंकज शर्मा

जैसे ही मैंने अपने दोस्त से यह खबर सुनी, मैं चौंक पड़ा। मुझे यकीन ही नहीं हुआ कि ऐसा हो सकता था... या हो गया था। मेरा ध्यान तुरंत अपने से बहुत दूर बैठे अपने दोस्त परमवीर की तरफ चला गया। मैं उसके बारे में सोचकर एकदम अफसोस और चिंता से भर गया - 'यदि उसे कुछ हो गया तो...? ऐसे में कहीं वह कुछ कर न बैठे...। उस पर क्या बीत रही होगी...? पता नहीं कैसा होगा?...।' एक क्षण में मैं सौ सवाल अपने आप से ही कर बैठा। मैं तुरंत वहां से उठकर घर वापस आ गया। घर आकर मैंने तुरंत फोन की तरफ हाथ बढ़ाया। 'ऐसे में उससे क्या बात करूं? नहीं... मैं बात नहीं कर पाऊंगा... क्या कहूंगा... कैसे तसल्ली दूंगा... नहीं... मैं बात नहीं कर पाऊंगा। फिर क्या करूं? राजेश से बात करता हूं, और उससे ही पता लगाता हूं कि क्या हुआ और क्या नहीं? ...और परमवीर कैसा है?'

पता चला कि परमवीर, मेरा जिगरी दोस्त, अवसाद की स्थिति में था... परंतु ठीक था। जो अप्रिय घटना था, वह घट चुका... परंतु सदमा जरूर था, वैसे वह सामान्य था। परंतु मुझे भरोसा नहीं था। मैं सारे हालात से वाकिफ था, और जानता था कि क्या कुछ हो सकता है और क्या नहीं? अब मेरा विषय और केंद्र सिर्फ और सिर्फ परमवीर था... और कोई नहीं। मैं जानता था कि वहां बहुत लोग हैं उसे संभालने वाले... मैं तो शायद उसके लिए कुछ कर भी नहीं पाऊंगा... ना कर सकता था, परंतु जो मैं कर सकता था, वह शायद कोई और भी नहीं कर सकता था। मेरी और परमवीर की 'ट्यूनिंग' अलग ही किस्म की थी। जब हम दोनों मिलते थे तो अलग ही किस्म की गुफ्तगू और ख्यालात एक दूसरे से हमराज करते थे। यह एक अलग ही किस्म का दिली और दिमागी सकून, मजा और एक तरह का नशा

देता था। और जो कुछ भी उसके और रोज के बीच था... उसके बारे में मुझे मालूमात और एहसासात औरों से कुछ ज्यादा थे।

हम दोनों एक साथ स्कूल और फिर कॉलेज में पढ़ते रहे थे। पढ़ाई पूरी करते ही मैं खुद सरकारी सेवा में दूसरे शहर चला गया था और परमवीर उसी शहर में एक अच्छे कॉलेज में लेक्चरर लग गया था। मेरा अपने शहर आना जाना लगा रहता था, क्योंकि मेरा घर तो अभी वहीं था। किंतु बाद में चूंकि पूरा परिवार ही मेरे पास आकर रहने लगा, तो मेरा आना-जाना थोड़ा कम हो गया था। पिछले साल से अब तक न तो मैं अपने शहर जा पाया था, और न ही अपने दोस्तों से फोन पर बातचीत ही कर पाया था। वह तो अपने साथ पढ़ते रहने वाले अपने दोस्त, जो अब मेरे ही शहर में था, से मुझे उसके बारे में यह जानकारी मिली थी, जो परमवीर से भी परिचित था।

तीन दिन की छुट्टी लेकर मैं तुरंत 'अपने शहर' की तरफ रवाना हो गया। छः-सात घंटों का सफर मेरे लिए छः-सात सालों का सफर बन गया था, और पिछले छः-सात सालों की पूरी कहानी चलचित्र की भांति मेरी आंखों के सामने से तेजी से गुजरती चली गई। पहले चार पांच साल तेजी से गुजरे, और फिर दो-तीन सालों पर रफ्तार धीमी हो गई। मैंने याद किया कि कैसे साधारण से परिवार के साधारण से लड़के, मेरे मित्र परमवीर ने हालातों से संघर्ष करते हुए अपने दम पर ही अपनी पढ़ाई पूरी की थी, और अब लेक्चरर की नौकरी हासिल की थी। और फिर उसके अच्छे दिनों की शुरुआत हुई...।

ऐसे ही अच्छे दिनों की शुरुआत में उसकी दोस्ती रोज से हुई थी। मोबाइल का अभी जमाना नहीं था और फोन जरा महंगे थे। हम सभी दोस्त न तो पैसे वाले थे, और न फिजूल खर्ची। सभी

नौकरीपेशा और मध्यमवर्गीय परिवारों से संबंधित थे, इसलिए मैं जब भी अपने शहर आता-जाता था, तभी मिलना-जुलना और बातचीत होती थी, और ऐसी होती थी कि सारी सारी रात होती रहती थी। हालांकि साथ के कमरे से माता (परमवीर की मां) बीच-बीच में कहती रहती थी कि सो जाओ, पर वहां मैं सोने थोड़े ही जाता था, या परमवीर सोता। दोनों खूब बातें करते रहते थे... एक खत्म तो दूजी शुरू... निरंतर... जब तक बोलते-बोलते और सुनते-सुनते बिल्कुल ही बस न हो जाए।

रोज से उसकी दोस्ती धीरे-धीरे प्यार में बदल गई थी। मैंने याद किया कि लगभग तीन साल पहले जब मैं परमवीर से मिला था, तो रात को अपने जगराते के दौरान उसने पहली बार रोज का जिक्र किया था। ...और जब वह उसके बारे में बता रहा था तो, जिस अंदाज में वह बता रहा था, और जो-जो बता रहा था, वह सुन कर मैंने एक बार मुंदी हुई आंखें खोलकर अपने मासूम और भोले से दोस्त के चेहरे को बड़ी गहराई से देखा था। मुझे यकीन करना मुश्किल था कि कोई ऐसा भी है इस जहान में जो इस महान आत्मा से प्यार करने की गुस्ताखी कर सकता है, वना तो आजकल लोग शकल और रूप - पैसों पर ही मरते हैं, दिल और सीरत कौन देखता है? परंतु नहीं, यह सच था, जो आज यकीनन सच बन गया था, जिसे कोई नहीं झुठला सकता था। इस पर 'सच' की मोहर जो लग चुकी थी। वना ऐसे कोई यूं ही अपनी...।

परमवीर के मुताबिक उनकी कॉलेज की एक ट्रिप के दौरान वह दोनों एक दूसरे से घुल-मिल गए थे, और फिर धीरे-धीरे एक दूसरे के करीब आते-आते, वह और रोज एक दूसरे को प्यार करने लगे थे। धीरे-गंभीर रहने वाला परमवीर उस चुलबुल सी रोज का प्रिय बन गया था। खासकर तब, जब

रोज ने महसूस किया कि दूसरे लोग उसके करीब आने की चेष्टा करते रहते थे, तरह-तरह के स्वांग रचते थे, बेकार की बातें करते थे, परंतु परमवीर इन सब बातों, दिखावे और बनावटीपन से दूर एक सहज स्वभाव, हंसमुख, मिलनसार और समझदार लड़का था...। “वैसे कम ही लड़कियां तेरे जैसे लड़के को पसंद करती हैं”, मैंने कहा था, “वाकई खुशनसीब है भई वह लड़की, जिसने मेरे यार से प्यार का पंगा लिया है।”

अब जब भी मैं वहां जाता, रोज और परमवीर की दास्तान को आगे बढ़ाना मेरा प्रिय विषय रहता। दिन में तो दूसरे यारों- दोस्तों, मिलने-जुलने वालों से फुसंत न मिलती, परंतु रात को दो-चार इधर-उधर की बातों के बाद तुरंत मैं रोज की बात छोड़ देता था। वह भी कुछ न छुपाता था। एक दूसरे के हमराज जो ठहरे। उसने बताया था कि रोज उसका असली नाम नहीं था, बल्कि उसका अपना दिया हुआ नाम था - रोज यानी गुलाब का फूल... और कभी-कभी तो अकेले में मजाक और छेड़छाड़ में वह उसे गुलाबो भी कह कर बुलाता था। “अच्छा मिलते कैसे हो?” मैंने परमवीर से पूछा था। “साथ काम करते हैं, मिलते रहते हैं। हां, जब कभी ज्यादा अकेले में मिलना हो तो उसकी किसी सहेली या अपने किसी दोस्त के यहां थोड़ा वक्त गुजार लेते हैं। न तो वह ऐसी है और न मैं वैसा, तू तो जानता ही है कि कुछ गलत-विलत हरकत करें, तो ऐसी कोई खास जरूरत भी नहीं पड़ती अकेले में मिलने की।”

“तो शादी कब कर रहा है?”

“देखो..., पता नहीं..., अभी इस बारे में कोई खास चर्चा नहीं हुई।”

उसके बाद जब उससे मिला तो कहानी में थोड़ा संघर्ष और थोड़ी तेजी आ चुकी थी। दोनों साथ-साथ काम करते थे, कमाते थे - अच्छा भविष्य था, एक-दूसरे को पसंद तो क्या प्यार करते थे, एक दूसरे को समझते थे और एक अच्छे जीवन, एक आदर्श परिवार और एक आदर्श समाज का निर्माण कर सकते थे, परंतु..., परंतु मसला जाति का था, धर्म का था, दो परिवारों के बीच के ‘स्टेटस’ के फर्क का था, ...और सबसे बढ़कर इस सोच का था कि लोग क्या कहेंगे? रिश्तेदार और जानने वाले क्या कहेंगे? समाज क्या कहेगा? जैसे

कि जीवन उन दोनों ने नहीं उन्होंने जीना हो, जैसे पति-पत्नी वे दोनों नहीं समाज के लोग आपस में बनने वाले हों, या कि उनके एक अच्छे जीवन, एक आदर्श और प्यार भरे परिवार से समाज को खासा नुकसान पहुंचने वाला हो, या कि जैसे किसी को एक दूसरे को पसंद या नापसंद करने और मर्जी से प्यार या विवाह करने का कोई हक न हो।

चूँकि भरोसा था कि वह जो करेगा सोच-समझकर करेगा, अतः परमवीर के माता-पिता को तो नहीं, परन्तु रोज के मां- बाबूजी को इस रिश्ते से हरगिज कड़ा ऐतराज था। रोज के भाइयों को हालांकि इससे कोई ज्यादा फर्क नहीं पड़ता था - उन्हीं के हमउम्र होने या अपने किन्हीं कारणों से, परंतु मां-बाबूजी के आगे वे भी कुछ नहीं बोल पाए थे। आखिर मां-बाबूजी ने उन्हें अच्छे संस्कार जो दिए थे -गलत या सही, मां-बाप के आगे नहीं बोलना है और उनका हर फैसला स्वीकार करना है। रोज के अपने मां-बाबूजी से शादी की चर्चा करते ही घर में जलजला आ गया था। मां-बाबूजी ने उसे ढेरों ताकीदें दीं, कई फरमान जारी कर दिए और कई तरह के वास्ते दे दिए... , मगर भूल गए कि उनका प्यार जिस्मानी नहीं, जहनी था, रूहानी था, दिल्लगी नहीं दिली था, बच्चों का खेल नहीं, बड़ों की समझदारी था, जिसे हर कसौटी पर पहले ठोक-बजा कर देख लिया गया था।

...परंतु वह दीवारें... वह दीवारें जो समाज ने, समाज के ठेकेदारों ने खड़ी कर रखी थीं, वह कहां इतनी जल्दी टूटने वाली थीं?... रोज के मां-बाबूजी भी नहीं माने। उसके बाबूजी कई बार परमवीर से मिले, बातचीत की, धमकियां तक दीं, और अपनी लड़की को सताया भी... परंतु...। वक्त धीरे-धीरे बीत रहा था और उनका आपसी रिश्ता भी उसी धीमी-धीमी रफ्तार से वक्त के साथ-साथ और मजबूत होता चला जा रहा था। मैं खुद प्यार के मामले में डरपोक, शमीला और कमजोर किस्म का था, और परमवीर को भी ऐसा ही समझता था, परंतु जब वह अपने सीधे लहजे और लफ्जों में अपनी सारी ‘हीर-रांझे’ की सी कथा सुनाता था, तो मुझे ऐसा लगता था कि जैसे वह, वह नहीं, सचमुच रांझा है और रोज मुझे वाकई हीर लगती थी। मुझे यकीन नहीं होता

था कि मेरा दोस्त इतनी निडरता और परिपक्वता से इन सब बातों और हालातों का सामना कर रहा था जहां कुछ भी हो सकता था... कुछ भी...। उसके जीवन की कहानी कोई भी मोड़ ले सकती थी..., और इसका अंत कुछ भी हो सकता था-- सुखांत भी, या दुखांत भी?

“तुझे पता चला... मनीषा ने आत्महत्या कर ली”, मेरे उस दोस्त ने जब मुझे बताया तो मैं सिहर उठा था। मनीषा यानी कि रोज..., रोज ने आत्महत्या कर ली’, मैं बुदबुदाया था। मुझे लगा जैसे रोज नहीं खुद परमवीर ने, और परमवीर नहीं खुद मैंने...। क्या फर्क था मुझमें और परमवीर में...? दोनों जैसे दो जिस्म और एक जान। प्यार वह कर रहा था..., एहसास मैं खुद कर रहा था, कहानी परमवीर की चल रही थी, और जी मैं खुद रहा था। ‘परंतु यह क्या हो गया? ऐसा तो कभी सोचा भी नहीं था..., क्या किया रोज ने? ...आत्महत्या? पर क्यों?... शायद पीछे की कहानी कुछ और हो? पर जो भी हो उससे रोज तो वापस आने वाली नहीं न? पर ऐसे कैसे चली गई वह? और क्या मिला उसके मां-बाप को? क्या अब वे पछता नहीं रहे होंगे? अपने इकलौती और लाडली लड़की से... अपनी खुद की संतान से हाथ धो बैठे। क्या मिला उन्हें थोथी और दकियानूसी बातों में पड़ कर, अपने और अपनी संतान को छोड़ लोगों की, रिश्ते-नातेदारों, जानकारों या समाज के बारे में फिक्र करके कि क्या सोचेंगे लोग? और अब क्या कुछ नहीं सोचेंगे? क्या कुछ नहीं बोलेंगे? ... और उस बेचारे परमवीर, मेरे प्यारे और भोले दोस्त का क्या कसूर?

उसे किस बात की सजा मिली..., जिंदगी भर की सजा, एक घाव जो उसे सदा सालता रहेगा, जब तक वह जिंदा है, ... दिलों-दिमाग के किसी एक कोने में, खुद को कसूरवार मानते हुए। जानता हूं न मैं उसे, चाहे कितनी भी खुशियों से उसका जीवन भर जाए..., यह एक कमी तो रह ही जाएगी, हमेशा हमेशा के लिए...।” “वाह री कुदरत, वाह रे तेरे रंग”, मेरे मुंह से निकला। मेरा शहर आ गया था। मैं अपने आप को मानसिक तौर पर परमवीर का सामना करने की कोशिश में जुट गया था। ■

# नये जीवन का सफर

अल्पना शर्मा

नीलिमा रास्ते की धूल को पीछे छोड़ती हुई आगे बढ़ती जा रही थी। माथे पर पसीना, तेज कदम और हाथ में बच्चों की परीक्षाओं की जांची हुई कापियां। दोपहर की शिफ्ट फिर भी देर। शायद मन में कुछ उधेड़बुन थी, जिसे सुलझाते हुए नीलिमा तेजी से चलती हुई अपना सफर तय कर रही थी। वैसे जिस स्कूल में नीलिमा पढ़ाती है उस स्कूल की बस भी चलती है तथा वहां तक सरकारी व प्राइवेट, दोनों बसें चलती हैं, लेकिन नीलिमा रोज के चार रुपये नहीं खर्च करना चाहती। कम तनखाह व खर्चे ज्यादा होने पर नीलिमा को बस के महीने के एक सौ बीस रुपये बहुत बड़ा खर्चा लगते थे।

स्कूल के गेट पर पहुँचते ही रामफूल ने कहा - 'बहनजी नमस्कार।' रामफूल से नीलिमा का एक अलग आत्मीय रिश्ता बन चुका है। रोज नीलिमा से नमस्कार करना और उसके पति की तबियत की जानकारी लेना रामफूल का एक काम था। नीलिमा जिस दिन स्कूल न जाती, रामफूल शाम को समाचारों की जानकारी लेने के लिए उसके घर जा पहुँचता। शायद नीलिमा के घर की आर्थिक स्थिति व उसके पति के बारे में जानकर कोई भी ऐसा करे।

नीलिमा ने अर्द्धवार्षिक परीक्षा की कॉपियां जांच कर जमा कर दीं और अपनी क्लास लेने चली गई। बच्चे परीक्षाओं के तुरन्त बाद पढ़ने के मूड में नहीं थे। नीलिमा का मन भी न था। सभी कक्षाओं में नीलिमा ने बच्चों को परीक्षा में की गई उनकी मुख्य गलतियां बता दीं। पांच बजे छुट्टी की घंटी लगते ही नीलिमा अपना बैग उठाकर गेट की ओर भागी। स्टॉफ इंचार्ज मिसेज टंडन ने देखा, लेकिन नीलिमा के न रुकने पर उन्हें कोई शिकायत न थी, आज नीलिमा कुछ ज्यादा ही जल्दी में थी सो स्कूल के बाहर से ही घर की बस पकड़ ली।

छः बजे डॉक्टर से मिलने का समय था, निर्लजन की रिपोर्ट्स दिखानी थीं।

साढ़े पांच पर घर पहुँचते ही निर्लजन से कहा- 'कैसी रही तबियत? मेरे जाने के बाद कुछ खाया, माँ कहां गई?' और यह कहती हुई रसोई में जाकर चाय बनाने लगी।

निर्लजन ने कहा - 'तबियत ठीक नहीं है, कमजोरी और तेज दर्द है। बस, जूस लिया था। माँ पड़ोस में सत्यनारायण की कथा सुनने गई है। पहले तो नहीं जा रही थी, लेकिन मैंने जबरदस्ती भेजा। दिनभर से मेरे पैर सहला रही थी।'

नीलिमा ने निर्लजन को चाय व बिस्कुट दिया। दोनों चाय पीने लगे, लेकिन निर्लजन दो घूंट से ज्यादा न ले पाया। नीलिमा ने चाय पीकर अपना पर्स उठाया और निर्लजन की रिपोर्ट लेकर बोली - 'और क्या कहूँ डॉक्टर से, तुम्हें और कोई परेशानी तो महसूस नहीं हो रही?' 'नहीं, बस वही कुछ भूख नहीं लगती और पीठ में भयंकर दर्द।'

'ठीक है, मैं जाती हूँ। पौने छः हो गए।'

साढ़े नौ बजे दरवाजे पर दस्तक हुई। नीलिमा को वो दस्तक तक डरा गई। उसे लगा कि जैसे कोई निर्लजन को लेने आया है। अगले ही क्षण उठकर दरवाजा खोला तो रामफूल सामने नजर आ गया। माँ ने अपने कमरे से ही पूछ लिया। वैसे भी जब रामफूल आता है तो उसके आने का पता सभी को चल जाता है। सभी से हालचाल पूछना उसकी फितरत थी। सीधा निर्लजन के कमरे में गया और बोला - 'साहबजी, कैसी तबियत है? आज बहन जी जल्दी में थीं, सो मैं बात न कर पाया।'

'तबियत कैसी है, क्या बताऊँ? वही दर्द और बैचेनी। नीलिमा डॉक्टर के पास गई थी अभी तक कुछ बताया नहीं। बस, रसोई में घुसी हुई है।'

रामफूल ने नीलिमा से पूछने के लिए उसकी दूसरे ही क्षण किन्हीं और बातों की चर्चा में लग गया। जब नीलिमा बाहर छोड़ने आई तब बोला - 'बहन जी, क्या डॉक्टर ने कोई चिन्ता की बात कही क्या? आप ऐसे उदास क्यों हो?'

नीलिमा रामफूल के सामने आंसू न रोक सकी, बोली- 'कल स्कूल में बताऊंगी, अभी तुम जाओ।' नीलिमा पूरी रात सो न पाई। फटाफट घर का सारा काम कर और निर्लजन को दवा दे टाइम से स्कूल को निकल गई। उसे रामफूल से बात करने की जल्दी थी। उसी से बात करके वह अपने मन का बोझ हल्का कर सकती थी।

इंटरवल होते ही नीलिमा रामफूल के पास स्कूल के चौक में चली गई। रामफूल ने मिलते ही पूछा - 'बहन जी, क्या बात है, साहब जी के लिए डॉक्टर ने क्या कहा, आपने मुझे कल कुछ भी नहीं बताया?'

नीलिमा का गला रूँध गया। बोली - 'रामफूल, हम तो बर्बाद हो गए। डॉक्टर ने निर्लजन को दो बीमारियाँ बताई हैं, जो कभी ठीक नहीं हो सकती हैं। उन्हें रीढ़ का कैंसर है, और वो भी लास्ट स्टेज पर। कहां से लाऊंगी इतना रुपया। मुझे तो कोई ऐसा मद्दगार भी नहीं नजर आता। कैसे करवाऊंगी इलाज और कैसे चलेगा घर!'

'बहनजी, आप हिम्मत मत हारिये। आप अपने को अकेला मत समझो। हम क्या मर गए हैं? क्या एक गरीब भाई अपनी बड़ी बहन के लिए कुछ नहीं कर सकता? आपके अलावा हमारा है भी कौन? स्कूल के मामूली चपरासी हैं, लेकिन हमने कुछ पैसे बचाए हैं। आप चिन्ता मत करो। हम लोग मिलकर साहबजी को किसी बड़े डॉक्टर को दिखाएंगे।' रामफूल कहते-कहते रुक गया, जैसे उसके पास शब्द खत्म हो गए हों, लेकिन उसकी आँखें मानो आशा का

सागर हों जिसे देखकर नीलिमा के आंसुओं का सागर हार गया। कुछ देर की चुप्पी घंटी ने तोड़ी। नीलिमा हड़बड़ाकर उठी - 'अरे, इंटरवल खत्म हो गया। तुम आज शाम को घर आ जाना। वहीं कुछ तय करेंगे।'

एक दिन निर्लजन की तबियत ज्यादा बिगड़ गई। माँ ने नीलिमा के स्कूल में फोन करके उसे बुलाया। नीलिमा रामफूल से छुट्टी के बाद सीधे अस्पताल पहुँचने को बोलकर घर पहुँची। निर्लजन के हाथ-पैर अकड़ रहे थे। रह-रहकर बेहोशी-सी छा जाती थी। नीलिमा फौरन निर्लजन को टैक्सी में लेकर अस्पताल पहुँच गई। डॉक्टर ने निर्लजन को हॉस्पिटल में भर्ती कर लिया। जांचें शुरू हो गईं। डॉक्टर ने निर्लजन का ऑपरेशन करने के साथ ही 50,000 रुपये का इंतजाम करने को कहा।

ऑपरेशन और 50,000 रुपये, नीलिमा के पैरों से जमीन खिसक गई। इतने में रामफूल आता दिखा। नीलिमा दौड़कर रामफूल के पास गई और डॉक्टर की बातों को ज्यों का त्यों रामफूल को कह डाला, मानो अब सब कुछ रामफूल के ही हाथों में हो। रामफूल बोला - 'बहनजी, आप चिन्ता मत करो।

कुछ-न-कुछ इंतजाम जरूर हो जाएगा।'

नीलिमा माँ को अस्पताल में निर्लजन के पास छोड़ और कुछ पैसे देकर चली गई। नीलिमा और रामफूल, दोनों ने मिलकर 30,000 रुपये का इंतजाम कर लिया। दवाईयों के लिए रामफूल ने दवाई की दुकान वाले से बात कर ली।

ऑपरेशन शुरू हो गया। चार घंटे तक ऑपरेशन रूम बंद रहा। नीलिमा के

हाथ-पांव ठण्डे हो चले थे। मन थक गया था, लेकिन निर्लजन के ठीक होने की आशा थी। अचानक दरवाजा खुला। नर्स बाहर निकली। नीलिमा दौड़कर नर्स के पास गई और पूछा - 'ऑपरेशन हो गया। कैसे हैं निर्लजन?'

रामफूल माँ को सांत्वना देता रहा। रामफूल ने ऐसे समय में अपनी पूरी जिम्मेदारी समझी। पन्द्रह दिन बीत गए। निर्लजन को होश न आया। नीलिमा भी एकदम जड़वत् निर्लजन के पास बैठी रहती। रामफूल नीलिमा से बोला - 'बहनजी, आप कब तक ऐसे बैठी रहेंगी? आपको अपने को बदलना होगा।'

नीलिमा बोली - 'मैं निर्लजन का तब तक इंतजार करूंगी जब तक निर्लजन ठीक नहीं हो जाते। मुझे और कुछ नहीं पता।'

'बहनजी आप कितनी पढ़ी-लिखी हैं। जरा समझिये। आपके इस तरह से बैठे रहने से साहबजी ठीक नहीं होंगे। ऐसे तो आप बीमार हो जाएंगी। आप सच्चाई स्वीकार क्यों नहीं करतीं कि अब साहब जी का और हम लोगों का साथ ज्यादा दिन का नहीं है। इससे आपको आत्मविश्वास मिलेगा। जीवन चक्र रुकता नहीं है।'

रामफूल की बातें नीलिमा पर ज्यादा असर न कर सकीं। दूसरे दिन जब माँ, नीलिमा और रामफूल, तीनों निर्लजन के पास बैठे थे, तभी रामफूल को निर्लजन के हाथों में हलचल दिखा। रामफूल जाकर डॉक्टर को ले आया। जब तक डॉक्टर आया निर्लजन को होश आ गया। माँ ने निर्लजन को सीने से लगा लिया। आँखों से आंसू बह निकले। डॉक्टर ने आकर देखा। निर्लजन माँ, नीलिमा और रामफूल को निहार रहा था

और उसकी आंसू बहे जा रहे थे। अचानक निर्लजन की आँखें नीलिमा पर आकर ठहर गईं। सांसों की लड़ी टूट गई। डॉक्टर ने निर्लजन को मृत घोषित कर दिया।

एक शाम रामफूल नीलिमा से बोला - 'बहनजी, आप साहबजी की हर बात को याद करके रो लेती हैं, लेकिन शायद आपको साहबजी की एक बात याद नहीं। जब साहब का ऑपरेशन किया था उसके बाद साहब ने आपसे क्या कहा था? साहब क्या चाहते थे? वे चाहते थे कि उनके जाने के बाद आप अपने को कमजोर और बेसहारा न महसूस करें।

अपनी जीवन चर्या को बदलें। समाज में आपको अपना एक अलग स्थान बनाना है। साहबजी की इच्छाओं को पूरा करना है। आपकी ऐसी हालत देखकर माँ को कितना दुःख होता होगा? एक तरफ उनका बेटा गया तो दूसरी तरफ उनकी बहू अपने जीवन को जड़ किए बैठी है। आपको बदलना होगा। अपने नए जीवन की शुरुआत करनी होगी।'

नीलिमा को इन बातों ने उसे भीतर से कहीं छू लिया। उसे लगा कि ऐसे बैठे रहने से तो वह अपने साथ-साथ माँ का आगे का जीवन और दुःखमय बना रही है। उसे अपने को बदलना होगा। दुःख और निराशा से बाहर आकर उसे अपने सपनों को साकार करना होगा जो उसने शादी से पहले देखे थे। एक स्वावलम्बी नारी, जो कमजोर नहीं सशक्त होगी, पराधीन नहीं स्वावलम्बी होगी और निर्लजन की यादों से दुःखी न होकर और ज्यादा आत्म विश्वासी होगी। ■

## 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

## हीरक जयंती वर्ष

रेल, पर्यटन व साहित्य को एक साथ संजोए  
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 : editorbhartiyrailrb@gmail.com

सदस्यता-फॉर्म की फोटोकॉपी मान्य है

चेक भी स्वीकार्य हैं

# प्रिय विज्ञापनदाता

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एक मात्र मासिक हिन्दी पत्रिका

# भारतीय रेल

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

**भारतीय रेल की विज्ञापन दरें (रुपये में)**

विवरण	सामान्य दरें	अनुबंधित दरें
सेकण्ड कवर	10,450/-	9500/-
थर्ड कवर	9500/-	8550/-
पूरा पृष्ठ (विशेष स्थिति जैसे टेक्स्ट से पूर्व व बाद में)	8550/-	7600/-
पूरा पृष्ठ (सामान्य)	7600/-	6650/-
आधा पृष्ठ	5130/-	4180/-
सेन्टर स्प्रेड	15,000/-	13,300/-
सेन्टर स्प्रेड (स्पेशल पोजिशन)	16,500/-	14,700/-

(विज्ञापन चार कलर में)

तीन महीने या ज्यादा समय के लिए लगातार अथवा बारी-बारी विज्ञापन देने पर ही अनुबंधित दरें लागू होंगी

## तकनीकी विवरण

पत्रिका का  
आकार

28 से.मी. x  
20.5 से.मी.

छपाई  
क्षेत्र

23 से.मी. x  
16.5 से.मी.

★ पत्रिका का प्रसार  
समग्र देश में ★

विज्ञापन सामग्री – ई-मेल, आर्टपुल, सीडी

संपर्क करें : व्यापार प्रबंधक: प्रशांत कुमार पट्टनायक, मोबाइल : 9717647367

310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001

टेलीफोन : 011-23382531, 23303665, 23304456

Email : bmpr310rb@gmail.com



## **Coaches & Trainsets**

*Air Conditioners with Micro-processors*

*Bio Vacuum Toilet Systems*

*FRP Toilet Cubical*

*Side Panels and Roof Panels for Coach Interiors*

*Seats and other Accessories for Coach Interiors*

## **Diesel Locomotives**

*Traction Alternators*

*Traction Motors*

*Radiator Cooling Fans*

*Dynamic Brake Grids*

*Dynamic Brake Blower Motors*

*Auxiliary Generators*

*Dustbin Blower & Motor*

*Driver Cab Air Conditioners*

## **Electric Locomotives**

*Traction Motors*

*Traction Transformers*

*Pantographs*

*Harmonic Filters*

*Driver Cab Air Conditioners*

**Daulat Ram ENGINEERING**



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