



भारतीय रेल

मार्च-2021

₹20



आरसीएफ द्वारा नवनिर्मित कोच

**अत्याधुनिक
सुविधाओं
से सज्ज
किफायती
कोच**

भारतीय रेल, राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा और किसान (पृष्ठ 43)

‘भारतीय रेल’ सितम्बर 1960 के अंक से :

भारतीय रेलों द्वारा शीतलक डिब्बों का निर्माण (पृष्ठ 40)

पत्रिका के ऑनलाइन सदस्य बनने की प्रक्रिया (पृष्ठ 38)

प्रिय विज्ञापनदाता

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र मासिक हिन्दी पत्रिका

भारतीय रेल

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

विज्ञापन दरें

(विज्ञापन चार कलर में)

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

विवरण	विशेष दर (वार्षिक अंक) (₹)	सामान्य अंक मासिक दरें	
		सामान्य दरें (₹)	अनुबंधित दरें (₹)
बैंक कवर	13,300	11,400	10,450
सेकेण्ड कवर	12,350	10,450	9,500
थर्ड कवर	11,400	9,500	8,550
पूरा पृष्ठ (विशेष स्थिति, जैसे टेक्स्ट से पूर्व व बाद में)	9,500	8,550	7,600
पूरा पृष्ठ	8,550	7,600	6,650
आधा पृष्ठ	6,650	5,130	4,180
सेंटर स्प्रेड	17,000	15,000	13,300
सेंटर स्प्रेड (दो पेज इकट्ठे (स्पेशल पोজিশन))	18,500	16,500	14,700

* तीन महीने या ज्यादा समय के लिए लगातार अथवा बारी-बारी देने पर अनुबंधित दरें लागू।

तकनीकी विवरण

पत्रिका का आकार

28 X 20.5 सेमी

छपाई क्षेत्र

23 X 16.5 सेमी

भुगतान का माध्यम : व्यापार प्रबंधक, भारतीय रेल, नई दिल्ली के पक्ष में डिमाण्ड ड्राफ्ट अथवा नकद राशि रूम नं. 310, रेल भवन, नई दिल्ली - 110 001 में जमा की जा सकती है

संपर्क करें

प्रशांत कुमार पट्टनायक, व्यापार प्रबंधक

310, रायसीना रोड, नई दिल्ली - 110 001

टेलिफोन : 9717647367, 011-233822531, 23303665, 23304456

विज्ञापन सामग्री : ई-मेल, आर्टपुल, सीडी

पत्रिका का प्रसार : समग्र देश में

संपादक मंडल

श्री सुनीत शर्मा
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी,
रेलवे बोर्ड

श्री नरेश सालेचा
सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड

श्री सुशांत कुमार मिश्रा
सचिव, रेलवे बोर्ड

श्री राजेश दत्त बाजपेई
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

संपादक

योगेश अवस्थी

संपादकीय कार्यालय

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

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क

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

सदस्यता शुल्क

सर्वसाधारण - ₹250
रेलकर्मियों के लिए - ₹200

संपादन सहयोग

श्री रणमत सिंह

आवरण

आरसीएफ कपूरथला द्वारा निर्मित अधिक
यात्री क्षमता वाले एसी श्री-टियर इकॉनमी
कोच के अंदर का दृश्य

फॉलो करें

Twitter : @bhartiyarailrb
Facebook : bhartiyaailpatrika
Instagram : bhartiyaailpatrika

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

© भारतीय रेल



प्रधानमंत्री ने पश्चिम
बंगाल में अनेक रेल
परियोजनाओं का
उद्घाटन किया
6

8 प्रधानमंत्री द्वारा तमिलनाडु की प्रमुख रेल परियोजनाओं
का उद्घाटन

9 रेल मंत्री ने केरल, तमिलनाडु, मध्य प्रदेश और
कर्नाटक राज्यों में...

13 रेल मंत्री ने रेल परियोजनाएं राष्ट्र को समर्पित कीं...

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

14 भारतीय रेल की बेहतरी के लिए रेल अधिकारी
नीतिगत सुझाव साझा करें : रेल मंत्री

15 कर्नाटक के मुख्यमंत्री तथा रेल मंत्री ने शिमोगा में
रोड ओवरब्रिज निर्माण...

15 मरु-आनंद विहार टर्मिनस विशेष रेलगाड़ी...

16 रेल मंत्री ने पूर्णांगिरी जन शताब्दी एक्सप्रेस को हरी झंडी दी

17 चिरेका निर्मित 7,500वें रेलइंजन का सदस्य (टी एंड आरएस), रेलवे बोर्ड द्वारा लोकार्पण

17 सदस्य (वित्त) द्वारा ग्वालियर स्टेशन का निरीक्षण

18 सदस्य (परिचालन एवं व्यवसाय विकास), रेलवे बोर्ड का दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का दौरा

18 सदस्य (अवसंरचना) द्वारा प्रयागराज स्टेशन का निरीक्षण

19 डीएफसी में पूंजीगत व्यय में गत वर्ष की तुलना में 21% की वृद्धि

20 किसान रेल : सब्सिडी सूची में मंदारिन, हल्दी भी शामिल की गई

21 अधिक यात्री क्षमता वाला एसी श्री-टियर इकॉनमी कोच...

22 तेजस स्लीपर कोच ट्रेनों के साथ यात्रा अनुभव के एक नए युग...

24 संसद में भारतीय रेल

36 नित्यानंद बोरा : शौर्य की अविस्मरणीय गाथा

श्री सुधेन्दु ज्योति सिन्हा

40 भारतीय रेलों द्वारा शीतलक डिब्बों का निर्माण

48 रेलों के अंचल से



टारगेट

कल्पना मनोरमा

60

64 मागे का बदला

श्री रूप कृष्ण आहूजा

66 ओरछा

श्री सुरेन्द्र अग्निहोत्री

69 मेरी सिक्किम यात्रा

डॉ. मुकुल श्रीवास्तव

73 सेहरा में समंदर उकेरता फिल्मकार - संजय लीला भंसाली

श्री अविनाश त्रिपाठी



रेल मंत्री द्वारा संतरागाछी व सियालदह
स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का लोकार्पण
व उद्घाटन 12



भारतीय रेल, राष्ट्रीय
खाद्य सुरक्षा और किसान

श्री अरविंद कुमार सिंह

43



WE INNOVATE FOR PERFORMANCE



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



अन्नदाताओं का साथ देती भारतीय रेल

भारतीय रेल का हमारे किसानों के साथ रिश्ता काफी पुराना है। भारतीय रेल कृषि उत्पादों, चाहे वह खाद्यान्न हो या जल्द खराब होने वाले फल-सब्जियाँ, समय पर लोगों तक पहुँचाकर एक ओर तो किसानों की आय में वृद्धि में अपना योगदान देती है, वहीं दूसरी ओर आमजन तक कृषि उत्पाद को कम लागत में पहुँचाकर अपना दोहरा सामाजिक दायित्व निभाती है। रेलवे ने कभी इस कार्य को व्यापार नहीं माना है। घाटे का सौदा होने के बावजूद इस कार्य को और बढ़ाने के प्रयास रेलवे आज भी कर रही है।

रेलवे की राष्ट्रीय प्राथमिकताओं में खाद्यान्न दुलाई सबसे उपर है। अब जल्द खराब होने वाले कृषि और दुग्ध उत्पाद भी बाजार तक पहुँचाना इस प्राथमिकता में शामिल हो गया है। वर्ष 2020-21 के बजट में किसान रेल की घोषणा की गई थी और अगस्त 2020 में प्रथम किसान रेल दौड़ने लगी। आज सौ किसान रेलें हमारे किसान भाइयों के उत्पाद देश के विभिन्न क्षेत्रों में पहुंचा रही हैं, वह भी रियायती दरों पर।

हाल ही में संसद में राष्ट्रपति श्री रामनाथ कोविंद ने अपने अभिभाषण में किसान रेल का उल्लेख करते हुए कहा भी कि किसान रेल भारत के किसानों को नया बाजार उपलब्ध कराकर एक नया अध्याय लिख रही है। यह एक तरह का चलता-फिरता कोल्ड स्टोरेज है।

किसान रेल से किसानों के उत्पाद एकदम ताजा हालत में बाजार तक पहुंचते हैं, जिससे उन्हें अच्छा मूल्य मिलता है। रेलवे द्वारा नवम्बर 2018 से मालभाड़े को युक्ति संगत बनाया गया। अधिकांश मालभाड़े में 8.75 प्रतिशत की वृद्धि की गई, लेकिन खाद्यान्न और उर्वरक में किसी भी प्रकार की वृद्धि नहीं की गई।

भारतीय रेल के इतिहास के पन्नों को यदि हम पलटें तो पता चलता है कि रेलवे ने आजादी से पहले तथा बाद भी विपरीत परिस्थितियों में भी देश के विभिन्न क्षेत्रों में हमेशा खाद्यान्न आपूर्ति करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। भारत-पाकिस्तान युद्ध का समय हो या देश के विभिन्न क्षेत्रों में समय-समय पर आई अकाल की परिस्थिति, रेलवे ने हमेशा अन्य सामानों के साथ-साथ खाद्यान्न आपूर्ति सुनिश्चित कर लोगों की जान-माल की रक्षा की है।

कोरोना जैसी विषम परिस्थिति में भारतीय रेल की भूमिका किसी से भी छुपी नहीं है। रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल के मार्गदर्शन में चौबीसों घंटे भारतीय रेल की पटरियों पर मालगाड़ियाँ दौड़ती रहीं। भारतीय रेल उत्तर से 'अन्नपूर्णा', दक्षिण से 'जय किसान' जैसी लंबी दूरी की विशेष मालगाड़ियों से नये प्रयोग किए, जिसके कारण देश में कहीं भी खाद्यान्न की कमी नहीं हुई। ऐसी विपरीत परिस्थिति में भी रात-दिन कार्य करने वाले रेलकर्मियों को चारों ओर से प्रशंसा मिली जोकि स्वाभाविक भी है।

यात्रियों को सुरक्षा के साथ-साथ अत्याधुनिक सुविधाएं स्टेशन तथा ट्रेन में प्राप्त हों, इसके लिए भारतीय रेल नित्य नये प्रयोग कर रही है। हाल में आर.सी.एफ., कपूरथला ने नवीनतम सुविधाओं तथा अधिक यात्री क्षमता वाला एसी श्री टियर इकॉनमी कोच तैयार किया है। इस कोच की क्षमता पूर्व के 72 के मुकाबले बढ़ाकर 83 सीटें कर दी गई है। इससे प्रतीक्षारत यात्रियों को सुविधा होगी। यह कोच 160 किमी प्रति घंटा की गति से चलने में सक्षम है। साथ ही, तेजस स्लीपर कोच का उपयोग आनंद विहार टर्मिनल-अगरतला स्पेशल राजधानी एक्सप्रेस में शुरू कर दिया गया है। वित्त वर्ष 2021-22 में आई.सी.एफ. तथा एम.सी.एफ. में 500 तेजस स्लीपर कोचों का निर्माण करने का लक्ष्य रखा गया है। ये कोच धीरे-धीरे भारतीय रेल नेटवर्क में लंबी दूरी की प्रमुख ट्रेनों की जगह लेंगे।

इस पत्रिका में अब से हम भारतीय रेल पत्रिका की धरोहर से कुछ महत्वपूर्ण जानकारी वाले लेख पुनः प्रकाशित करेंगे। इस अंक में भारतीय रेल द्वारा प्रथम शीतलक डिब्बे के निर्माण की विस्तृत जानकारी प्रकाशित की जा रही है। आशा है, हमारा यह प्रयोग आप लोगों को पसंद आएगा।

आपको हमारा यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएं। ■

प्रधानमंत्री ने पश्चिम बंगाल में अनेक रेल परियोजनाओं का उद्घाटन किया



22 फरवरी को पश्चिम बंगाल में विभिन्न रेल परियोजनाओं का उद्घाटन करते हुए प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी एवं साथ में हैं रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल, राज्यपाल, पश्चिम बंगाल, श्री जगदीप धनखड़ एवं अन्य अतिथिगण

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने 22 फरवरी को पश्चिम बंगाल में नोआपाड़ा से दक्षिणेश्वर तक मेट्रो रेलवे के विस्तार का उद्घाटन किया और इस खंड पर पहली सेवा को हरी झंडी दिखाई। उन्होंने कलईकुंडा और झारग्राम के बीच तीसरी लाइन का भी उद्घाटन किया।

श्री मोदी ने पूर्वी रेलवे के अजीमगंज से खरग्राघाट रोड खंड का दोहरीकरण तथा दनकुनी और बरुइपाड़ा के बीच चौथी लाइन और रसूलपुर और मगरा के बीच तीसरी लाइन को राष्ट्र को समर्पित किया। इस अवसर पर प्रधानमंत्री ने कहा कि शुभारंभ की गई परियोजनाओं से हुगली के आसपास के लाखों लोगों का जीवन आसान हो जाएगा। हमारे देश में परिवहन के बेहतर साधन आत्मनिर्भरता और विश्वास के हमारे संकल्प को मजबूत करेंगे। कोलकाता के अलावा हुगली, हावड़ा और उत्तर 24 परगना जिले के लोगों को भी मेट्रो सेवा का लाभ मिलेगा। उन्होंने कहा कि

नोआपाड़ा से दक्षिणेश्वर तक मेट्रो रेलवे के विस्तार के उद्घाटन के साथ दोनों गंतव्यों के बीच यात्रा का समय 90 मिनट से घट कर 25 मिनट हो जाएगा। इन सेवाओं से छात्रों और श्रमिकों को बहुत लाभ होगा। प्रधानमंत्री ने खुशी व्यक्त की कि आज भारत में निर्मित मेट्रो या रेलवे प्रणालियों में 'मेड इन इंडिया' का प्रभाव दिखाई देता है। पटरियों को बिछाने से लेकर आधुनिक इंजनों और आधुनिक रेलगाड़ियों तथा आधुनिक डिब्बों तक में बड़ी मात्रा में इस्तेमाल होने वाले सामान और तकनीक स्वदेशी हो गए हैं। इससे परियोजना के निष्पादन में तेजी आई है और निर्माण की गुणवत्ता में वृद्धि हुई है। प्रधानमंत्री ने कहा कि पश्चिम बंगाल देश में आत्मनिर्भरता का एक महत्वपूर्ण केन्द्र रहा है और पश्चिम बंगाल और पूर्वोत्तर राज्यों के बीच व्यापार की अपार संभावनाएं हैं। प्रधानमंत्री ने कहा कि इन नई रेल लाइनों के साथ जीवन आसान हो जाएगा तथा उद्योगों के लिए नए रास्ते भी उपलब्ध होंगे।

नवापाड़ा से दक्षिणेश्वर तक 4.1 किलोमीटर विस्तार और नवापाड़ा और दक्षिणेश्वर खंड में पहली मेट्रो सेवा को हरी झंडी

नवापाड़ा से दक्षिणेश्वर तक 4.1 किमी के विस्तार का निर्माण 464 करोड़ रुपये की लागत से किया गया है। यह पूरी तरह भारत सरकार द्वारा वित्तपोषित है।

इस विस्तारित खंड से शहर और उसके आसपास के क्षेत्रों के हजारों यात्रियों को तेज, आसान, ट्रैफिक संबंधी जाम से दूर प्रदूषण मुक्त यात्रा मुहैया होगी। हावड़ा, हुगली और उत्तर 24 परगना से आने वाले करीब 50,000 दैनिक यात्रियों को इस विस्तार से लाभ मिलेगा। पूर्व रेलवे की हावड़ा-बर्धमान मेन लाइन, कॉर्ड लाइन, हावड़ा कटवा लाइन और हावड़ा-तारकेश्वर ब्रांच लाइन के यात्री महज बैली ब्रिज पार करके मेट्रो सेवाओं का लाभ उठा सकेंगे। भारतीय सांख्यिकी संस्थान के बड़नगर परिसर, रवींद्र भारती विश्वविद्यालय और कलकत्ता विश्वविद्यालय के अर्थशास्त्र



दक्षिणेश्वर मेट्रो स्टेशन की बाहरी दृश्य



मेट्रो स्टेशन का अंदर का दृश्य

विभाग के छात्रों, प्रोफेसरो और विदेशी विद्वानों को भी इसका लाभ मिलेगा। इस विस्तारित खंड पर निर्मित बड़नगर और दक्षिणेश्वर स्टेशन पूर्व रेलवे के बड़नगर और दक्षिणेश्वर स्टेशनों और उत्तर 24 परगना जिले के प्रवेश द्वार बेलघोरिया एक्सप्रेस-वे के निकट हैं। इस विस्तार से लाखों पर्यटक और श्रद्धालु मेट्रो द्वारा कालीघाट और दक्षिणेश्वर के दो विश्व प्रसिद्ध काली मंदिरों में आसानी से दर्शन कर सकेंगे।

सड़क मार्ग से ढाई घंटे की तुलना में मेट्रो द्वारा दक्षिणेश्वर

से कविसुभाष (न्यू गरिया) तक आने-जाने में मात्र 62 मिनट का समय लगेगा। बड़नगर और दक्षिणेश्वर में 2 नवनिर्मित स्टेशन आधुनिक यात्री सुविधाओं, जैसे लिफ्ट, एस्केलेटर, शौचालय, बैठने की कुर्सियां और अग्निशमन सुविधाओं, भूकंप निगरानी और बिजली सुरक्षा प्रणाली आदि जैसी विभिन्न सुरक्षा व्यवस्थाओं से परिपूर्ण हैं।

इन दोनों स्टेशनों को सौंदर्य की दृष्टि से चित्र, तस्वीरों, मूर्तियों द्वारा डिजाइन किया गया और सजाया गया है।

दक्षिण पूर्व रेलवे के 132 किमी के खड़गपुर-आदित्यपुर थर्ड लाइन प्रोजेक्ट के कलाईकुंडा और झारग्राम के बीच तीसरी लाइन

प्रधानमंत्री श्री मोदी ने दक्षिण पूर्व रेलवे के 132 किमी लंबे खड़गपुर-आदित्यपुर थर्ड लाइन प्रोजेक्ट के कलाईकुंडा और झारग्राम (30 किमी) के बीच तीसरी लाइन का भी उद्घाटन किया, जिसे 1,312 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से मंजूरी दी गई। यह परियोजना पश्चिम बंगाल में 55 किमी और झारखंड में 77 किमी को कवर करती है। 2021-22 के बजट में इस परियोजना के लिए 225 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गई है। कलाईकुंडा और झारग्राम के बीच 5 बड़े और 43 छोटे पुल

हैं। कलाईकुंडा और झारग्राम के बीच 4 स्टेशनों को मौजूदा बुनियादी ढांचे के नवीकरण के साथ 4 नए स्टेशन भवनों, 6 नए फुट ओवर ब्रिज और 11 नए प्लेटफॉर्मों का निर्माण कर पुनर्विकसित किया गया है।

इस तीसरी लाइन के चालू होने से खड़गपुर-आदित्यपुर सेक्शन में आवागमन में सुधार होगा और हावड़ा-मुंबई ट्रंक रूट पर यात्री रेलों और मालगाड़ियों की निर्बाध आवाजाही सुनिश्चित होगी।

अजीमगंज से खगड़ाघाट रोड सेक्शन का दोहरीकरण (14.60 किमी)

प्रधानमंत्री ने 239.38 करोड़ रुपये की परियोजना लागत से अजीमगंज खगड़ाघाट रोड सेक्शन के दोहरीकरण का भी लोकार्पण किया, जो पूर्वी रेलवे के हावड़ा-बादेल अजीमगंज सेक्शन का हिस्सा है। यह मार्ग उत्तर-पूर्वी राज्यों में यात्रियों के आने-जाने और माल ढुलाई के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है क्योंकि यह कोलकाता से

न्यू जलपाईगुड़ी और गुवाहाटी के लिए एक वैकल्पिक मार्ग के रूप में कार्य करता है और पश्चिम बंगाल पावर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड की सागरदिग्घी परियोजना, एनटीपीसी फरक्का के महत्वपूर्ण बिजली संयंत्रों तथा धार्मिक और ऐतिहासिक महत्त्व के स्थानों को जोड़ता है।

दानकुनी से बरुईपाड़ा चौथी लाइन (11.28 किमी) और रसूलपुर से मगरा तीसरी लाइन (42.42 किमी)

प्रधानमंत्री ने हावड़ा वर्धमान कॉर्ड लाइन के दानकुनी और दानकुनी और बरुईपाड़ा (11.28 किमी) के बीच चौथी लाइन भी राष्ट्र को समर्पित की। साथ ही, हावड़ा वर्धमान मेन लाइन के रसूलपुर और मगरा (42.42 किमी) के बीच तीसरी लाइन का भी लोकार्पण किया, जो कोलकाता के प्रमुख प्रवेश द्वार के रूप में कार्य करती है। ये दोनों परियोजनाएं अत्यंत महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं और पश्चिम बंगाल के हुगली जिले में अत्यधिक उपयोग किए गए नेटवर्क पर क्षमता में वृद्धि करेंगी। रसूलपुर से मगरा सेक्शन के बीच 759 करोड़ रुपये की लागत से तीसरी

लाइन चालू होने से इस अत्यधिक आवागमन वाले सेक्शन पर ज्यादा पैसेंजर और मालगाड़ियां चलाने में मदद मिलेगी। हावड़ा-नई दिल्ली राजधानी के अत्यधिक आवागमन वाले रूट पर दानकुनी और बरुईपाड़ा के बीच 195 करोड़ रुपये की परियोजना लागत से चौथी लाइन चालू होने से अधिक यात्रियों और मालगाड़ियों को चलाने में भी मदद मिलेगी। पूर्वी और दक्षिण पूर्व रेलवे की ये परियोजनाएं बेहतर परिचालन तरलता, यात्रा में लगने वाला कम समय, ट्रेनों के संचालन संबंधी सुरक्षा के साथ-साथ क्षेत्र के समग्र आर्थिक विकास को सुनिश्चित करेंगी। ■

प्रधानमंत्री द्वारा तमिलनाडु की प्रमुख रेल परियोजनाओं का उद्घाटन



प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने चेन्नै में चेन्नै मेट्रो रेल चरण-1 विस्तार, चेन्नै बीच और अट्टीपट्टू के मध्य चौथी रेलवे लाइन, विल्लुपुरम-कुड्डालोर-मयिलादुथुराई-तंजावुर और मइलादुथुराई-थिरुवरूर में सिंगल लाइन सेक्शन के विद्युतीकरण का उद्घाटन किया

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने 14 फरवरी को चेन्नै में अन्य विभिन्न परियोजनाओं के साथ-साथ तमिलनाडु की दो प्रमुख रेल परियोजनाओं का भी उद्घाटन किया। इस अवसर पर प्रधानमंत्री ने कहा कि बेहतर कनेक्टिविटी से वाणिज्य में सहूलियत होती है। एक विशेष मालभाड़ा गाड़ी को झंडी दिखा कर रवाना कर चेन्नै कडक्करै-अत्तिपट्टू के बीच चौथी लाइन का उद्घाटन करते हुए प्रधानमंत्री ने कहा कि स्वर्णिम चतुर्भुज का चेन्नै कडक्करै, एण्णूर, अत्तिपट्टू विस्तार एक उच्च यातायात घनत्व वाला मार्ग है। उन्होंने कहा कि चेन्नै पोर्ट और कामराजर पोर्ट के बीच तेजी से माल ढुलाई सुनिश्चित करने की जरूरत है। चेन्नै कडक्करै तथा अत्तिपट्टू के बीच की यह चौथी लाइन इस दिशा में सहायक सिद्ध होगी। विल्लुपुरम-तंजावूर-तिरुवारूर के बीच की विद्युतीकृत एकल लाइन को देश को लोकार्पित करते हुए उन्होंने कहा कि विल्लुपुरम-तंजावूर-तिरुवारूर परियोजना का विद्युतीकरण तमिलनाडु के डेल्टा जिलों के लिए एक वरदान साबित होगा। 22.1 किमी लंबी चेन्नै कडक्करै-अत्तिपट्टू चौथी रेलवे लाइन परियोजना की लागत रु.293.40 करोड़ है। चेन्नै कडक्करै-रायपुरम-कोरुक्कुपट्टै-एण्णूर-अत्तिपट्टू लाइन अति उच्च यातायात घनत्ववाला भारतीय रेल प्रणाली के ग्रुप 'ए' मार्ग का और स्वर्णिम चतुर्भुज का एक भाग है। यह चौथी लाइन दक्षिण की ओर से ट्रक मार्ग पर चलने वाले यातायात को सुगम बनाएगी तथा चेन्नै पोर्ट से यातायात प्रवाह में सुधार होगा। यह तीसरी व चौथी लाइनों में माल भाड़ा गाड़ियों को चलाने में सहायता प्रदान करेगी तथा पहली दो लाइनों में कोचिंग गाड़ियों के यातायात प्रवाह को सुगम बनाएगी जिससे समय की पाबंदी में सुधार होगा। यह परियोजना चेन्नै पोर्ट, एण्णूर पोर्ट तथा प्रमुख साइडिंगों को जोड़ती है। यह सेक्शन, रायपुरम, कोरुक्कुपट्टै, तंडयारपेट्टै, एण्णूर आदि जैसे प्रमुख यादों के बीच गुजरता है। अत्तिपट्टू में बिछाए गए दो नए ट्रैक, रेल गाड़ियों के संचालन में परिचालनिक लचीलापन उपलब्ध कराएंगे।

विल्लुपुरम-कडलूर-मयिलादुतुरै-तंजावूर एवं मयिलादुतुरै-तिरुवारूर में एकल लाईन सेक्शन का विद्युतीकरण

- मार्ग कि.मी. : 228 कि.मी.
- परियोजना की लागत : रु. 423 करोड़ (रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा निष्पादन किया गया)
- चेन्नै एलुबूर-विष्णुपुरम-वृद्धाचलम-तिरुच्चिरापल्लि कॉर्ड लाईन का विद्युतीकरण 2010 में किया गया और सभी कॉर्ड लाईन गाड़ियों को विद्युत कर्षण के साथ चलाया गया। तथापि विल्लुपुरम-मयिलादुतुरै-तंजावूर-तिरुच्चिरापल्लि के बीच सभी मेन लाईन एक्सप्रेस/पैसेंजर/माल गाड़ियों को केवल डीजल कर्षण के साथ ही चलाया गया।
- विल्लुपुरम-मयिलादुतुरै-तंजावूर और मयिलादुतुरै-तिरुवारूर सेक्शनों के बीच विद्युतीकरण कार्य की समाप्ति के साथ ही सभी मेन लाईन एक्सप्रेस/पैसेंजर गाड़ियों और माल गाड़ियों को विद्युत कर्षण पर चलाया जाएगा।
- चेन्नै एलुबूर से तमिलनाडु का दक्षिणी छोर, कन्नियाकुमारी के बीच के सेक्शनों के विद्युतीकरण के परिणामस्वरूप कर्षण के परिवर्तन की आवश्यकता के बिना सुगम यातायात सुनिश्चित होगा। इससे विल्लुपुरम और तिरुच्चि पर कर्षण परिवर्तन (एमएल के जरिए सभी गाड़ियों के लिए) को हटा दिया जाएगा, इसके परिणामस्वरूप गाड़ियों के परिचालन समय में 30 मिनट की बचत होगी।
- इससे पैसेंजर एवं मालगाड़ियों के लिए प्रतिदिन औसतन 31,333 लीटर डीजल खपत की बचत होगी जिसकी लागत लगभग रु.25 लाख प्रतिदिन होगी। उपर्युक्त गाड़ियों के लिए विद्युत खपत की लागत के मद्देनजर ईंधन लागत (डीजल-विद्युत) में निवल बचत रु.14.61 लाख प्रति दिन अर्थात् प्रतिवर्ष रु.53.32 करोड़ रुपये है। ■

रेल मंत्री ने केरल, तमिलनाडु, मध्य प्रदेश और कर्नाटक राज्यों में 1,000 करोड़ रुपये की 88 रेल परियोजनाएं राष्ट्र को समर्पित कीं



रेल भवन से वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से केरल, तमिलनाडु, मध्य प्रदेश और कर्नाटक में विभिन्न रेल परियोजनाओं का लोकार्पण करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल एवं रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी श्री सुनील शर्मा

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग और उपभोक्ता कार्य, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री, श्री पीयूष गोयल ने 21 फरवरी को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से केरल, तमिलनाडु, मध्य प्रदेश और कर्नाटक में विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर बुनियादी यात्री सुविधाओं और अन्य सुविधाओं से संबंधित परियोजनाओं का

उद्घाटन और लोकार्पण किया। 1,000 करोड़ रुपये से अधिक लागत की 88 रेलवे परियोजनाएं राष्ट्र को समर्पित की गईं, जिससे भारतीय रेल भविष्य के लिए तैयार हो सके।

इस अवसर पर विभिन्न स्थानों पर कई गणमान्य व्यक्ति भी उपस्थित थे।

केरल में रेल परियोजनाएं

केरल में रेल परियोजनाओं का उद्घाटन करते हुए श्री गोयल ने कहा, “राज्य में सम्पर्क में सुधार करना महत्वपूर्ण है, जिससे भारतीय विरासत को संजोने में मदद मिलेगी और केरल राज्य में विभिन्न सुविधाओं का उपयोग करते हुए रेल यात्रियों को सुविधा मिल सकेगी। हमारा प्रयास है कि हम केरल में रेलवे के बुनियादी ढांचे में बड़े सुधार करें। हम केरल को देश के बाकी हिस्सों से जोड़ने की सुविधाओं को बढ़ावा दे रहे हैं। हम इस क्षेत्र में और अधिक आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए केरल राज्य के माध्यम से रेलवे नेटवर्क में बड़ा बदलाव कर रहे हैं। केरल के लिए आवंटित किया जा रहा बजट साल-दर-साल लगातार बढ़ता जा रहा है।” उन्होंने कहा कि हम आने वाले दिनों और महीनों में केरल में एक बेहतरीन रेलवे नेटवर्क प्रदान करने के लिए प्रतिबद्ध हैं।

केरल में तीन स्थानों - कोल्लम, कुंदारा और कोचुवेली में कुल 9.56 करोड़ रुपये की लागत से फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया गया है। इस फुट ओवर ब्रिज से यात्रियों के आवागमन में तेजी आएगी और इन महत्वपूर्ण स्टेशनों पर भीड़ को कम करने

में आसानी होगी, विशेष रूप से वरिष्ठ नागरिकों, बीमार और दिव्यांग यात्रियों के लिए प्लेटफॉर्म और भीड़-भाड़ वाले क्षेत्रों तक पहुंचने में आसानी होगी। कान्हांगड और अलुवा में 1.60 करोड़ रुपये की कुल लागत से स्वचालित लिफ्ट लगाई गई हैं।

रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों की सुरक्षा को सुदृढ़ करने के लिए अत्याधुनिक वीडियो निगरानी प्रणालियाँ 15 स्थानों पर स्थापित की गई हैं, जिसकी कुल लागत 9 करोड़ 45 लाख रुपये है। चेन्नई में केंद्रीय निगरानी प्रणाली के साथ एलेप्पी, अलुवा, चेंन्नूर, एर्नाकुलम टाउन, कायांकुलम, तिरुवल्ला, कोट्टायम, बडागरा, कन्नूर, कासरगोड, पलक्कड़ जंक्शन, तिरूर, थालास्सेरी, कान्हांगड और पय्यानूर जैसे रेलवे स्टेशन वीडियो निगरानी प्रणाली से लैस किए जाएंगे।

केरल के दो स्टेशनों, तिरुवनंतपुरम सेंट्रल और त्रिशूर में, हवाई अड्डों की तर्ज पर प्लेटफॉर्मों की रौशनी व्यवस्था कुल 42 लाख रुपये की लागत से उपलब्ध कराई गई है। इससे रेल यात्री एक नया अनुभव महसूस कर सकेंगे। यात्रियों विशेषकर बुजुर्गों और दिव्यांग यात्रियों के रेलगाड़ी में चढ़ने और उतरने में

आसानी के लिए तेनूर में 1.39 करोड़ रुपये की लागत से प्लेटफॉर्म के आधुनिकीकरण का काम पूरा कर लिया गया है। ऊर्जा कुशल और बिजली की बचत के उपाय के रूप में त्रिशूर और तिरुवनंतपुरम में 100 कंडेब्ल्यूपी सौर ऊर्जा संयंत्र की स्थापना की गई है, जिसकी लागत 42 लाख रुपये है।

तमिलनाडु में रेल परियोजनाएं

तमिलनाडु में रेल परियोजनाओं का उद्घाटन करते हुए श्री पीयूष गोयल ने कहा कि हम तमिलनाडु रेलवे को पूरी तरह से विद्युतीकृत नेटवर्क बनाने के लिए प्रतिबद्ध हैं, ताकि रेलवे के कारण कोई प्रदूषण न हो। हमने पिछले 6-7 वर्षों में विद्युतीकरण की गति को दोगुना कर दिया गया है। अगले दो-ढाई वर्षों में राज्य के पूरे रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण कर दिया जाएगा। हम अब तक के पहले वर्टिकल ब्रिज, पम्बन ब्रिज का भी निर्माण कर रहे हैं, जो राम सेतु को जोड़ेगा और उस क्षेत्र में रामेश्वरम् और धनुषकोडि आने वाले तीर्थयात्रियों को आसानी से पहुँचाने में मदद करेगा। हमने तमिलनाडु राज्य के सभी रेलवे स्टेशनों और सेवा भवनों में 100 प्रतिशत एलईडी प्रकाश व्यवस्था की है। यह पहला ग्रीन कॉरिडोर भी है, जो रामेश्वरम् से मानमदुरा तक 114 किमी लंबा है। यह भारत का पहला ग्रीन रेलवे कॉरिडोर है। 17 फरवरी को प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने एक नई साप्ताहिक रेलगाड़ी को झंडी दिखाकर रवाना किया था, जो तमिलनाडु को केवडिया में भारत के लौह पुरुष सरदार वल्लभ भाई पटेल की स्टैच्यू ऑफ यूनिटी के करीब पहुँचाते हुए चेन्नई से जोड़ेगी। उन्होंने कहा कि भारतीय रेल तमिलनाडु के विकास में तीसरे आयाम को जोड़ रहा है, इसलिए अब तक केंद्र और राज्य सरकार डबल इंजन के रूप में राज्य की प्रगति में भागीदार के रूप में काम कर रहे हैं और अब तमिलनाडु की प्रगति के लिए हमारे पास भारतीय रेल द्वारा तीसरा इंजन प्रदान किया गया है।

यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा के लिए तमिलनाडु में 10 स्थानों पर अंबतूर, अरक्कोणम, एलावुर, मामबलम, मेट्टुपालयम, तिरुप्पुर, गंगईकोंडान, कादयानल्लूर, नागरकोइलजेन, वांचीमनीचौकी में कुल 23.32 करोड़ रुपये की लागत पर फुट ओवर ब्रिज उपलब्ध कराए गए हैं। इन पुलों के निर्माण से यात्रियों के

आवागमन को आसानी होगी और इन महत्वपूर्ण स्टेशनों पर यात्रियों की भीड़-भाड़ को कम करने और किसी भी दुर्घटना को रोकने में भी मदद मिलेगी।

प्लेटफॉर्म और रेलवे स्टेशनों के अन्य क्षेत्रों में परेशानी मुक्त पहुंच को सक्षम करने के लिए तमिलनाडु में 6 स्टेशनों, जैसे एगमोर, मामबलम, तांबरम, तिरुवल्लूर, इरोड, तंजावुर में एस्केलेटर के निर्माण की कुल लागत 16.61 करोड़ रुपये है। कोयम्बटूर जंक्शन और नागरकोइल जंक्शन रेलवे स्टेशनों पर कुल 2.38 करोड़ रुपये की लागत से लिफ्ट की सुविधा प्रदान की गई है। इन एस्केलेटर और लिफ्टों से अन्य लोगों के अलावा वरिष्ठ नागरिकों, दिव्यांगों और बीमार यात्रियों को भी काफी फायदा होगा।

रेलवे स्टेशनों की बेहतर निगरानी के लिए अत्याधुनिक तकनीकों का सहारा लेने के लिए वीडियो निगरानी प्रणाली को 18 स्थानों पर 10.01 करोड़ रुपये की लागत से उपलब्ध कराया गया है। चेन्नई में केंद्रीय निगरानी प्रणाली के साथ चेंगलपट्टूर, तिरुवल्लूर, इरोड, सेलम, कन्याकुमारी, तिरुनेलवेली, तूतीकोरिन, मइलादुथुराई, तंजावुर, विल्लुपुरम और तमिलनाडु में 8 अन्य स्टेशनों पर वीडियो निगरानी प्रणालियां स्थापित की गई हैं।

तमिलनाडु के विभिन्न अन्य स्टेशनों पर कुछ सुविधाएँ शुरू की गई हैं। इनमें यात्री सुविधाओं में 4 करोड़ रुपये की कुल लागत से सुधार किया गया है - कटपडी में बहुस्तरीय दो-पहिया वाहनों के लिए पार्किंग, गिंडी में डबल डिस्चार्ज प्लेटफॉर्म, दूसरा एंट्री सर्कुलेटिंग एरिया और अरकोनम में बुकिंग कार्यालय, मडुरै में एटीएम परिसर के साथ नागरकोइल टाउन और यात्री सुविधा केंद्र, यात्री आरक्षण केंद्र और स्टेशन भवन का निर्माण शामिल है।

कर्नाटक में रेल परियोजनाएं

कर्नाटक में रेल परियोजनाओं का उद्घाटन करते हुए श्री पीयूष गोयल ने कहा, "आज मैं स्वर्गीय श्री सुरेश अंगडी को रेलवे और कर्नाटक राज्य के लिए किए गए अनुकरणीय कार्यों के लिए श्रद्धांजलि देता हूँ। जब श्री नरेंद्रमोदी जी के नेतृत्व में केंद्र सरकार और राज्य सरकार, दोनों एक टीम के रूप में एक साथ काम करती हैं तो प्रगति और विकास के लिए एक डबल इंजन की गति देती हैं और भारतीय रेल तीसरा आयाम प्रदान करती है और सभी तीन केंद्रीय सरकार, राज्य सरकार और भारतीय रेल द्वारा एक साथ काम करने से कर्नाटक राज्य में अभूतपूर्व प्रगति देखी जा सकती है। गुब्बी से नितूर तक रेलवे ट्रैक का दोहरीकरण, एक छोटे से हिस्से की तरह लग सकता है, लेकिन यह बेंगलुरु-हुबली लाइन पर अर्सिकेरे से तुमकुरु तक रेलवे लाइन को दोगुना करने के लिए एक बड़ी परियोजना का महत्वपूर्ण एक हिस्सा है। लोंडा और मिराज के बीच 186 किमी की परियोजना के अगले दो वर्षों में पूरी हो जाने की सम्भावना

है। रायबाग रेलवे स्टेशन भी सुविधाओं के साथ प्रदान किया गया है और इन सभी परियोजनाओं को एक साथ रखा गया है जो कर्नाटक की प्रगति और अर्थव्यवस्था के विकास के लिए एक महत्वपूर्ण गति प्रदान करेगा। भारतीय रेल राज्य में सभी रेलवे सुविधाओं में सुधार के लिए प्रतिबद्ध है। बेंगलुरु में उपनगरीय रेलवे भी कर्नाटक राज्य में परिवहन और बेंगलुरु के लोगों के लिए परिवहन व्यवस्था में सुधार करेगी। कर्नाटक राज्य और भारतीय रेल दोनों बहुत प्रतिबद्ध हैं और के-राइड के माध्यम से साझेदारी में काम कर रहे हैं, जो भारतीय रेल और कर्नाटक सरकार के बीच एक विशेष प्रयोजन वाहन परियोजना है। कर्नाटक में कई अन्य परियोजनाएं सुविधाओं में सुधार लाने और भारतीय रेल का उपयोग करने वाले सभी यात्रियों के लिए बहुत अच्छा और सुखद अनुभव सुनिश्चित करने जा रही हैं। उपनगरीय रेलवे के साथ बेंगलुरु की मेट्रो सेवाओं का एकीकरण कर सहज परिवहन प्रदान करने की कोशिश की जा रही है।

गुब्बी-नितूर (9 किमी) के बीच की लाइनों का दोहरीकरण, अर्सिकेरे और तुमकुरु (96 किमी) के बीच बेंगलुरु-हुबली लाइन पर तुमकुरु और अर्सिकेरे के बीच दोहरीकरण परियोजना का हिस्सा है। अर्सिकेरे और तुमकुरु परियोजना को 2015-16 में 783 करोड़ रुपये की लागत से मंजूरी दी गई थी। इस खंड में रेलवे ट्रैक के दोहरीकरण से बेंगलुरु से हुबली, बेलगावी, मुंबई आदि को जोड़ने वाली महत्वपूर्ण लाइन की क्षमता बढ़ेगी, जो कर्नाटक के सभी आंतरिक जिलों को पार कर जाएगी और रेलगाड़ियों की गति को तेज करने में सक्षम करेगी और विभिन्न शहरों के बीच आपस में सम्पर्क में सुधार करेगी।

गुब्बी और नितूर के बीच के खंड का दोहरीकरण 75.5 करोड़ रुपये की लागत से किया गया है। दोहरीकरण के साथ 2 प्रमुख और 15 छोटे पुलों का निर्माण किया गया है। गुब्बी और नितूर रेलवे स्टेशन पर अतिरिक्त यात्री सुविधाएं प्रदान की गई हैं। गुब्बी और नितूर में दोहरीकरण के साथ-साथ प्लेटफॉर्म आश्रय, उच्च स्तरीय प्लेटफॉर्म, फुट ओवर ब्रिज, शौचालय, बैठने के लिए बेंच और वॉटर बूथ बनाए गए हैं।

चिक्कोडी और रायबाग (14 किमी) के बीच की लाइनों

का दोहरीकरण, लोंडा और मिराज के बीच हुबली-मिराज लाइन पर लोंडा और मिराज के बीच दोहरीकरण परियोजना का हिस्सा है। लोंडा और मिराज (186 किमी) दोहरीकरण को वर्ष 2015-16 में 1,191 करोड़ रुपये की लागत से स्वीकृत किया गया था। यह परियोजना पूरी हो जाने के बाद यह बेलगावी जिले में रेल बुनियादी ढांचे को गति देगी।

इस खंड में रेलवे ट्रैक के दोहरीकरण से कर्नाटक के सभी आंतरिक जिलों को पार करते हुए बेंगलुरु को हुबली, बेलगावी, मुंबई आदि से जोड़ने वाली महत्वपूर्ण लाइन की क्षमता बढ़ जाएगी। यह ट्रेनों की तेज गति को सक्षम करेगा और विभिन्न शहरों के बीच सम्पर्क में सुधार करेगा।

उन्नत यात्री सुविधाओं को दोगुना करने के साथ रायबाग रेलवे स्टेशन पर नया स्टेशन भवन उपलब्ध कराया गया है।

रायबाग स्टेशन पर निम्नलिखित सुविधाएं प्रदान की गई हैं: • दो नए प्लेटफॉर्म, • एक फुट ओवर ब्रिज, • घूमने-फिरने के लिए क्षेत्र, • वातानुकूलित प्रतीक्षा कक्ष।

रेलगाड़ी के संचालन के नियंत्रण के लिए नवीनतम सिग्नलिंग प्रणाली और स्वदेशी रूप से विकसित अत्याधुनिक इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सुविधा का प्रावधान किया गया है।

मध्यप्रदेश में रेल परियोजनाएं

मध्यप्रदेश में रेल परियोजनाओं का उद्घाटन करते हुए श्री पीयूष गोयल ने कहा कि इस वर्ष हाल ही में वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण ने 2021-22 के बजट में 7,700 करोड़ रुपये मध्य प्रदेश में विभिन्न रेलवे परियोजनाओं के लिए आवंटित किए हैं। केंद्र सरकार, राज्य सरकार और भारतीय रेल तीन इंजनों के रूप में राज्य की सेवा कर रहे हैं। रीवा में एक बड़ा सौर ऊर्जा संयंत्र आ रहा है। भारतीय रेल दिसंबर 2023 तक पूरी तरह से भारतीय रेल का विद्युतीकरण करने के लिए प्रतिबद्ध है और सभी यात्री रेलगाड़ियाँ और माल गाड़ियाँ बिजली के ट्रैक पर चलेंगी और देश के केंद्र में स्थित राज्य मध्य प्रदेश में प्रदूषण को कम करेंगी। अगली श्रृंखला में, भारतीय रेल 2030 तक नवीकरणीय ऊर्जा के उपयोग के साथ अपने पूरे नेटवर्क को चलाने में सक्षम होगी और इस दिशा में काम करने वाली यह दुनिया की पहली सबसे बड़ी रेलवे होगी। यात्रियों को आसानी से सुविधाएं देने के लिए प्रधानमंत्री का दृष्टिकोण भी यही है। अब ज्यादातर रेलगाड़ियाँ एलएचबी कोच के साथ चल रही हैं। सुरक्षा व्यवस्था में सुधार हुआ है। मार्च 2019 के बाद, पिछले 22 महीनों में रेल दुर्घटना में किसी भी यात्री की मौत नहीं हुई। भारतीय रेल देश की प्रगति में योगदान देने के लिए दृढ़प्रतिज्ञ है। इस वर्ष भारतीय रेल में लगभग 2 लाख 15 हजार करोड़ का निवेश होगा, जिससे भारतीय रेल में ऐतिहासिक प्रगति होगी।

दिव्यांगों, वृद्ध और बीमार यात्रियों को सुविधा प्रदान करने के लिए ग्वालियर स्टेशन के प्लेटफॉर्म नंबर-1, 2/3 और 4 पर 92 लाख रुपये की लागत से तीन लिफ्ट लगाई गई हैं। इसके अलावा, ग्वालियर स्टेशन को आधुनिक बनाने के लिए रेल विकास निगम लिमिटेड ने पुनर्विकास कार्य किया है। इस पुनर्विकास के तहत, ग्वालियर स्टेशन को यात्रियों के लिए बेहतर यात्रा अनुभव देने के लिए विश्व स्तरीय परिवहन केंद्र में परिवर्तित किया जा रहा है। यह पुनर्विकास पर्यटन को बढ़ावा देगा, रोजगार पैदा

करेगा और सामाजिक-आर्थिक विकास में वृद्धि करेगा।

रतलाम-चित्तौड़गढ़ रेल खंड का विद्युतीकरण : वर्तमान में, इस 189.46 किमी लम्बे रेल खंड में डीजल इंजन द्वारा रेलगाड़ियाँ चलाई जा रही हैं, जिन्हें रतलाम से बिजली के इंजन को बदलने के लिए अतिरिक्त समय की आवश्यकता होती है। इस खंड के विद्युतीकरण के बाद रेलगाड़ियों को बिजली के इंजन द्वारा चलाया जाएगा जो इंजन को बदलने में अतिरिक्त समय को समाप्त कर देगा और रेलगाड़ियाँ बिना बाधा के उच्च गति से चलेंगी और कम समय के साथ अपने गंतव्यों तक पहुंचेंगी।

रतलाम-चित्तौड़गढ़ खंड के विद्युतीकरण से डीजल की बचत होगी और हरित ऊर्जा में योगदान होगा। इस खंड के डीजल से विद्युत ट्रैक में रूपांतरण से प्रति वर्ष 27.54 करोड़ रुपये की बचत होगी। यह विद्युतीकरण 205.44 करोड़ रुपये की लागत के साथ किया गया है।

तीगाँव से चिचोंडा तीसरी घाट लाइन (17 किमी) परियोजना, जो सबसे कठिन परियोजना के रूप में वर्गीकृत की गई थी, को पूरा कर लिया गया है और दिसंबर 2020 में इस लाइन पर यातायात चालू हो गया है। इसमें 65 में से 1 का नियंत्रक ढाल है, सबसे तीव्र वक्र 4.95 डिग्री है, चट्टान के काटने की अधिकतम गहराई 22.75 मीटर और किनारों की अधिकतम ऊंचाई 16.13 मीटर है। इस खंड के पूरा होने में चिचोंडा और तीगाँव यार्ड में प्रमुख यार्ड रिमॉडलिंग शामिल थे। खड़ी ढाल के कारण गुडनखापा और तीगाँव यार्ड में कैंच स्लिप साइडिंग प्रदान की गई है। इस परियोजना के चालू होने से घाट खंड में और अधिक रेलगाड़ियाँ बढ़ाने में मदद मिली है।

बैतूल और पांडुर्ना स्टेशनों पर लिफ्टों के प्रावधान से दिव्यांगजन, वरिष्ठ नागरिकों और अन्य यात्रियों को एक प्लेटफॉर्म से दूसरे पर जाने में आसानी होगी। इस आयोजन के दौरान श्री पीयूष गोयल ने रीवा से इतवारी के लिए एक यात्री सेवा को भी झंडी दिखा कर रवाना किया। ■

रेल मंत्री द्वारा संतरागाछी व सियालदह स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का लोकार्पण व उद्घाटन

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग और उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 21 फरवरी को विभिन्न स्थानों पर वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से उत्तर बंगाल क्षेत्र में विभिन्न बुनियादी ढांचा विकास और यात्री सुविधा संबंधी परियोजनाएं राष्ट्र को समर्पित कीं। इस दौरान भारत सरकार में महिला और बाल विकास राज्य मंत्री सुश्री देबश्री चौधरी भी अन्य गणमान्य व्यक्तियों के साथ उपस्थित रहीं।

इस अवसर पर श्री गोयल ने कहा, राष्ट्र को समर्पित न्यू जलपाईगुड़ी से न्यू कूचबिहार तक का 126 किमी का नया विद्युतीकृत खंड 100 फीसदी रेलवे विद्युतीकरण कार्य का एक हिस्सा है। यह खंड पूर्वोत्तर राज्यों की ओर ट्रेन संचालन के लिए महत्वपूर्ण है। विद्युतीकरण से ट्रेनों को कम कार्बन उत्सर्जन के साथ पर्यावरण के अनुकूल बना संचालित किया जा सकता है। 287 करोड़ की लागत वाली यह परियोजना जीवाश्म ईंधन की खपत में भारी बचत करेगी। वर्ष 2018 के बजट में पूरे पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के विद्युतीकरण कार्य को मंजूरी दी गई थी और इसे दिसंबर, 2023 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

बांग्लादेश के सीमावर्ती हल्दीबाड़ी स्टेशन का निर्माण भविष्य में इस क्षेत्र के आर्थिक विकास की जरूरत को देखते हुए किया गया है। 26 कोच क्षमता वाले नए स्टेशन में मालवाहक ट्रेनों की दो लाइन के अलावा तीन यात्री प्लेटफॉर्म हैं। नए सर्कुलेटिंग एरिया निर्माण, रनिंग रूम, सिग्नल प्रणाली जैसे अन्य कार्यों के साथ ही हल्दीबाड़ी में नए स्टेशन भवन का पूरा निर्माण 82.72 करोड़ रुपये की लागत से किया गया है। ट्रेन संचालन में सुरक्षा बढ़ाने हेतु हल्दीबाड़ी और जलपाईगुड़ी स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग की सुविधा प्रदान की गई है।

प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी और बांग्लादेश की प्रधानमंत्री शेख हसीना ने 17 दिसंबर, 2020 को एक वर्चुअल द्विपक्षीय शिखर सम्मेलन के दौरान भारत के हल्दीबाड़ी और बांग्लादेश के चिलाहाटी के बीच रेलवे लिंक का उद्घाटन किया था।

गंगारामपुर, पश्चिम बंगाल के दक्षिण दिनाजपुर जिले का एक महत्वपूर्ण शहर है। यहां के स्टेशन को करीब 9.09 करोड़ की लागत से आधुनिक इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग और उच्चस्तरीय प्लेटफॉर्म वाले एक क्रॉसिंग स्टेशन में बदला गया है।

अलीपुरद्वार जं. स्टेशन को 8.11 करोड़ की लागत से स्थानीय संस्कृति के अनुरूप सौंदर्यीकरण कर विकसित किया गया है। अलीपुरद्वार स्टेशन पर करीब 80.8 लाख की लागत से बनी दो नई लिफ्ट प्लेटफॉर्म-1, 2 और 3 से दूसरे प्लेटफॉर्म पर जाने के लिए यात्रियों लिए बहुत मददगार साबित होंगी।

उत्तर बंगाल के प्रवेश खंड में आने वाला मदारीहाट स्टेशन एक महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल है। यहां प्लेटफॉर्म नंबर-1 और 2 के बीच 1.13 करोड़ रुपये की लागत से बना नया फुट ओवर ब्रिज स्टेशन के प्लेटफॉर्म नंबर-2 पर आने और जाने वाली ट्रेनों के यात्रियों के लिए सुरक्षित मार्ग प्रदान करेगा। महत्वपूर्ण स्टेशनों पर ऊंचे स्तंभों पर विशाल ध्वज लगवाने के क्रम में न्यू कूच



संतरागाछी व सियालदह स्टेशन में विभिन्न यात्री सुविधाओं का उद्घाटन करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल, साथ में हैं रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी श्री सुनीत शर्मा

बिहार स्टेशन पर विशाल ध्वज राष्ट्र को समर्पित किया गया है।

श्री पीयूष गोयल ने 19 फरवरी, 2021 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से संतरागाछी स्टेशन पर द्वितीय फुट ओवर ब्रिज, सांकराइल फ्रंट टर्मिनल (चरण-1), हावड़ा में विवेकानंद ध्यान केंद्र का उद्घाटन और सियालदह स्टेशन पर एग्जीक्यूटिव लाउंज, कोलकाता स्टेशन पर प्रीमियम लाउंज, सियालदह स्टेशन पर दो लिफ्ट एवं एस्केलेटर एवं अन्य यात्री सेवाओं का लोकार्पण किया।

इस अवसर पर श्री गोयल ने कहा कि भारतीय रेल आधारभूत संरचना के विकास एवं आधुनिकीकरण के लिए तत्पर है। उन्होंने कहा कि सभी परियोजनाओं के उद्घाटन या राष्ट्र को समर्पित होने से पश्चिम बंगाल के लोगों को सीधा लाभ होगा।

श्री सुनीत शर्मा, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी ने विविध रेल परियोजनाओं की प्रगति की जानकारी साझा की।

20 करोड़ रुपये की लागत से संतरागाछी स्टेशन पर निर्मित द्वितीय फुट ओवर ब्रिज 12 मीटर चौड़ा और 166 मीटर लंबा है और संतरागाछी स्टेशन के सभी प्लेटफॉर्मों को जोड़ना है।

सांकराइल फ्रंट टर्मिनल (चरण-1), कोलकाता और हावड़ा में फैले 40 वर्ग किमी औद्योगिक क्षेत्र में सेवाएं प्रदान करता है। इस फ्रंट टर्मिनल का निर्माण 109 करोड़ रुपये की लागत से किया गया है, जिसमें 8 पूरी लम्बाई के विद्युतीकृत टर्मिनल लाइन हैं और इसके साथ अलग प्रवेश एवं निकास सहित सहज एप्रोच रोड वाले घाट की सुविधा उपलब्ध है।

श्री संजय कुमार महांति, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे, श्री मनोज जोशी, महाप्रबंधक, पूर्व रेलवे और अन्य वरिष्ठ अधिकारी मुख्यालय, कोलकाता में वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के जरिए शामिल हुए। ■

रेल मंत्री ने विद्युतीकृत मणिग्राम-निमतिता खंड व अन्य रेल परियोजनाएं राष्ट्र को समर्पित कीं



वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से विद्युतीकृत मणिग्राम-निमतिता खंड व अन्य रेल परियोजनाओं का उद्घाटन करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल एवं अन्य गणमान्य व्यक्ति

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग और उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने मालदा और मणिग्राम के निकट विद्युतीकृत मणिग्राम-निमतिता खंड, रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी), खगराघाट रोड, लालबाग कोर्ट रोड, तेन्या, दहपराधाम और नियालिशापाड़ा स्टेशनों पर पांच फुट ओवर ब्रिज तथा सजनीपाड़ा और बासुदेबपुर स्टेशनों पर दो फुट ओवर ब्रिज वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से 17 फरवरी को राष्ट्र को समर्पित किए। श्री गोयल ने नए विद्युतीकृत मणिग्राम-निमतिता खंड पर मालगाड़ियों को हरी झंडी भी दिखाई।

इस अवसर पर श्री गोयल ने कहा कि जैसा कि प्रधानमंत्री ने कहा है, “हमारे प्रयास पश्चिम बंगाल को देश में व्यापार और व्यावसायिक गतिविधियों में अग्रणी राज्य बनाने की दिशा में किए जाएंगे।” रेलवे यात्री गतिविधियों, माल गाड़ियों के संपर्क में विस्तार, पश्चिम बंगाल से देश के सभी हिस्सों तक कच्चे माल की उपलब्धता और उत्पादों की दुलाई सुनिश्चित करके विकास में अहम भूमिका निभा सकती है। उन्होंने कहा कि पश्चिम बंगाल की सभी लाइनें 2023 तक विद्युतीकृत हो जाएंगी। जिससे प्रदूषण घटेगा और गति में सुधार होगा। बीते छह सालों में, रेलवे अवसंरचना में सुधार के लिए पश्चिम बंगाल में 19,811 करोड़ रुपये का निवेश किया गया है। रेल मंत्री ने कहा कि भारतीय रेल ने अब तक की सबसे सुरक्षित होने की उपलब्धि हासिल कर ली है, क्योंकि रेल हादसे में किसी की जान नहीं गई है। यह उपलब्धि रेलवे के कर्मचारियों के अथक परिश्रम से हासिल हुई है। कार्बन उत्सर्जन में कमी लाने और हरित ऊर्जा को प्रोत्साहन देने के क्रम में पूर्व रेलवे का 34 किमी लंबा मणिग्राम-निमतिता खंड 52.05 करोड़ रुपये की लागत से विद्युतीकृत किया गया है।

यह हावड़ा से डिब्रूगढ़ के लिए हाई यूटिलिटी नेटवर्क ‘सागर पूर्वोदय सम्पर्क लाइन’ का एक भाग है। इससे सागरदीधी तापीय बिजली संयंत्र और सोनार बांग्ला सीमेंट संयंत्र को जाने वाले माल की रैक के लिए ट्रैक को डीजल से विद्युत में तब्दील करने में मदद मिलेगी। इससे इस खंड में यात्री ट्रेनों को डीईएमयू और एमईएमयू में रूपांतरित करने का मार्ग प्रशस्त होगा। इससे डीजल की बचत होगी और क्षेत्र के समग्र औद्योगिक विकास में भी योगदान होगा।

रुपये 1.8 करोड़ की लागत वाले रोड अंडर ब्रिज को न्यू फरक्का-मालदा टाउन खंड में मालदा के निकट एलसी गेट संख्या 2ए के स्थान पर निर्मित किया गया है। इससे सड़क यातायात आसान हो जाएगा और रेल यातायात के निर्बाध आवागमन में भी तेजी आएगी। इसके अलावा अजीमगंज-न्यू फरक्का खंड में मणिग्राम के निकट एलसी गेट संख्या 6 के स्थान पर 2.63 करोड़ रुपये की लागत से एक अन्य रोड अंडर ब्रिज का निर्माण किया गया है, जिससे रेल और सड़क यातायात, दोनों की निर्बाध आवाजाही सुनिश्चित होगी।

यात्रियों की आसान और सुरक्षित आवाजाही के लिए बंदेल-कटवा-अजीमगंज खंड पर खगराघाट रोड, लालबाग कोर्ट रोड, तेन्या, दहापरधाम और नियालिशापाड़ा स्टेशनों पर 9.31 करोड़ रुपये की लागत से पांच फुट ओवर ब्रिजों का निर्माण किया गया है। इसके अलावा, अजीमगंज-न्यू फरक्का-मालदा टाउन खंड के अंतर्गत सजनीपारा और बासुदेबपुर स्टेशनों पर 3 करोड़ रुपये की लागत से दो फुट ओवर ब्रिजों का निर्माण किया गया है। इससे यात्रियों की सुरक्षित आवाजाही सुनिश्चित होगी, दुर्घटना की संभावना न्यूनतम हो जाएगी। ■

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

श्री पीयूष गोयल, रेल, वाणिज्य एवं उद्योग, उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री ने 13 फरवरी, 2021 को उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना की प्रगति की समीक्षा की। कश्मीर घाटी को देश के शेष भागों से जोड़ने वाली 272 किमी लंबी उधमपुर-बारामूला रेल लाइन देश की महत्वाकांक्षी राष्ट्रीय परियोजना है। इस परियोजना के 272 किमी में से 161 किमी का कार्य पूरा हो गया है। उधमपुर-कटरा 25 किमी, काजीगुंड-बारामूला 118 किमी और बनिहाल-काजीगुंड 18 किमी चालू कर दिया गया है। 111 किमी लंबे कटड़ा-बनिहाल सेक्शन का कार्य प्रगति पर है, जिसमें से 97 किमी अर्थात् 87% कार्य मुख्य रूप से सुरंगों का है।

हाल ही में उत्तराखंड में हुई त्रासदी को ध्यान में रखते हुए यूएसबीआरएल प्रोजेक्ट की तत्काल गहन विस्तृत समीक्षा समस्त बिन्दुओं/स्थितियों के मद्देनजर करने के निर्देश रेल मंत्री दिए। डिजाइन के दौरान इन सभी बिन्दुओं पर ध्यान दिया गया होगा, लेकिन फिर भी एक बार फिर से प्रतिष्ठित सलाहकारों का परामर्श लेकर इस पर ध्यान देने के निर्देश दिए गए हैं।

उन्होंने सड़क के पुलों को शीघ्र बनाने की सम्भावना पर भी विचार करने को कहा ताकि सेक्शन यथा शीघ्र शुरू किया



उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना की प्रगति की वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से समीक्षा करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल

जा सके। उन्होंने कार्य को समय पर पूर्ण करने तथा पुलों व सुरंगों से संबंधित क्रिटिकल कार्यों की गहन निगरानी करने के निर्देश दिए। यूएसबीआरएल प्रोजेक्ट के तहत 200 किमी से अधिक सड़कों का भी निर्माण किया गया है।

केन्द्र शासित प्रदेश जम्मू एवं कश्मीर के लिए एक गिफ्ट के रूप में टू-वे कैरिज-वे बना कर प्रदान करने हेतु की व्यावहारिकता के लिए उन्होंने कुछ सलाहकारों को भी रखने के लिए कहा। ■

भारतीय रेल की बेहतरी के लिए रेल अधिकारी नीतिगत सुझाव साझा करें : रेल मंत्री

कोविड महामारी के चलते हुए नुकसान के बावजूद भारतीय रेल को अपनी लागत कम करने और उत्पादकता में सुधार की प्रक्रिया को जारी रखना चाहिए। ये बात रेल, वाणिज्य और उद्योग और उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 20 फरवरी को सभी रेलवे जोन के कामकाज की समीक्षा करते हुए कही।

रेल मंत्री ने रेलवे जोन के अधिकारियों को प्रोत्साहित किया कि वे बोर्ड के साथ राष्ट्रीय अनुकूलन के लिए अपने सर्वोत्तम अभ्यासों और नीतिगत सुझावों को साझा करें। उन्होंने कहा कि अधिकारियों की तरफ से ये सुझाव हर उस चीज पर हो सकते हैं, जो बेहतर यात्री सेवाओं, सुरक्षा, राजस्व उत्पादन, माल और व्यवसाय के विकास में योगदान कर सकते हैं या फिर गति बढ़ा सकते हैं या अन्य किसी संबंधित विषय पर भी सुझाव हो सकते हैं। मंत्री ने रेलवे बोर्ड से सभी जोन की सर्वोत्तम प्रथाओं का जल्द-से-जल्द अध्ययन करने के लिए कहा। जहां कहीं भी

अच्छी प्रथाएं या विचार हों, उन्हें बाकी जगहों पर भी अपनाया जा सकता है, जिससे राष्ट्रीय अनुकूलन के लक्ष्य को प्राप्त किया जा सके।

श्री गोयल ने कहा कि गाड़ियों को चलाने पर होने वाले ऊर्जा खर्च को और तर्कसंगत बनाया जाना चाहिए। इस बार के ऐतिहासिक बजट में रिकॉर्ड पूंजीगत व्यय आवंटन से रेलवे के पास अपनी क्षमता में विस्तार करने और भविष्य के लिए खुद को तैयार करने की नींव रखने का सुनहरा अवसर है।

श्री पीयूष गोयल ने कहा कि रेलवे के माल परिचालन ने देश की आर्थिक और औद्योगिक गतिविधियों में बड़े पैमाने पर योगदान करने में मदद की है इसलिए लोडिंग और माल ढुलाई की गति को बनाए रखा जाना चाहिए।

उन्होंने कहा कि निर्माणाधीन बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में कार्य की दैनिक निगरानी की जानी चाहिए और यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि सभी समय-सीमाओं का पालन करें। ■

कर्नाटक के मुख्यमंत्री तथा रेल मंत्री ने शिमोगा में रोड ओवरब्रिज निर्माण हेतु आधारशिला रखी



कर्नाटक के मुख्यमंत्री श्री बी.एस. येदियुरप्पा तथा रेल, वाणिज्य और उद्योग, उपभोक्ता कार्य और खाद्य तथा सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने दक्षिण पश्चिम रेलवे के शिमोगा सेक्शन में रोड ओवरब्रिज (आरओबी) निर्माण की आधारशिला रखी। ये आरओबी तीन लेवल क्रॉसिंग गेट (एलसी- 34, 49, 52)-शिवमोगगा में 2 और दक्षिण पश्चिम रेलवे के मैसूर मंडल के अंतर्गत भद्रावती में एक रेलवे क्रॉसिंग के बदले में बनाए जा रहे हैं। श्री गोयल ने वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से आधारशिला रखी, जबकि अन्य गणमान्य व्यक्ति शिमोगा में आयोजित कार्यक्रम में उपस्थित थे।

श्री येदियुरप्पा ने रेल मंत्री को कर्नाटक में रेल परियोजनाओं के लिए राज्य सरकार के सहयोग का आश्वासन दिया।

इस अवसर पर श्री गोयल ने कहा कि मुझे प्रसन्नता है कि तीन रोड ओवरब्रिज की आधारशिला रखी गई है। मुझे विश्वास

है कि हम तेजी से काम करेंगे। ये परियोजनाएं शिवमोगगा के लोगों की सेवा करेंगी। इन परियोजनाओं से समय की बचत होगी और सुरक्षा बढ़ेगी। शिवमोगगा से शिकारीपुरा और रानीबेन्नूर में 103 किमी की नई लाइन बिछाने के कार्य में तेजी आएगी। बंगलुरु से चलने वाली जनशताब्दी ट्रेन तथा तिरुपति और चेन्नै से चलने वाली एक्सप्रेस रेलगाड़ियां पहले से शिमोगा के लोगों की सेवा में हैं।

रेलवे ने 2030 तक भविष्य के लिए तैयार रेल प्रणाली बनाने के लिए राष्ट्रीय रेल योजना की घोषणा की है। भारत को 'मेक इन इंडिया' सक्षम बनाने के लिए उद्योग की लॉजिस्टिक लागत को कम करना रणनीति के मूल में है।

लागत साझा करने वाली इन तीन परियोजनाओं की अनुमानित लागत लगभग 115 करोड़ रुपये है। इनके कार्यों के लिए ठेके दे दिए गए हैं। ■

रेल मंत्री ने मऊ-आनंद विहार टर्मिनस विशेष रेलगाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया

रेल, वाणिज्य और उद्योग और उपभोक्ता कार्य, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 14 फरवरी को वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से सप्ताह में दो बार चलने वाली मऊ-आनंद विहार विशेष रेलगाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। इस कार्यक्रम में अन्य गणमान्य व्यक्ति भी उपस्थित थे।

इस अवसर पर बोलते हुए श्री गोयल ने कहा कि मऊ को आनंद विहार से जोड़ने वाली यह नई रेलगाड़ी पूर्वोत्तर के लोगों की लंबे समय से चली आ रही मांग को पूरा करेगी और इस क्षेत्र की अर्थव्यवस्था को बढ़ावा देगी। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में वर्तमान सरकार में उत्तर प्रदेश में रेल परियोजनाओं के लिए बजट आवंटन 2009-14 की तुलना में दस गुना तक बढ़ा दिया गया है। यह उत्तर प्रदेश में बुनियादी ढांचे के विकास के लिए सरकार की प्रतिबद्धता को दर्शाता है।

रेलगाड़ी संख्या 05139 मऊ-आनंद विहार टर्मिनस, मऊ से प्रत्येक मंगलवार और शुक्रवार को 20.50 बजे प्रस्थान करेगी



और अगले दिन 11:30 बजे आनंद विहार टर्मिनस पहुंचेगी। रेलगाड़ी संख्या 05140 आनंद विहार टर्मिनस से प्रत्येक बुधवार और शनिवार को 16:45 बजे प्रस्थान करेगी और अगले दिन 06:20 बजे मऊ पहुंचेगी।

इस रेलगाड़ी में कुल 21 एलएचबी कोच होंगे। इसकी दोनों दिशाओं में यह ट्रेन औड़िहार, जौनपुर, सुल्तानपुर, लखनऊ और कानपुर सेंट्रल स्टेशनों पर रुकेगी। यह रेलगाड़ी 'आरम्भिक विशेष रेलगाड़ी' के रूप में चलाई जा रही है। ■

रेल मंत्री ने पूर्णांगिरी जन शताब्दी एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया

रेल, वाणिज्य तथा उद्योग, उपभोक्ता कार्य तथा खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री पीयूष गोयल ने 26 फरवरी को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से टनकपुर-दिल्ली जेएन स्पेशल ट्रेन को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। इस अवसर पर शिक्षा मंत्री श्री रमेश पोखरियाल 'निशंक' एवं अन्य गणमान्य लोग आयोजन स्थल पर मौजूद थे।

इस अवसर पर रेल मंत्री श्री गोयल ने कहा कि नए आधुनिक, सुरक्षित, एलएचबी कोच वाली पूर्णांगिरी जनशताब्दी ट्रेन शुरू होने से क्षेत्र में पर्यटन और कनेक्टिविटी को बढ़ावा मिलेगा। श्री गोयल ने कहा कि पीलीभीत-दिल्ली मार्ग का विद्युतीकरण पहले ही पूरा हो चुका है, टनकपुर पीलीभीत मार्ग भी पूरा हो चुका है। केवल सीआरएस निरीक्षण का इंतजार है, जल्द ही पूरे मार्ग (टनकपुर- दिल्ली) का विद्युतीकरण कर दिया जाएगा। यह ट्रेन टनकपुर को राष्ट्रीय राजधानी से जोड़ेगी और क्षेत्र में सामाजिक आर्थिक विकास लाएगी। पूर्णांगिरी मंदिर जाने वाले तीर्थयात्री बेहतर कनेक्टिविटी से लाभान्वित होंगे।

ट्रेन संख्या 05325 टनकपुर-दिल्ली पूर्णांगिरी जन शताब्दी एक्सप्रेस दैनिक स्पेशल ट्रेन टनकपुर से 11.25 बजे रवाना होकर



टनकपुर-दिल्ली जेएन स्पेशल ट्रेन को हरी झंडी दिखाकर रवाना करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल

21.35 बजे दिल्ली जंक्शन पहुंचेगी तथा ट्रेन संख्या 05326 दिल्ली से 06.10 बजे रवाना होकर 16.10 बजे टनकपुर पहुंचेगी। रास्ते में यह ट्रेन दोनों ओर बनबसा, खटीमा, पीलीभीत, इज्जतनगर, बरेली सिटी, बरेली जंक्शन, विशारतगंज, आनौला, करंगी, दफतरा, आसफपुर, चंदौसी, राजा का सहसपुर, मुरादाबाद, अमरोहा, गजरौला, गढ़ मुक्तेश्वर, सिंभावली, हापुड, पिलखुवा, गाजियाबाद, साहिबाबाद तथा दिल्ली शाहदरा स्टेशनों पर रुकेगी। ■



अपनी बहुमूल्य सेवाएं अर्पित करने के बाद सेवानिवृत्त होने वाले अधिकारियों और कर्मचारियों के लिए आयोजित ऑनलाइन सेवानिवृत्ति समारोह को संबोधित करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल। इस अवसर पर देशभर से रेलकर्मी वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से शामिल हुए।

चिरेका निर्मित 7,500वें रेलइंजन का सदस्य (टी एंड आरएस), रेलवे बोर्ड द्वारा लोकार्पण

वित्तरंजन रेलइंजन कारखाना (चिरेका) ने 1961-62 की शुरुआत काल से 25 जनवरी 2021 तक 7,500 विद्युत रेलइंजनों का निर्माण करके एक इतिहास रच दिया है।

25 जनवरी को श्री राजेश तिवारी, सदस्य (टी एंड आरएस), रेलवे बोर्ड ने श्री सतीश कुमार कश्यप, महाप्रबंधक/चिरेका के साथ 7,500वें विद्युत रेलइंजन को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। श्री तिवारी ने इस बड़ी उपलब्धि के लिए चिरेका टीम को बधाई दी। उन्होंने चिरेका रेल नगरी में सौर और पवन ऊर्जा जैसी अक्षय ऊर्जा की शुरुआत करके स्वच्छ पर्यावरण के अनुकूल वातावरण को बनाए रखने की भी सराहना की। उन्होंने उम्मीद जताई कि चिरेका वर्तमान वित्तीय वर्ष 2020-21 में अपने निर्धारित लक्ष्य को पार करने के लिए सक्षम और प्रयासरत रहेगा तथा भारतीय रेल के मानचित्र पर नए युग की शुरुआत करेगा। इस मौके पर कोविड-19 सतर्कता मानदंडों का भी पालन किया गया।

इससे पूर्व श्री तिवारी ने महाप्रबंधक और वरिष्ठ अधिकारियों के साथ कारखाने की लोको अस्सेंबली, टी एम शेल, बोगी,



व्हील शॉप का निरीक्षण किया। महाप्रबंधक के संग चिरेका के प्रगति रिपोर्ट एवं वर्तमान और अगले वित्तीय वर्ष के उत्पादन कार्यक्रम की समीक्षा की, साथ ही प्रशासनिक भवन स्थित मॉडल रूम का भ्रमण किया। उन्होंने हेरिटेज लोको पार्क का दौरा करने के लिए हेरिटेज प्रदर्शनी कार का भी निरीक्षण किया। ■

सदस्य (वित्त) द्वारा ग्वालियर स्टेशन का निरीक्षण

दिनांक 14.02.21 को मेम्बर फाइनेंस, रेलवे बोर्ड श्री नरेश सालेचा द्वारा अपने ज्ञानसी मंडल दौरे के अंतर्गत ग्वालियर स्टेशन का निरीक्षण किया गया।

उन्होंने स्टेशन का ले-आउट, रिमॉडलिंग आदि सहित यात्री सुविधा के दृष्टि से किए जा रहे विकास कार्यों की समीक्षा की और बेहतरी हेतु दिशा-निर्देश दिए। उनके द्वारा प्लेटफॉर्म 1, 2/3, 4 तथा छोटी लाइन प्लेटफॉर्म सहित पार्सल कार्यालय का भी गहन निरीक्षण किया गया तथा पार्सल ऑफिस की कार्यप्रणाली को सुगम बनाने हेतु आवश्यक निर्देश दिए। निरीक्षण के दौरान उन्होंने ग्वालियर स्टेशन पर साफ-सफाई व्यवस्था की विशेष तौर से प्रशंसा की।

निरीक्षण के दौरान उनके साथ प्रधान वित्त सलाहकार श्री अजय माथुर, वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी श्री चन्दन वर्मा, कार्यकारी निदेशक (वित्त) श्री अजीत कुमार



श्रीवास्तव, वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक श्री अमृतांशु मौर्य, मंडल वाणिज्य प्रबंधक श्री अखिल शुक्ल, मंडल वित्त प्रबंधक श्री राजेंद्र कुमार सहित अन्य अधिकारीगण/कर्मचारीगण उपस्थित रहे। ■

सदस्य (परिचालन एवं व्यवसाय विकास), रेलवे बोर्ड का दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का दौरा

श्री पी.एस. मिश्रा, सदस्य (परिचालन एवं व्यवसाय विकास), रेलवे बोर्ड ने दिनांक 23 जनवरी, 2021 को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के महाप्रबंधक श्री गौतम बनर्जी एवं अन्य विभागाध्यक्षों के साथ दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे की विभिन्न परियोजनाओं, माल दुलाई, यात्री परिवहन तथा यात्री सुविधाओं की समीक्षा बैठक की। बैठक में श्री मिश्रा ने कहा कि भारतीय रेल में यात्री परिवहन तथा माल परिवहन का बहुत तेजी से विकास हो रहा है, जो राष्ट्र की आर्थिक गतिविधियों के साथ सीधे-सीधे जुड़ा है। आर्थिक एवं वाणिज्य निवेश, परिचालन नियमों एवं परिचालन दरों के बेहतर समन्वय के कारण रेलवे को काफी अच्छी वित्तीय परिणाम मिल रहे हैं। हम लोगों ने पिछले साल काफी अच्छी माल दुलाई की है। संरक्षा के क्षेत्र में हमारा कार्य काफी अच्छा रहा है और



दुर्घटनाओं में निरंतर कमी आ रही है, फिर भी समपारों पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

श्री मिश्रा ने बिलासपुर मंडल के शहडोल से सूरजपुर-पसरा लाइन का स्वचालित निरीक्षण कार द्वारा निरीक्षण किया। इस दौरान उन्होंने इन सभी के निर्माण कार्यों की समीक्षा करते हुए इनमें आने वाली किसी भी प्रकार की रुकावटों एवं बाधाओं की जानकारी लेकर

उनको जल्द से जल्द दूर करने तथा सभी निर्माण कार्यों को तय समय-सीमा में पूरा करने के आवश्यक दिशा-निर्देश सम्बन्धित अधिकारियों को दिए। बैठक में श्री गौतम बनर्जी ने दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में आधारभूत संरचनाओं के विकास हेतु की जा रही सभी निर्माण परियोजनाओं की प्रगति एवं कार्यों जानकारी दी। बैठक में अपर महाप्रबंधक सहित समस्त विभागाध्यक्ष, सचिव, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे तथा उप महाप्रबंधक (सामान्य) उपस्थित थे। ■

सदस्य (अवसंरचना) द्वारा प्रयागराज का निरीक्षण

सदस्य, अवसंरचना, रेलवे बोर्ड श्री प्रदीप कुमार ने अपने दो दिवसीय दौरे में 21 फरवरी, 2021 को प्रयागराज जं. स्टेशन का निरीक्षण किया। संयुक्त क्रू एवं गार्ड लॉबी के निरीक्षण के दौरान श्री प्रदीप कुमार ने विभिन्न उपकरणों के प्रयोग करने व प्रयोग से पूर्व की जाने वाली जांच प्रक्रिया की जानकारी ली। उन्होंने क्रू लॉबी में सभी संरक्षा, प्रशिक्षण और अन्य व्यवस्थाओं को बारीकी से देखा। इस अवसर पर क्रू लॉबी द्वारा बनाए गए संपर्क रहित ब्रेथलाइजर मशीन से सम्बन्धित जानकारी भी सदस्य अवसंरचना को दी गई। मशीन पर स्थापित कैमरा परीक्षण को पूरा करने वाले चालक दल का रिकॉर्ड रखता है। उन्होंने उपलब्ध कंप्यूटर प्रशिक्षण परामर्श प्रणाली और अन्य प्रशिक्षण व्यवस्थाओं का भी निरीक्षण किया और क्रू लॉबी के लिए एक सामूहिक पुरस्कार की भी घोषणा की। निरीक्षण के क्रम में उत्तर मध्य रेलवे, मुख्यालय एवं मंडल के अधिकारियों ने प्रयागराज-बम्हरोली चौथी लाइन (सूबेदारगंज में फ्लाई ओवर के साथ) एवं प्रयागराज स्टेशन के विकास कार्यों एवं भविष्य की योजनाओं से अवगत कराया। इसी क्रम में सदस्य, अवसंरचना ने शिकोहाबाद-मैनपुरी खंड के कोसमा स्टेशन पर पुरानी यांत्रिक सिग्नलिंग के स्थान पर स्थापित नवीन इलेक्ट्रॉनिक सिग्नलिंग प्रणाली तथा मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय भवन में नवस्थापित इंटीग्रेटेड डॉटा लॉगर नियंत्रण कक्ष का भी उद्घाटन किया। नियंत्रण कक्ष और स्टेशनों के बीच कुशल संचार प्रणाली प्रदान करने में प्रयोग होने वाली वॉयस ओवर आईपी (वीओआईपी) की अत्याधुनिक अंडर ट्रायल प्रौद्योगिकी प्रणाली स्थापित की गई है। यह प्रणाली प्रयागराज-



कानपुर खंड में कार्य कर रही है, जिसके तहत ट्रेन संचालन के नियंत्रण में प्रयुक्त 3 बोर्ड कवर होते हैं। श्री प्रदीप कुमार ने महाप्रबंधक कोर श्री वाई.पी. सिंह तथा कोर के अन्य अधिकारियों के साथ विद्युतीकरण के कार्यों की समीक्षा की।

इसके उपरांत उन्होंने डीएफसी परिचालन नियंत्रण केंद्र का भी निरीक्षण किया। इस दौरान प्रमुख मुख्य सिग्नल एवं टेलिकॉम इंजीनियर, श्री अरुण कुमार, प्रमुख मुख्य बिजली इंजीनियर, श्री सतीश कोठारी, प्रमुख मुख्य इंजीनियर श्री एस के मिश्रा, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण श्री शरद मेहता, मंडल रेल प्रबंधक प्रयागराज श्री मोहित चंद्रा सहित अन्य अधिकारीगण व कर्मचारीगण उपस्थित थे। ■

रेलवे बोर्ड के अपर सदस्य (रेलवे भंडार) द्वारा लोअर परेल कारखाने का निरीक्षण



रेलवे बोर्ड के अपर सदस्य (रेलवे भंडार) श्री वी. आर. मिश्रा ने 22 जनवरी, 2021 को पश्चिम रेलवे के प्रधान कार्यालय चर्चगेट में वरिष्ठ अधिकारियों की एक बैठक को सम्बोधित किया तथा लोअर परेल कारखाने और पश्चिम रेलवे के भंडार डिपो का गहन निरीक्षण किया।

श्री मिश्रा ने प्रमुख मुख्य सामग्री प्रबंधक, पश्चिम रेलवे, मुख्य कारखाना प्रबंधक, लोअर परेल कारखाने तथा पश्चिम रेलवे के अन्य वरिष्ठ अधिकारियों के साथ लोअर परेल कारखाने एवं उससे संबद्ध भंडार डिपो का निरीक्षण किया। श्री मिश्रा द्वारा एलाएचबी कोचों के अनुरक्षण संबंधी गतिविधियों तथा उसके मैटेरियल प्लो की एसोसिएटेड सप्लाइ चैन का निरीक्षण भी किया गया। उन्होंने लोअर परेल कारखाने के प्रशिक्षण केन्द्र में संस्थापित अत्याधुनिक ऑटोमैटिक स्टोरेज एंड रिट्रीवल सिस्टम तथा वेल्डिंग सिम्यूलेटर का भी निरीक्षण किया। उन्होंने जीरो स्क्रेप क्षेत्रों को भी देखा और पश्चिम रेलवे के सामग्री प्रबंधन विभाग द्वारा जीरो स्क्रेप मिशन के अंतर्गत प्राप्त उपलब्धि की सराहना भी की।

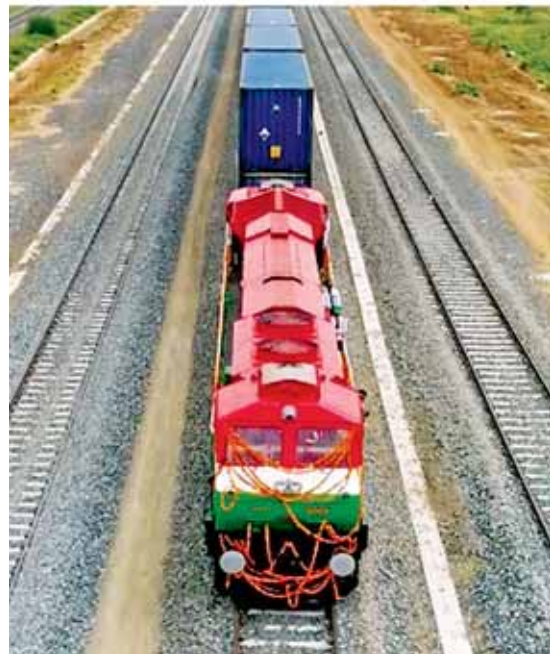
श्री वी. आर. मिश्रा ने लोअर परेल कारखाने में यूजर डिपो मॉड्यूल (यूडीएम) के क्रियान्वयन की भी प्रशंसा की। इसके पश्चात् उन्होंने अपर महाप्रबंधक, प्रमुख विभागाध्यक्षों और अन्य वरिष्ठ अधिकारियों के साथ पश्चिम रेलवे प्रधान कार्यालय में एक बैठक की। बैठक के दौरान एक प्रेजेंटेशन प्रस्तुत किया गया, जिसमें यूडीएम के कार्यान्वयन, गवर्नमेंट ई-मार्केट प्लेस (जीईएम), इन्वेंट्री निष्पादन और स्क्रेप निष्पादन सहित कई मुद्दों पर चर्चा की गई। ए एम/आर एस ने स्क्रेप निपटान के क्षेत्र में किए गए नवाचारों और कारखाने तथा पटरियों में स्वच्छता बनाए रखने के लिए किए गए कार्यों की सराहना की। श्री मिश्रा ने भारतीय रेल पर उच्चतम स्क्रेप बिक्री का आंकड़ा हासिल करने के लिए भी पश्चिम रेलवे को सराहा। साथ ही, कारखानों में यूडीएम के 100 प्रतिशत कार्यान्वयन और सभी जोनल रेलों के बीच जेम (जीईएम) पोर्टल के माध्यम से माल और सेवाओं के उच्चतम खरीद की भी सराहना की। उन्होंने व्यय नियंत्रण और इन्वेंट्री प्रबंधन के लिए वस्तुओं की आवश्यकताओं की समीक्षा की तारीफ की और पश्चिम रेलवे द्वारा निष्पादित सराहनीय कार्य की प्रशंसा के रूप में पुरस्कार की घोषणा की। ■

डीएफसी में पूंजीगत व्यय में गत वर्ष की तुलना में 21% की वृद्धि

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग, उपभोक्ता मामले और खाद्य तथा सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) के कार्यों की प्रगति की समीक्षा की, जिसमें डीएफसीसीआईएल के एमडी समेत रेलवे बोर्ड तथा डीएफसीसीआईएल के शीर्ष अधिकारियों ने भाग लिया। बैठक के दौरान वरिष्ठ अधिकारियों ने परियोजना की वर्तमान स्थिति के बारे में जानकारी दी।

कोविड 19 लॉकडाउन के कारण परियोजना पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने के बावजूद वित्त वर्ष 2020-21 के पहले 10 महीनों में 8,201 करोड़ रुपये का पूंजीगत व्यय दर्ज किया गया। इस दौरान निरंतर सतत् निगरानी से उन मुद्दों का समाधान किया गया, जिनके कारण अन्य परियोजनाओं में देरी होती थी।

उल्लेखनीय है कि डीएफसी में पूंजीगत व्यय के उपयोग में पिछले वर्ष की तुलना में 21 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। वित्त वर्ष 2020-21 के पहले 10 महीनों में पिछले वर्ष की समान अवधि के 6,783 करोड़ रुपये की तुलना में 8,201 करोड़ रुपये का पूंजीगत व्यय दर्ज किया गया है। श्री गोयल ने डीएफसीसी की प्रबंधन टीम और ठेकेदारों को पश्चिमी और पूर्वी डीएफसी के सभी खंडों में कार्यों की गति बढ़ाने के लिए सभी संभव कदम उठाने का निर्देश दिया। समीक्षा बैठक में सभी बाधाओं का समाधान निकालते हुए तेज प्रगति सुनिश्चित करने के निर्देश दिए गए और निर्णय लिया गया कि सभी ठेकेदारों के काम की कड़ी निगरानी की जाएगी। सभी मुद्दों के समाधान के लिए मिशन मोड में राज्यों के साथ समन्वय किए जाएंगे। ■



किसान रेल : सब्सिडी सूची में मंदारिन, हल्दी भी शामिल की गई

किसानों को किसान रेल के माध्यम से कृषि उपज के परिवहन के लिए प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से रेलवे मंत्रालय और खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने भारतीय रेल की 'ऑपरेशन ग्रीन्स - टॉप टू टोटल' योजना के अंतर्गत चलाई जा रही किसी भी प्रकार की ट्रेन सेवा के माध्यम से 50 प्रतिशत की परिवहन सब्सिडी वाली फल और सब्जियों की सूची में मंदारिन (एक प्रकार का संतरा) और हल्दी (कच्ची) को शामिल किया है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय भारतीय रेल की 'ऑपरेशन ग्रीन्स-टॉप टू टोटल' के अंतर्गत चलाई जा रही किसी भी प्रकार की ट्रेन सेवा के माध्यम से फलों और सब्जियों के परिवहन पर 50 प्रतिशत की सब्सिडी प्रदान कर रहा है।



किसान रेल कृषि उपज को देश के एक कोने से दूसरे कोने तक तीव्र परिवहन सुविधा से अतिशीघ्र पहुंचाना सुनिश्चित करती है, जिससे किसानों और उपभोक्ताओं, दोनों को फायदा होता है। छोटे किसानों और लघु व्यापारियों की आवश्यकताओं को पूरा करते हुए किसान रेल न केवल इस व्यवसाय में महत्वपूर्ण बदलाव ला रही है बल्कि यह किसानों की आय में वृद्धि के प्रयासों को साकार कर जिनगीयों में भी बदलाव ला रही है। तीव्र और सस्ता परिवहन, अनवरत आपूर्ति शृंखला उपलब्ध कराकर और जल्दी खराब होने वाली कृषि उपज को बर्बाद होने से बचाकर बेहतर उपज मूल्य का आश्वासन देकर और किसानों की आय में वृद्धि की संभावनाएं खोलकर किसान रेल निश्चित रूप से किसानों के जीवन में सकारात्मक बदलाव ला रही है। ■

सब्सिडी के अंतर्गत पहले से पात्र सामग्री

फल

आम, केला, अमरूद, कीवी, लीची, पपीता, मौसमी, संतरा, कीनू, लाइम, नींबू, अनानास, अनार, कटहल, सेब, बादाम, आंवला, पेशन फ्रूट और नाशपाती आदि।

सब्जियाँ

सेम फली, करेला, बैंगन, शिमला मिर्च, गाजर, फूलगोभी, हरी मिर्च, ओकरा, खीरा-ककड़ी, मटर, लहसुन, प्याज, आलू और टमाटर आदि।

कोविड चुनौतियों के बावजूद माल ढुलाई आंकड़े, लोडिंग, आय तथा गति की दृष्टि से फरवरी 2021 भारतीय रेल के लिए श्रेष्ठ

कोविड चुनौतियों के बावजूद भारतीय रेल ने 28 फरवरी को पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में संचयी रूप से अधिक माल लोडिंग का कार्य किया। लोडिंग, आय तथा गति की दृष्टि से फरवरी 2021 में माल ढुलाई के आंकड़े ऊपर रहे हैं।

28 फरवरी 2021 को भारतीय रेल ने इस वर्ष के लिए 1,102.17 मिलियन टन माल लोडिंग का काम किया जो कि पिछले वर्ष की इसी अवधि के 1,102.1 मिलियन टन से अधिक है।

मासिक आधार पर भारतीय रेल ने 28 फरवरी 2021 तक 112.25 मिलियन टन की लोडिंग की, जोकि पिछले वर्ष की 28 फरवरी के 102.21 मिलियन टन की तुलना में 10 प्रतिशत अधिक है। दैनिक आधार पर 28 फरवरी 2021 को भारतीय रेल ने 5.23 मिलियन टन की लोडिंग की, जोकि पिछले वर्ष की 28 फरवरी के 3.83 मिलियन टन की तुलना में 36 प्रतिशत अधिक है।

मालगाड़ियों की औसत गति फरवरी 2021 में प्रति घंटे 46.09 किलोमीटर रही। पिछले वर्ष के इसी महीने में माल गाड़ियों की गति 23.01 किलोमीटर प्रति घंटे थी। 28 फरवरी

को मालगाड़ियों की औसत गति 47.51 किलोमीटर प्रति घंटे थी। पिछले वर्ष इसी तिथि को मालगाड़ियों की औसत गति 23.17 किलोमीटर प्रति घंटे थी। यह दोगुनी गति से अधिक है।

फरवरी 2021 में भारतीय रेल ने माल ढुलाई से 11,096.89 करोड़ रुपये की आय अर्जित की। यह पिछले वर्ष की समान अवधि की 10,305.02 करोड़ रुपये की आय से 7.7 प्रतिशत अधिक है।

भारतीय रेल ने 28 फरवरी 2021 को माल ढुलाई से 509.44 करोड़ रुपये की आय की। पिछले वर्ष इसी दिन 378.56 करोड़ रुपये की आय हुई थी। इस तरह इसमें 34 प्रतिशत का इजाफा हुआ।

माल ढुलाई को आकर्षक बनाने के लिए भारतीय रेल में अनेक रियायतें और डिस्काउंट दिए जा रहे हैं। रेल के माल ढुलाई व्यवसाय में जोन तथा मंडलों में बिजनेस डेवलपमेंट यूनितों के उभरने, उद्योग तथा लॉजिस्टिक सेवा प्रदाताओं से निरंतर संवाद और तेज गति के कारण मजबूती मिली है।

भारतीय रेल ने कोविड-19 को अवसर मानते हुए अपनी चौतरफा सक्षमता में सुधार का कार्य किया है। ■

आरसीएफ कपूरथला : नवीनतम सुविधाओं तथा अधिक यात्री क्षमता वाला एसी थ्री-टियर इकॉनमी कोच तैयार



भारतीय रेल हमेशा से अपने यात्री डिब्बों का निरंतर विकास कर अपने यात्रियों की सुविधाजनक यात्रा प्रदान करने के लिए प्रतिबद्ध रही है। भारतीय रेल की इसी विकास यात्रा का नया कीर्तिमान है, एसी थ्री टियर इकॉनमी क्लास कोच, जोकि विश्व की सबसे सस्ती और उम्दा एसी यात्रा का पर्याय है। इस कोच को महाप्रबंधक श्री रवीन्द्र गुप्ता की उपस्थिति में आरसीएफ, कपूरथला से आरडीएसओ लखनऊ के लिए आगामी ट्रायल हेतु भेजा गया।

इस एलएचबी थ्री टियर कोच की परिकल्पना आरसीएफ कपूरथला द्वारा वर्ष 2020 में की गई तथा रेलवे मंत्रालय की अनुमति मिलते ही नवंबर 2020 से इसके डिजाइन पर काम युद्ध स्तर पर शुरू किया गया। इन डिब्बों में जहां एक ओर आधुनिक यात्री सुविधाओं को एक नए शिखर पर ले जाया गया है वहीं इन डिब्बों की यात्री क्षमता 72 से बढ़ाकर 83 सीटों की गई है।

इस डिब्बे के डिजाइन में कई नवीनताएँ लाई गई हैं। यात्री स्पेस को बढ़ाने के लिए कोच में लगने वाले हार्ड वोल्टेज इलेक्ट्रिकल इक्विपमेंट को भारतीय रेल में पहली बार डिब्बे के अंडर फ्रेम में जगह दी गई है, जिससे इन डिब्बों में 11 अतिरिक्त सीटों के लिए जगह बनाकर यात्री क्षमता को बढ़ाया गया है। हर डिब्बे में दिव्यांगजनों के लिए व्हील चेयर सहित एंट्री की सुविधा वाले दरवाजों तथा शौचालयों का प्रावधान किया गया है, जोकि एक यात्री डिब्बों के डिजाइन में एक नई पहल है।

इन डिब्बों की यात्री क्षमता बढ़ाने के साथ-साथ यात्रियों के लिए वर्तमान डिब्बों से बेहतर आधुनिक सुविधाएं भी प्रदान की गई हैं। अब पहले से बेहतर, आरामदायक, कम वजनी तथा

सुविधाजनक मॉड्यूल डिजाइन वाले बर्थ लगाए गए हैं। प्रत्येक बर्थ के लिए अलग-अलग एसी वेंट की सुविधा दी गई है। हर यात्री को अपना यूएसबी चार्जर पॉइंट तथा रीडिंग लाइट दी गई है। हवाई जहाज समान यह सुविधा भी रेल में एक प्रथम पहल है।

डिब्बे की साइड बर्थ की तरफ भी अब फोल्डेबल स्नेक्स टेबल, पानी की बोतलों, मोबाइल फोन एवं मैग्जीन रखने के लिए होल्डर्स लगाए गए हैं। मिडिल और अपर बर्थ पर चढ़ने के लिए बेहद आकर्षक और नए डिजाइन की सीढ़ियां लगाई गई हैं। इंडियन और वेस्टर्न स्टाइल के टॉयलेट को भी रीडिजाइन कर नया स्वरूप दिया गया। इन डिब्बों में पैसेंजर सुविधाओं के लिए सार्वजनिक उद्घोषणा और यात्री सूचना प्रणाली भी लगाई गई है।

इस एसी थ्री टियर इकॉनमी क्लास कोच के इंटीरियर को नया रूप देने तथा यात्रियों की सुविधाओं को बढ़ाने के लिए सुविधाजनक प्रवेश, जगमगाते मार्कर, बर्थ संकेतक और सीट नंबर भी डिस्पले किए गए हैं। यह डिब्बे 160 किमी प्रति घंटा की स्पीड से चलने में सक्षम हैं। बेहतर फायर सेफ्टी के लिए इन डिब्बों में दुनिया के उच्चतम मानक ईएन45545 वाले सामान का प्रयोग किया गया है। आरसीएफ कपूरथला को वर्तमान तथा अगले वित्तीय वर्ष में इस प्रकार के कुल 248 डिब्बों के निर्माण का लक्ष्य दिया गया है, जिसके तहत इसकी निरंतर निर्माण प्रक्रिया इसी महीने में शुरू कर दी जाएगी।

इस नए 3 टियर इकॉनमी क्लास के आने से अब हर वर्ग के यात्रियों का एसी डिब्बों में सफर करने का सपना साकार होगा तथा हमारी एक्सप्रेस ट्रेनों की क्षमता भी बढ़ सकेगी। ■

तेजस स्लीपर कोच के साथ यात्रा अनुभव के एक नए युग की शुरुआत



भारतीय रेल ने 15 फरवरी, 2021 से आनंद विहार टर्मिनल-अगरतला स्पेशल राजधानी एक्सप्रेस के डिब्बों को तेजस स्लीपर कोच से परिवर्तित किया है। इससे इस ट्रेन के यात्रियों को अलग प्रकार की यात्रा का अनुभव होगा। इन कोचों में अत्याधुनिक यात्री सुविधाओं का विशेष ध्यान रखा गया है। वित्त वर्ष 2021-22 में भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों आईसीएफ और एमसीएफ में 500 तेजस स्लीपर कोच का निर्माण करने का लक्ष्य रखा गया है। ये कोच धीरे-धीरे भारतीय रेल नेटवर्क में लंबी दूरी की प्रमुख ट्रेनों की जगह लेंगे।

तेजस स्लीपर कोच की विशेषताएं

- **ऑटोमैटिक प्लग डोर** : सभी प्रमुख प्रवेश द्वार ट्रेन के गार्ड द्वारा नियंत्रित होंगे। सभी दरवाजों के बंद होने तक ट्रेन नहीं चलेगी।
- **स्टेनलेस स्टील का बना आंतरिक ढांचा** : कोच का आंतरिक ढांचा पूरी तरह से ऑस्टेनेटिक स्टेनलेस स्टील (एसएस 201 एलएन) से बना है, जो कम जंग लगने के कारण कोच की जीवन अवधि को बढ़ाता है।
- **बायो-वैक्यूम टॉयलेट सिस्टम** : अच्छी फ्लशिंग के कारण शौचालय में बेहतर साफ-सफाई देता है, साथ ही साथ पानी का भी कम इस्तेमाल होगा।
- **एयर सस्पेंशन बोगी** : इन कोचों को आरामदायक बनाने के लिए बोगियों में एयर स्प्रिंग सस्पेंशन दिया गया है।
- **फायर अलार्म, डिटेक्शन व संप्रेशन सिस्टम** : सभी कोच में ऑटोमैटिक फायर अलार्म और डिटेक्शन सिस्टम हैं।
- **बेहतर टॉयलेट यूनिट** : टच-लेस फिटिंग, एंटी-ग्रेफिटी कोटिंग (लिखने या चित्रकारी से सुरक्षा) के साथ संगमरमर से निर्मित, जैल युक्त शोल्फ, नई डिजाइन के डस्टबिन, कुंडी छूने से चालू होने वाली लाइट, उपयोग की सूचना देने वाला डिस्प्ले दिया गया है।
- **बुनावट वाली बाहरी और आंतरिक पीवीसी फिल्म** : बाहरी और आंतरिक, दोनों ही जगहों पर बुनावट वाली पीवीसी फिल्म लगाई गई है।
- **बेहतर आंतरिक बुनावट** : यात्रियों को आरामदायक यात्रा कराने के लिए पीयू फोम से बनी सीट और बर्थ।
- **खिड़की पर रोलर ब्लाइंड** : पर्दे की जगह रोलर ब्लाइंड साफ-सफाई को आसान बनाते हैं।

- **मोबाइल चार्जिंग पॉइंट** : सभी यात्रियों के लिए दिया गया है।
- **बर्थ रीडिंग लाइट** : सभी यात्रियों के लिए दी गई है।
- **बर्थ पर चढ़ने की व्यवस्था** : ऊपर की बर्थ पर जाने के लिए सुविधाजनक व्यवस्था।

स्मार्ट खूबियां

- एक केंद्रीकृत प्रोसेसिंग यूनिट पीआईसीसीयू (यात्री सूचना कोच कंप्यूटिंग इकाई) से संचालित स्मार्ट विशेषताएं दी गई हैं। यह विशेषताएं इस प्रकार हैं:
- ★ पीए/पीआईएस (यात्री घोषणा/यात्री सूचना प्रणाली)
- ★ गंतव्य की सूचना देने वाला डिजिटल बोर्ड
- ★ दिन और रात में देखने की क्षमता के साथ कम रौशनी में भी चेहरा पहचानने की क्षमता का सीसीटीवी, नेटवर्क वीडियो रिकॉर्डर।
- ★ चिकित्सा या सुरक्षा आपातकाल के लिए इमरजेंसी टॉक बैक
- ★ बेहतर सुरक्षा के लिए बीयरिंग, पहियों की ऑन-बोर्ड (ट्रेन पर लगी) स्थिति निगरानी प्रणाली
- ★ **एचवीएसी** – एसी सिस्टम के लिए वायु गुणवत्ता माप
- ★ शौचालय इस्तेमाल में होने की सूचना देने वाला सेंसर
- ★ जल उपलब्धता की सूचना देने के लिए वॉटर लेवल सेंसर
- ★ **ट्रेन सुपरवाइजर और पॉवर कार मॉनिटरिंग सिस्टम (किऑस्क)** – पूरे रिक के स्वास्थ्य की निगरानी और सतर्कता निगरानी स्टेशन के रूप में इस्तेमाल करने के लिए सभी पॉवर कार में 18.5 इंच का टच स्क्रीन किऑस्क दिया गया है। यह एलसीडी पॉवर कार के विजुअलाइजेशन के लिए पॉवर कार के पीआईसीसीयू सिस्टम से जुड़ी है। ■

देश की सबसे लंबी फ्रेट ट्रेन 'वासुकी' का परिचालन हुआ



परिचालन समय को कम करने, क्यू-स्टाफ की बचत एवं उपभोक्ताओं को त्वरित डिलीवरी प्रदान करने हेतु लगातार लॉन्ग हाल मालगाड़ियों का परिचालन किया जा रहा है। नए कीर्तिमान स्थापित करते हुए दिनांक 29 जून, 2020 को तीन लोडेड मालगाड़ियों को एक साथ जोड़कर लॉन्ग हॉल 'सुपर एनाकोडा' गाड़ी का परिचालन किया गया था। इस लॉन्ग हॉल मालगाड़ी ने भिलाई से कोरबा स्टेशन तक का सफर 07 घंटे से भी कम समय में तय किया। इस प्रक्रिया में केवल 01 लोको पायलट, 01 सहायक लोको पायलट एवं 01 गार्ड की आवश्यकता पड़ी।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा भारतीय रेल के इतिहास में पहली बार दिनांक 22 जनवरी, 2021 को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के रायपुर मंडल के भिलाई से बिलासपुर मंडल के कोरबा तक 5 मालगाड़ियों को एक साथ जोड़कर 224 किमी तक चलाया गया। इस मालगाड़ी की कुल लंबाई लगभग 3.5 किमी थी। इस ट्रेन का नाम 'वासुकी' दिया गया है। फ्रेट ट्रेनों के

सिंगल-सिंगल 05 रैक चलाने से 05 लोको पायलट, 05 सहायक लोको पायलट एवं 05 गार्ड की आवश्यकता होती। सुपर शेषनाग में 01 लोको पायलट, 01 सहायक लोको पायलट व 01 गार्ड द्वारा इस कार्य को अंजाम दिया जा रहा है। फोर्थ लॉन्ग हॉल रैक के परिचालन से क्यू-स्टाफ की बचत, रेलवे ट्रैक का सही इस्तेमाल तथा उपभोक्ताओं को त्वरित डिलीवरी प्राप्त होगी। ■

आठवां आर. के. वीर मेमोरियल व्याख्यान नई दिल्ली में ऑनलाइन आयोजित

श्री आर.के. वीर के जन्म दिवस के अवसर पर दिनांक 04 जनवरी, 2021 को आठवां आर. के. वीर मेमोरियल व्याख्यान नई दिल्ली में ऑनलाइन आयोजित किया गया। इस व्याख्यान में भारतीय रेल सहित देश-विदेश के तमाम शैक्षिक संस्थानों ने भाग लिया। इसमें (आईईईई), न्यूयॉर्क, (आईआरईई), यूके, (आईआईटी), यूके, (आईआरईईएम), नासिक आदि प्रतिष्ठित संस्थानों ने भाग लिया। व्याख्यानमाला मुख्यतः भारतीय रेल की क्षमता आवर्धन निर्माण से सम्बन्धित थी। इस अवसर पर मुख्य अतिथि श्री वी.के. यादव, पूर्व अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड, श्री राजेश तिवारी, सदस्य, ट्रेक्शन, रेलवे बोर्ड तथा मुख्य वक्ता, श्री गौतम बनर्जी, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे उपस्थित थे। आर.के. वीर 1952 बैच के भारतीय रेल के विद्युत इंजीनियरिंग सेवा के अधिकारी थे, जिन्होंने भारतीय रेल के इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव क्षमता वर्धन तथा वर्तमान ऊपरी उपस्कर 25 केवी तकनीक को स्थापित करने में अविस्मरणीय भूमिका निभाई। आप स्वित्जरलैंड के जिओनी में डिप्टी रेलवे एडवाइजर भी रहे। ■

भारतीय रेल के चुनिंदा स्थानों पर यूटीएस ऑन मोबाइल ऐप सुविधा बहाली की प्रक्रिया आरंभ

टिकट काउंटरों पर भीड़-भाड़ को कम करने और सामाजिक दूरी के नियमों का पालन सुनिश्चित करने के उद्देश्य से भारतीय रेल द्वारा यूटीएस ऑन मोबाइल ऐप के माध्यम से अनारक्षित टिकटों की बिक्री की सेवा शुरू की जा रही है।

भारतीय रेल अनारक्षित रेल सेवाओं को चरणबद्ध तरीके से शुरू करने की तैयारी में है। यात्रियों द्वारा अनारक्षित टिकटों के लिए की जाने वाली बुकिंग में उन्हें असुविधा से बचाने और टिकट काउंटरों पर सामाजिक दूरी के नियमों का पालन सुनिश्चित करने के लिए यह फैसला किया गया है। यूटीएस ऑन मोबाइल ऐप सुविधा उपनगरीय खंडों में उपलब्ध कराई जाएगी। इस सुविधा को रेल मंडलों के गैर उपनगरीय क्षेत्रों में भी फिर से शुरू किए जाने की संभावना है। सभी रेल मंडलों को यह निर्देश दिया गया है कि जब भी अनारक्षित रेल सेवाएं शुरू की जाएं, संबंधित रेल मंडल अनारक्षित टिकट जारी करने के लिए यूटीएस ऑन मोबाइल ऐप सुविधा को सक्रिय करें। ■



संसद में भारतीय रेल

संसद सत्र के दौरान माननीय सांसदों द्वारा भारतीय रेल के सम्बन्ध में पूछे गए विभिन्न प्रश्नों के उत्तर में रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने निम्नलिखित जानकारी दी (प्रस्तुत हैं संकलित अंश)

यात्रियों की यात्रा को और आरामदायक बनाने के लिए रेलगाड़ियों में नवोन्मेष



भारतीय रेल गाड़ी सेवाओं का उन्नयन करने और यात्रियों को उन्नत सेवाएं मुहैया कराने में सतत् रूप से प्रयासरत रहती है। इसके लिए भारतीय रेल ने वंदे भारत एक्सप्रेस, हमसफर, तेजस, अंत्योदय, उत्कृष्ट, डबल डेकर वातानुकूलित यात्री (उदय) जैसी प्रीमियम गाड़ी सेवाएं शुरू की हैं, जो यात्रियों को बेहतर यात्रा अनुभव मुहैया कराती हैं। इनका विवरण निम्नानुसार है:

वंदे भारत एक्सप्रेस : आधुनिक ट्रेन सेट वाली इन वंदे भारत सेवाओं को नई दिल्ली-वाराणसी और नई दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी कटरा सेक्टर पर शुरू किया गया है। इन गाड़ी सेवाओं में अत्याधुनिक विशेषताएं हैं, जैसे त्वरित गति पकड़ना, ऑनबोर्ड ज्ञानरंजन और ग्लोबर पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) आधारित यात्री सूचना प्रणाली, स्वचालित स्लाइडिंग दरवाजे, रिट्रैक्टिबल फुटस्टैप और जीरो डिस्चार्ज बैक्यूम बायो टॉयलेट इत्यादि।

तेजस एक्सप्रेस सेवाएं : भारतीय रेल प्रणाली में कुल मिलाकर 04 जोड़ी तेजस एक्सप्रेस सेवाएं शुरू की गई हैं। इनमें से दो सेवाएं 22119/22120 छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस-करमाली तेजस एक्सप्रेस और 22671/22672 चेन्नै एगमोर-मदुरै जं. तेजस एक्सप्रेस भारतीय रेल द्वारा चलाई जा रही है, जबकि

अन्य दो तेजस गाड़ियां अर्थात् 82501/82502 लखनऊ-नई दिल्ली तेजस एक्सप्रेस और 82901/82902 मुंबई सेंट्रल-अहमदाबाद तेजस एक्सप्रेस का परिचालन इंडियन रेलवे कैंटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन (आईआरसीटीसी) द्वारा किया जा रहा है।

उदय सेवाएं : उत्कृष्ट डबल-डेकर वातानुकूलित यात्री (उदय) एक्सप्रेस शुरू कर दी गई है। कुल मिलाकर भारतीय रेल में 02 जोड़ी उदय सेवाएं अर्थात् 22665/22666 बेंगलुरु सिटी-कोयंबटूर उदय एक्सप्रेस और 22701/22702 विशाखापट्टनम-विजयवाड़ा जं. उदय एक्सप्रेस शुरू की गई हैं।

भारतीय रेल में अन्य प्रीमियम सेवाओं, जैसे हमसफर, तेजस, अंत्योदय, उत्कृष्ट डबल डेकर वातानुकूलित यात्री

यात्रियों की सुविधा के लिए भारतीय रेल ने नई सेवाएं प्रारंभ कीं

वर्ष	शुरू की गई गाड़ियां (एकल में)
2018-19	266
2019-20	153



(उदय), महामना एक्सप्रेस सेवाएं और विभिन्न गाड़ी सेवाओं में दीन दयालु एवं अनुभूति सवारी डिब्बों वाली सेवाएं शुरू की गई हैं, जिनमें भीतरी/बाहरी साज-सज्जा को अपग्रेड किया गया है तथा उन्नत यात्री सुविधाएं मुहैया कराई गई हैं।

भारतीय रेल केवल लिंक होफमैन बुश (एलएचबी) कोचों का निर्माण कर रही है, जो प्रौद्योगिकीय दृष्टि से बेहतर हैं और पारंपरिक सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) प्रकार के सवारी डिब्बों की तुलना में बेहतर सवारी, सौंदर्यपरक और सुरक्षा विशेषताएं हैं। भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों ने आईसीएफ प्रकार के सवारी डिब्बों का विनिर्माण बंद कर दिया है और वर्ष 2018-19 से केवल एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया जा रहा है।

चौड़ी खिड़कियों और पारदर्शी छत के जरिए विस्टाडोम सवारी डिब्बों से मनोरम दृश्यों का आनंद लिया जा सकता है। इस प्रकार, इनमें यात्रा करने वाले यात्री उन स्थानों की प्राकृतिक सुंदरता का आनंद ले सकते हैं। हाल ही में, एलएचबी प्लेटफॉर्म पर कई आधुनिक विशेषताओं/सुविधाओं वाले विस्टाडोम सवारी डिब्बों का विनिर्माण शुरू किया गया है।

भारतीय रेल ने मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में आईसीएफ किस्म के सवारी डिब्बों की स्थिति में सुधार लाने के उद्देश्य से अप्रैल 2018 में परियोजना उत्कृष्ट भी शुरू की थी। 'परियोजना उत्कृष्ट' के अंतर्गत दिसम्बर, 2020 तक मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के 447 रिक का उन्नयन पूरा कर लिया गया है।

'परियोजना स्वर्ण' के अंतर्गत राजधानी और शताब्दी गाड़ियों के 65 रिक को कई आयामों में अपग्रेड किया गया है, जिनमें सवारी डिब्बे की आंतरिक साज-सज्जा, शौचालय, ऑनबोर्ड साफ-सफाई, कर्मचारियों का व्यवहार, लिनन आदि शामिल हैं।

स्मार्ट सार्वजनिक उद्घोषणा और यात्री सूचना प्रणाली, स्मार्ट

एचवीएसी (हीटिंग, वेंटिलेशन और एयर कंडीशनिंग सिस्टम), स्मार्ट सुरक्षा और निगरानी प्रणाली आदि जैसी अत्याधुनिक विशेषताओं वाले 63 स्मार्ट सवारी डिब्बों का निर्माण किया गया है और उन्हें सेवा में लगा दिया गया है।

स्टेशनों और गाड़ियों में ध्वनि और वायु प्रदूषण को कम करने के लिए एंड-ऑन-जनरेशन गाड़ियों को हेड-ऑन-जनरेशन गाड़ियों में बदला गया है। इससे जीवाश्म ईंधन की खपत उल्लेखनीय ढंग से कम होने की संभावना है। सवारी डिब्बों में परंपरागत लाइटों को आधुनिक और ऊर्जा दक्ष लाइट एमिटिंग डायोड (एलइडी) लाइटों से बदला गया है। भारतीय रेल सवारी डिब्बों में अधिक संख्या में मोबाइल चार्जिंग पॉइंट भी उपलब्ध करवा रही है।

- भारतीय रेल में 2,900 से अधिक सवारी डिब्बों में क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) कैमरे प्रदान किए गए हैं। पश्चिम रेलवे और मध्य रेलवे में वातानुकूलित ईएमयू सेवाएं शुरू की गई हैं। ईएमयू गाड़ियों में क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) कैमरे, इमरजेंसी टॉक बटन भी लगाए गए हैं।
- सुरक्षा व्यवस्था को और मजबूत करने के उद्देश्य से सीसीटीवी कैमरों और इमरजेंसी टॉक बैक सिस्टम के अलावा दक्षिण पूर्व रेलवे में ईएमयू रैक में महिला सवारी डिब्बों में फ्लैशर लाइट्स की भी व्यवस्था की गई है। जब कोच की अलार्म चैन खींच ली जाएगी, तो ये लाइट्स टिमटिमाने लगेंगी और अलार्म चैन को रीसेट करने तक बजर बजना शुरू हो जाएगा।
- ईएमयू और कोलकाता मेट्रो में जीपीएस आधारित यात्री घोषणा-सह-यात्री सूचना प्रणाली (पीएपीआईएस) पहले से ही संस्थापित की जा चुकी है। इस यात्री सूचना प्रणाली में यात्रियों को अगले आने वाले स्टेशन के बारे में स्पीकरों पर श्रव्य उद्घोषणा की जाती है और साथ ही उन्हें एलइडी स्क्रीन पर वीडियो डिस्प्ले के माध्यम से प्रदर्शित भी किया जाता है। इसके अलावा, नवनिर्मित ईएमयू/मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (मेमू) रिकों में ऐसी प्रौद्योगिकी/प्रणाली से पहले से लगी हुई है। ■



विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के पुनर्विकास का कार्य सार्वजनिक-निजी भागीदारी के आधार पर शुरू किया गया है। परियोजना की लागत 5,000 करोड़ रु. आंकी गई है। प्रस्तावित सुविधाओं में स्टेशन परिसर में बिना भीड़-भाड़ वाले प्रवेश/निकास, यात्रियों के आगमन/प्रस्थान की अलग-अलग व्यवस्था, बिना भीड़-भाड़ वाला पर्याप्त स्थान वाला कॉन्कोर्स, शहर के दोनों सिरों का एकीकरण, परिवहन प्रणालियों के अन्य साधनों, जैसे बस, मेट्रो आदि के साथ एकीकरण, उपयोगकर्ता के अनुकूल अंतरराष्ट्रीय संकेत चिह्नों की व्यवस्था, पूरी तरह प्रकाश व्यवस्था वाला परिसंचारी क्षेत्र और ड्रॉप ऑफ, पिक-अप और पार्किंग आदि के लिए पर्याप्त व्यवस्था करना शामिल हैं। अर्हता अनुरोध (आरएफक्यू) 02 फरवरी, 2021 को शुरू किए गए हैं।

निजी क्षेत्र को आमंत्रित करके स्टेशनों के आस-पास खाली भूमि और नभ क्षेत्र की भू-संपदा संभाव्यता का उपयोग करके रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास की योजना बनाई जाती है। इसके लिए रेलवे देश भर के स्टेशनों का तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन करती है। इन अध्ययनों के परिणाम के आधार पर पुनर्विकास के लिए स्टेशनों का कार्य चरणों में शुरू किया जाता है।



गुजरात राज्य में पुनर्विकास के लिए अहमदाबाद, गांधीनगर, न्यू भुज, साबरमती, सूरत और उधना रेलवे स्टेशनों की पहचान की गई है। गांधीनगर में कार्य अंतिम चरण में हैं। साबरमती स्टेशन के लिए आरएफक्यू को फाइनल कर लिया गया है। सूरत और उधना स्टेशनों के लिए आरएफक्यू को मूल्यांकन के लिए वित्त मंत्रालय की सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) को भेजा गया है। अहमदाबाद और न्यू भुज के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयारी के विभिन्न चरणों में है। ■

रेलवे में बजटीय आवंटन का उपयोग

रेलवे परियोजनाएं जोन-वार स्वीकृत की जाती हैं न कि राज्य-वार, क्योंकि रेलवे नेटवर्क विभिन्न राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैला हुआ है। विगत पांच वर्षों अर्थात् वित्त वर्ष 2015-16 से वित्त वर्ष 2019-20 के दौरान नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण आदि कार्यों के लिए कुल बजट आवंटन 1,53,998 करोड़ रु. था अर्थात् 30,798 करोड़ रु. प्रति वर्ष का औसत वार्षिक बजट आवंटन, जो 2009-14 के दौरान के 11,527 करोड़ रु. का औसत वार्षिक बजट आवंटन से 167% अधिक है। लागत, व्यय और परिव्यय सहित सभी चालू परियोजनाओं का ब्यौरा भारतीय रेल की वेबसाइट अर्थात् www.indianrailways.gov.in >Ministry of Railways >Railway Board >About Indian Railways >Railway Board Directorates >Finance (Budget) >Pink book (year) >Railway-wise Works Machinery - Rolling Stock Programme (RSP) पर सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया जाता है। परियोजना की गहन समीक्षा की गई है और परियोजना की प्राथमिकता तय की गई है तथा बिना अनुकूल परिणामों के सीमित संसाधनों को विभिन्न परियोजनाओं में लगाने के बजाय इन कार्यों को शीघ्रता से पूरा करने के लिए निधियां आवंटित की गई हैं। ■

प्रीमियम इंडेंट नीति

प्रीमियम इंडेंट योजना हेतु नीति-निर्देश दिसम्बर 2020 में जारी किए गए हैं। इस नीति की प्रमुख विशेषताएं हैं:-

- ग्राहक रैकों की सप्लाई की तारीख और यह भी सूचित कर सकते हैं कि अगर निर्धारित तारीख के बाद सामान्य टैरिफ दर पर रैक की सप्लाई होती है तो क्या वे माल का लदान करेंगे।
- ग्राहक को सामान्य भाड़े पर 5 प्रतिशत प्रीमियम का अग्रिम रूप से भुगतान करना होगा। यदि इंडेंट पर दर्शाई गई तारीख के बाद रैक की सप्लाई की जाती है, तो भुगतान किए गए प्रीमियम को सामान्य भाड़े में समायोजित किया जाएगा। प्रीमियम के भुगतान पर इंडेंट को ग्राहक द्वारा दर्शाए गए नामित दिन/दिनों पर रैक के आवंटन में प्राथमिकता और आश्वासन दिया जाता है।
- माल शेड में भी ग्राहकों को प्रीमियम इंडेंट प्रस्तुत करने की अनुमति है। ग्राहक को रेलवे बोर्ड की ओर से समय-समय पर जारी किए गए अधिमाम्य यातायात आदेश के अनुसार रैक आवंटन में दो दिन प्राथमिकता मिलेगी, जोकि इस समय सोमवार और शुक्रवार हैं। अन्य दिनों में इंडेंट की प्राथमिकता के सामान्य आदेश का पालन किया जाता है।
- एक बार प्रीमियम इंडेंट प्रस्तुत करने के बाद उसे वापस नहीं लिया जा सकता; इंडेंट वापस लेने पर भुगतान किया गया प्रीमियम जब्त हो जाएगा। यह नीति प्रतिबंधित गंतव्यों और कोटा द्वारा विनियमित गंतव्यों पर लागू नहीं होगी।
- यह एक वैकल्पिक योजना है। ■

‘मेरी सहेली’ पहल

किसी जोन में शुरू होने वाली गाड़ियों में महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए दक्षिण पूर्व रेलवे में रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) द्वारा पायलट परियोजना के रूप में ‘मेरी सहेली’ पहल शुरू की गई थी। महिला यात्रियों में सुरक्षा की भावना पैदा करने में इसकी सफलता को देखते हुए यह पहल 17.10.2020 से भारतीय रेल के नेटवर्क में सभी क्षेत्रीय रेलों के लिए शुरू की गई है। प्रारंभिक से अंतिम स्टेशन तक गाड़ियों से यात्रा करने वाली महिला यात्रियों को उनकी पूरी यात्रा के दौरान सुरक्षा और संरक्षा प्रदान करने के लिए ‘मेरी सहेली’ पहल शुरू की गई थी। इसके क्रियान्वयन के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों में महिला आरपीएफ कर्मियों के समर्पित दल बनाए गए हैं। वर्तमान में, भारतीय रेल के नेटवर्क में इस प्रयोजन से दैनिक आधार पर औसतन 1,176 अदद महिला आरपीएफ कर्मियों को तैनात किया जा रहा है।

रेल अधिनियम, 1989 की धारा 58 में गाड़ियों में महिला यात्रियों के लिए एकोमोडेशन निर्धारित करने का प्रावधान है। तदनुसार, यात्री गाड़ियों में भारतीय रेल ने महिला यात्रियों के लिए निम्नलिखित स्थान निर्धारित किए हैं:

- महिला यात्रियों के लिए लंबी दूरी की मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में शयनयान श्रेणी में छह शायिकाओं का आरक्षण कोटा और गरीब रथ/राजधानी/दुरंतो/पूरी तरह वातानुकूलित एक्सप्रेस गाड़ियों की 3एसी श्रेणी में छह शायिकाओं का आरक्षण कोटा बिना किसी आयु सीमा के, चाहे अकेले अथवा महिला यात्रियों के समूह में यात्रा कर रही हों, निर्धारित किया गया है।



- वरिष्ठ नागरिकों, 45 वर्ष और उससे अधिक आयु की महिला यात्रियों और गर्भवती महिलाओं के लिए शयनयान श्रेणी में प्रति सवारी डिब्बा छह से सात निचली शायिकाओं, वातानुकूलित 3 टियर (3एसी) में प्रति सवारी डिब्बा चार से पांच निचली शायिकाओं और वातानुकूलित 2 टियर (2एसी) श्रेणियों में प्रति सवारी डिब्बा तीन से चार निचली शायिकाओं (गाड़ी में उस श्रेणी के सवारी डिब्बों की संख्या के आधार पर) एक संयुक्त आरक्षण कोटा।
- लंबी दूरी की अधिकांश मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी-सह-सामान-सह-गार्ड सवारी डिब्बा (एसएलआर) में महिलाओं के लिए द्वितीय श्रेणी स्थान।
- मांग स्वरूप के साथ-साथ स्थान की उपलब्धता के आधार पर ईएमयू (इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट) /डीएमयू (डीजल मल्टीपल यूनिट) /एमएमटीएस (मल्टी मॉडल ट्रांसपोर्ट सिस्टम) गाड़ियों और स्थानीय यात्री गाड़ियों में महिला यात्रियों के लिए विशेष अनारक्षित सवारी डिब्बा/कंपार्टमेंट।

महिला सवारी डिब्बों में महिला कर्मियों सहित रेल सुरक्षा बल गार्ड की तैनाती का निर्णय सम्बन्धित रेलगाड़ी/खंडों की संवेदनशीलता, समय, इलाके की स्थिति, भीतरी क्षेत्रों में खतरे की आशंका, पिछले अपराध आंकड़ों का विश्लेषण करने के आधार पर लिया जाता है। इसलिए तैनाती परिवर्तनशील होती है और समय-समय पर बदलती रहती है। बहरहाल, महानगरों में चलने वाली महिला विशेष गाड़ियों को महिला आरपीएफ कर्मियों द्वारा मार्गरक्षित किया जा रहा है।

वर्तमान में, मुंबई क्षेत्र को सेवित करने वाले पश्चिम और मध्य रेलवे में 14 महिला विशेष गाड़ियों का परिचालन किया जा रहा है। इनके अलावा, 20 रेलगाड़ियां भी चलाई जा रही हैं, जिनमें 03 सवारी डिब्बे निर्धारित किए गए हैं, जो 12 कार/15 कार रेलगाड़ियों में 3 सवारी डिब्बों/4 सवारी डिब्बों को नियमित रूप से निर्धारित करने के अतिरिक्त हैं। दक्षिण रेलवे में, चेन्नै क्षेत्र को सेवित करते हुए 21 सेवाओं में 12 कार/9 कार वाली गाड़ियों में 6.5 सवारी डिब्बे /5.5 सवारी डिब्बे निर्धारित किए गए हैं। इसके अलावा, भारतीय रेल में महिला विशेष गाड़ियों सहित अतिरिक्त रेलगाड़ियां चलाना और रेलगाड़ियों के सवारी डिब्बों की संख्या बढ़ाना एक सतत् प्रक्रिया है। ■



रेलगाड़ियों/स्टेशनों पर दर्ज कराए गए आपराधिक मामले

रेलों पर पुलिस की व्यवस्था करना राज्य सरकार का विषय है। इसलिए रेल परिसरों और चलती गाड़ियों में अपराधों की रोकथाम करना, मामलों का पंजीकरण करना, उनकी जांच करना और कानून व्यवस्था बनाए रखना राज्य सरकारों का सांविधिक उत्तरदायित्व है, जिसका निर्वहन वे राजकीय रेल पुलिस (रारेपु)/जिला पुलिस के जरिए करते हैं। बहरहाल, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) यात्रियों और यात्री क्षेत्र की बेहतर संरक्षण और सुरक्षा करने तथा उनसे जुड़े मुद्दों पर राजकीय रेल पुलिस के प्रयासों में सहायता करता है। जब कभी रेलों पर अपराध की स्थिति के बारे में कोई सूचना मांगी जाती है, तब राज्य की राजकीय रेल पुलिस से सूचना मुहैया कराने का अनुरोध किया जाता है। राजकीय रेल पुलिस द्वारा मुहैया कराई गई जानकारी के आधार पर पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2018, 2019 और 2020 के दौरान गाड़ियों और रेलवे प्लेटफॉर्मों में होने वाले अपराधों के लिए दर्ज प्रथम सूचना रिपोर्ट (एफआईआर) की संख्या परिशिष्ट के रूप में सलग्न है।

इसके अलावा, गाड़ियों में यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा के लिए राजकीय रेलवे पुलिस के सहयोग से रेलवे द्वारा निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं :

रेलगाड़ियों/स्टेशनों पर दर्ज कराए गए आपराधिक मामलों के सम्बन्धित परिशिष्ट

क्षेत्रीय रेलें	गाड़ियों और रेलवे स्टेशनों में होने वाले अपराधों के लिए दर्ज एफआईआर की संख्या (वर्षानुसार)			
	वर्ष	2018	2019	2020
मध्य		14,503	16,084	4,794
पूर्व		1,002	713	238
पूर्व मध्य		1,298	1,435	491
पूर्व तट		694	786	461
उत्तर		13,264	12,941	4,097
उत्तर मध्य		2,352	2,187	671
पूर्वोत्तर		338	291	91
पूर्वोत्तर सीमा		273	151	63
उत्तर पश्चिम		762	961	259
दक्षिण		6,018	4,208	1,152
दक्षिण मध्य		2,857	2,713	882
दक्षिण पूर्व		655	666	232
दक्षिण पूर्व मध्य		1,031	1,060	261
दक्षिण पश्चिम		503	755	388
पश्चिम		5,631	5,929	1,739
पश्चिम मध्य		4,599	3,972	1,306



- भेद्य और चिह्नित मार्गों/खंडों पर विभिन्न राज्यों की राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा गाड़ियों के मार्गरक्षण के अलावा रेलवे सुरक्षा बल द्वारा गाड़ियों का मार्गरक्षण रोजाना किया जाता है।
- विपत्ति के समय यात्रियों को सुरक्षा सम्बन्धी सहायता प्रदान करने के लिए भारतीय रेलों पर सुरक्षा हेल्पलाइन नंबर 139 (24x7) कार्य कर रही है।
- यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने और उनकी सुरक्षा से सम्बन्धित समस्याओं के समाधान के लिए रेलें ट्विटर, फेसबुक आदि विभिन्न सोशल मीडिया प्लेटफॉर्मों के जरिए महिलाओं सहित यात्रियों के साथ नियमित संपर्क में रहती हैं।
- चोरी, झपटमारी, जहरखुरानी आदि के विरुद्ध सावधानियां बरतने हेतु यात्रियों को जागरूक करने के लिए जन उद्घोषणा प्रणाली के माध्यम से निरंतर घोषणाएं की जाती हैं।
- 202 रेलवे स्टेशनों पर निगरानी तंत्र सुदृढ़ करने के लिए क्लोज सर्किट टेलीविजन कैमरा नेटवर्क, एक्सेस कंट्रोल आदि के जरिए भेद्य स्टेशनों की निगरानी वाली एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) को स्वीकृत किया गया है।
- गाड़ियों और रेल परिसरों में अनाधिकृत व्यक्तियों के प्रवेश के विरुद्ध अभियान चलाए जाते हैं।
- एक्सेस कंट्रोल बढ़ाने, बेहतर निगरानी करने और स्टेशन पर विभिन्न एजेंसियों की तैनाती के बीच सहभागिता प्राप्त करने के लिए बड़े स्टेशनों पर स्टेशन सुरक्षा योजना चरणबद्ध आधार पर लागू की जा रही है।
- यात्रियों की सुरक्षा को बढ़ाने के लिए 2,931 सवारी डिब्बों और 668 रेलवे स्टेशनों में सीसीटीवी कैमरे मुहैया कराए गए हैं।

सभी नव-निर्मित इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) और कोलकाता मेट्रो के वातानुकूलित रैकों के महिला कंपार्टमेंटों/सवारी डिब्बों में आपातकालीन टॉक बैक प्रणाली और क्लोज्ड सर्किट टेलीविजन सर्विलेंस कैमरे मुहैया कराए गए हैं। ■

रेलगाड़ियों की गति में वृद्धि

कोविड-19 वैश्विक महामारी को फैलने से रोकने को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल द्वारा 23.03.2020 से नियमित यात्री गाड़ी सेवाओं को समाप्त कर दिया गया था और राज्य सरकारों की चिंताओं और सुझावों के मद्देनजर इस समय केवल स्पेशल गाड़ियां परिचालित की जा रही हैं। बहरहाल, समय-सारणी को युक्तिसंगत बनाने और गाड़ियों की गति बढ़ाने, जोकि एक सतत् प्रक्रिया है और जो रेलपथ की उपलब्धता/उन्नयन, खंड के दोहरीकरण, चल स्टॉक के उन्नयन जैसे कारकों पर निर्भर हैं, के प्रयास में भारतीय रेल ने यात्री और एक्सप्रेस, दोनों रेल सेवाओं की गति बढ़ाने का निर्णय लिया है, जिससे उन्हें क्रमशः एक्सप्रेस और सुपरफास्ट सेवाओं के रूप में अपग्रेड किया जा सके। जोन-वार विवरण इस प्रकार है :

क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	गाड़ियों की संख्या (एकल)
1	उत्तर मध्य रेलवे	10
2	मध्य रेलवे	50
3	पूर्व रेलवे	16
4	उत्तर रेलवे	26
5	पूर्वोत्तर रेलवे	12
6	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	20
7	दक्षिण रेलवे	42
8	दक्षिण मध्य रेलवे	59

9	दक्षिण पूर्व रेलवे	36
10	पश्चिम रेलवे	68
11	पूर्व मध्य रेलवे	12
12	उत्तर पश्चिम रेलवे	53
13	पूर्व तट रेलवे	24
14	दक्षिण पश्चिम रेलवे	34
15	पश्चिम मध्य रेलवे	12
16	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	08
17	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड	06

भारतीय रेल रेलपथ नियमावली (आईआरपीडब्ल्यूएम) में निर्धारित मानदंडों के आधार पर जब भी रेलपथ नवीकरण के लिए नियत हो जाता है, रेलपथ अवसंरचना का उन्नयन नियमित रेलपथ नवीकरण कार्यों के माध्यम से किया जाता है।

रेलपथ का यह उन्नयन संचालन के दौरान खंडों की खंडीय गति को 130 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाने की आवश्यकता को पूरा करता है। पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष (दिसम्बर, 2020 तक) के दौरान रेलपथ नवीकरण कार्यों (योजना शीर्ष-31 के तहत) और सिग्नलिंग कार्यों (योजना शीर्ष-33 के तहत) के लिए जोन-वार व्यय नीचे दर्शाया गया है :

क्षेत्रीय रेलवे	रेलपथ नवीकरण व्यय के आंकड़े (पीएच-31) (करोड़ रु. में)				एसएंडटी कार्य पीएच-33 का व्यय (करोड़ रु.में)			
	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21 (दिसम्बर, 2020 तक)	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21 (दिसम्बर, 2020 तक)
मध्य रेल	639.08	764.92	612.73	592.1	79.46	113.13	152.92	84.81
पूर्व रेलवे	565.7	553.35	504.27	405.6	52.67	97.4	79.66	31.88
पूर्व मध्य रेलवे	540.1	533.8	653.37	519.1	49.78	196.19	167.58	72.66
पूर्व तट रेलवे	566.41	625.27	713.51	443.9	38.19	35.08	47.66	13.45
उत्तर रेलवे	1,127.82	1,342.87	1,378.34	920.9	122.34	129.87	132.63	185.26
उत्तर मध्य रेलवे	468.8	512.74	486.71	476.7	184.09	161.66	227.13	175.48
पूर्वोत्तर रेलवे	291.88	176.68	245.44	185.3	68.65	49.27	43	25.69
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	354.42	365.62	276.13	334.1	60.53	49.61	44.45	21.54
उत्तर पश्चिम रेलवे	385.89	465.36	491.54	388	56.33	52.89	62.93	40.02
दक्षिण रेलवे	741.33	770.02	722.51	594	94.46	95.68	105.12	78.49
दक्षिण मध्य रेलवे	581.59	671.8	633.52	615	92.08	116.28	85.55	49.46
दक्षिण पूर्व रेलवे	539.94	624.58	553.47	521.3	97.66	144.2	131.01	72.02
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	378.36	500.56	487.05	361	36.88	58	65.74	37.2
दक्षिण पश्चिम रेलवे	394.42	506.98	543.32	331.6	47.2	45.02	38.77	16.41
पश्चिम रेलवे	742.69	705.54	570	611.3	93.95	122.32	169.33	76.64
पश्चिम मध्य रेलवे	555.85	517.9	502.67	357.4	78.86	70.22	67.78	44.54
मेट्रो रेलवे कोलकाता	-	-	-	-	0.53	2.08	1.45	1.08
कुल	8,874.28	9,637.99	9,374.58	7,657.2	1,253.66	1,538.9	1,622.71	1,026.63

इसके अलावा, पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान स्वर्णिम चतुर्भुज-स्वर्णिम विकर्ण मार्ग को शामिल करते हुए विद्युत कर्षण वितरण कार्यों (योजना शीर्ष-36 के तहत) के अपेक्षित उन्नयन, जो गाड़ियों की अधिकतम गति को बढ़ाने में भी मदद करता है, में सुधार के लिए खर्च की गई धनराशि निम्नानुसार है:

क्षेत्रीय रेलवे	2017-18 (करोड़ रु. में)	2018-19 (करोड़ रु. में)	2019-20 (करोड़ रु. में)	2020-21 (करोड़ रु. में)
पूर्व मध्य रेलवे	4.39	52.19	35.56	27.74
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	1.72	0.04	0.14	1.95
पश्चिम रेलवे	0	0	0	1.71
पश्चिम मध्य रेलवे	0	0	0	0.7
कुल	6.11	52.23	35.70	32.1

गाड़ियों की अधिकतम गति बढ़ाने के सम्बन्ध में निधियों के उपयोग में अनियमितताओं/भ्रष्टाचार के लिए ऐसी कोई विशिष्ट शिकायत सतर्कता में प्राप्त नहीं हुई है। ■

‘गरीब कल्याण रोजगार अभियान’ के अंतर्गत आधारभूत अवसंरचना परियोजनाएं

दिनांक 20.06.2020 को 125 दिन के लिए अर्थात् 22.10.2020 तक ‘गरीब कल्याण रोजगार अभियान’ की घोषणा की गई थी। यह अभियान छह राज्यों यथा बिहार, उत्तर प्रदेश, राजस्थान, मध्य प्रदेश, झारखंड और ओडिशा के चिह्नित राज्यों में चलाया गया था। भारतीय रेल ने ‘गरीब कल्याण रोजगार अभियान’ के अंतर्गत चिह्नित जिलों में रेल लाइनों के दोहरीकरण, लाइनों के विद्युतीकरण, नई लाइनों के निर्माण, पुल/सड़क पुल के निर्माण, सिग्नल कार्यों आदि जैसी अवसंरचनात्मक परियोजनाओं के निष्पादन पर जोर दिया है। रेलवे ने अभियान के दौरान कुल 2,968 करोड़ रु. का व्यय किया है और 14,14,604 श्रम दिवस का सृजन किया है। ‘गरीब कल्याण रोजगार अभियान’ योजना के अंतर्गत चिह्नित जिलों की सूची परिशिष्ट के रूप में संलग्न है।

‘गरीब कल्याण रोजगार अभियान’ के अंतर्गत आधारभूत अवसंरचना परियोजनाओं के सम्बन्ध में परिशिष्ट

राज्य	‘गरीब कल्याण रोजगार अभियान’ योजना के अंतर्गत चिह्नित जिलों की संख्या	‘गरीब कल्याण रोजगार अभियान’ योजना के अंतर्गत चिह्नित जिलों के नाम
बिहार	32	अररिया, औरंगाबाद, बांका, बेगूसराय, भागलपुर, भोजपुर, बक्सर, दरभंगा, गया, गोपालगंज, जमुई, कैमूर (भावू), कटिहार, खगड़िया, किशनगंज, मधेपुरा, मधुबनी, मुजफ्फरपुर, नालंदा, नवादा, पश्चिम चंपारण, पटना, पूर्वी चंपारण, पूर्णिया, रोहतास, सहरसा, समस्तीपुर, सारण, सीतामढ़ी, सिवान, सुपौल, वैशाली
झारखंड	3	गिरिडीह, गोड्डा, हजारीबाग
मध्य प्रदेश	24	अलीराजपुर, बालाघाट, बरवानी, बेतूल, भिंड, छतरपुर, छिंदवाड़ा, धार, डिंडोरी, झाबुआ, कटनी, खंडवा, खरगौन, मंडला, पन्ना, रीवा, सागर, सतना, सिवनी, शहडोल, शिवपुरी, सीधी, सिंगरौली, टीकमगढ़
ओडिशा	4	बालंगौर, बालेश्वर, भद्रक, गंजम
राजस्थान	22	अजमेर, अलवर, बांसवाड़ा, बाड़मेर, भरतपुर, भीलवाड़ा, बीकानेर, चित्तौड़गढ़, चूरू, डूंगरपुर, हनुमानगढ़, जयपुर, जालौर, झुझुनू, जोधपुर, करौली, नागौर, पाली, राजसमंद, सीकर, सिरोही, उदयपुर
उत्तर प्रदेश	31	अंबेडकर नगर, अमेठी, अयोध्या, आजमगढ़, बहराइच, बलरामपुर, बांदा, बस्ती, देवरिया, फतेहपुर, गाजीपुर, गोंडा, गोरखपुर, हरदोई, जालौन, जौनपुर, कौशांबी, खेड़ी, कुशीनगर, महाराजगंज, मिर्जापुर, प्रतापगढ़, प्रयागराज, रायबरेली, संत कबीर नगर, श्रावस्ती, सिद्धार्थ नगर, सीतापुर, सुल्तानपुर, उन्नाव, वाराणसी
कुल	116 अदद	

मध्य प्रदेश राज्य में निम्नलिखित रेल अवसंरचना निर्माण कार्य पूरे किए गए हैं, जो राज्य के सामाजिक-आर्थिक विकास में सहायक होंगे

- वित्त वर्ष 2019-20 में और 2020-21 में अब तक लगभग 10 किमी नई रेल लाइन, 227 किमी दोहरीकरण और 157 किमी आमान परिवर्तन यातायात के लिए चालू कर दिया गया है।
- वित्त वर्ष 2019-20 में और 2020-21 में अब तक 29 अदद उपरि सड़क पुलों और 79 अदद निचले सड़क पुलों का कार्य पूरा हो गया है।
रेल मंत्रालय ने अपने सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के माध्यम से वर्ष 2019-20 में अन्य सामाजिक आर्थिक कार्यकलाप भी शुरू किए हैं, जो निम्नानुसार हैं:
- रेलटेल मध्य प्रदेश के सतना जिले में डिजिटल लर्निंग सेंटर परिचालित कर रहा है। रेलटेल मध्य प्रदेश में भोपाल के निकट बीर रेलवे स्टेशन में निःशुल्क वाई-फाई सेवाएं भी मुहैया करा रहा है।
- इरकॉन मध्य प्रदेश के गुना जिले में 60 अभावग्रस्त महिलाओं को ‘कौशल विकास कार्यक्रम’ के तहत प्रशिक्षण (सिलाई और बुनाई में वोकेशनल प्रशिक्षण) दे रहा है। इरकॉन ने जम्मू एवं कश्मीर के खारी जिले में दो ट्रेड-बेसिक कंप्यूटर और स्टाफ एम्प्लॉयमेंट टेलर में 90 उम्मीदवारों को कौशल विकास प्रशिक्षण भी दिया है।
- डीएफसीसीआईएल ने विद्यार्थियों के रोजगार-योग्य कौशल और शारीरिक स्वस्थता को बढ़ाने के लिए विद्यालयों में कौशल सम्बन्धी हस्तक्षेप किया है, मिर्जापुर जिले के मैदानी क्षेत्र में सबमर्सीबल पम्प सहित इंडिया मार्क-II हैंड पम्प और वॉटर टैंक लगवाए हैं, झारखंड के कोडरमा जिले में हैंड पम्प और सोलर लाइटें लगाई हैं, उत्तर प्रदेश के बलिया जिले में स्कूलों में शौचालय ब्लॉक का निर्माण किया है।

और स्कूलों में कम्प्यूटर लगाए हैं। इसके अलावा, उत्तर प्रदेश के चंदौली जिले और हरियाणा के मेवात जिले में स्मार्ट क्लास के लिए सहायक सामग्रियाँ उपलब्ध करवाई गई हैं।

‘महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार’ गारंटी अधिनियम (मनरेगा) योजना के अंतर्गत मध्य प्रदेश राज्य में कुल 10,084 अदद रेल सम्बन्धी निर्माण कार्य चिह्नित किए गए हैं, जिसमें से 2,551 अदद रेल कार्य पूरे हो गए हैं और 2,512 अदद कार्य प्रगति पर हैं। अब तक कुल 91.46 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।

सतना जिले में मनरेगा योजना के तहत 106 अदद रेल कार्य

चिह्नित किए गए हैं, जिसमें से 32 अदद रेल कार्य पूरे हो गए हैं और 41 अदद कार्य प्रगति पर हैं। अब तक कुल 91.3 लाख रु. का व्यय किया गया है। रेलों द्वारा एक्ट अप्रेंटिस को दिए गए कौशल प्रशिक्षण का जिले-वार ब्यौरा नहीं रखा जाता है। बहरहाल, वित्तीय वर्ष 2019-20 में अप्रेंटिस अधिनियम 1961 के तहत सभी क्षेत्रीय रेलों और रेलवे उत्पादन इकाइयों में कुल 12,810 अदद अप्रेंटिसों को पैनलबद्ध/प्रशिक्षित किया गया है, जिसमें पश्चिम मध्य रेलवे के जबलपुर मंडल में 900 अदद अप्रेंटिस शामिल हैं। सतना जिला जबलपुर मंडल के अधीन आता है। ■

सौर पैनल संयंत्रों की स्थापना



है। मध्य प्रदेश राज्य के प्रमुख स्टेशनों पर सौर पैनल संयंत्र मुहैया कराने के लिए कार्रवाई की गई है। अभी तक मध्य प्रदेश राज्य में 79 अदद व्यवहार्य स्टेशनों पर पहले ही सौर पैनल/संयंत्र मुहैया करा दिए गए हैं। इस समय, हाईब्रिड विंड/सौर संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है, जो सौर ऊर्जा के अलावा पवन के जरिए बिजली सृजित करने में सक्षम होंगे। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल का मध्य प्रदेश के अन्य व्यवहार्य स्टेशनों पर सौर पैनल/संयंत्र उत्तरोत्तर मुहैया कराने की योजना है।

अधिकांश कार्यों को निजी भागीदारों द्वारा डेवलपर मोड के तहत किया जा रहा है, जिसमें रेलवे को पूंजीगत व्यय नहीं करना होता है।

सौर संयंत्रों को स्थापित करने के लिए

समय-सीमा राज्य प्राधिकारियों से अलग-अलग संयंत्र क्षमता, स्थान और क्लियरेंस पर निर्भर करेगी। ■

भारतीय रेल तकनीकी व्यवहार्यता और अर्थक्षमता के आधार पर रेलवे स्टेशनों पर सौर पैनल मुहैया कराती

सौर रेलगाड़ी

भारतीय रेल ने लाइट और पंखों के लिए बिजली की जरूरतों को पूरा करने के लिए जुलाई, 2017 में सराय रोहिल्ला (दिल्ली) से फर्रुख नगर (हरियाणा) के बीच चलने वाली यात्री गाड़ी पर सौर ऊर्जा प्रौद्योगिकी को शुरू किया है।

लाइट और पंखों के लिए बिजली की जरूरतों को पूरा करने के लिए अब तक 60 यात्री सवारी डिब्बों में सौर पैनल संस्थापित किए गए हैं, जिनका ब्यौरा निम्नानुसार है :-

- दिल्ली में शकूरबस्ती में 14 अदद डीजल इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (डेमू) ट्रेलर कोच (टीसी)
- दिल्ली में स्वच्छता एक्सप्रेस में 10 अदद सवारी डिब्बे।
- जमालपुर, बिहार में 06 अदद डेमू टीसी सवारी डिब्बे।
- लखनऊ, उत्तर प्रदेश में 10 अदद गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बे (लखनऊ से वाराणसी इंटरसिटी)।
- आईआरएफसी की कॉरपोरेट सोशल रिस्पॉन्सिबिलिटी (सीएसआर) वित्त पोषण के अंतर्गत सीतापुर, उत्तर प्रदेश (सीतापुर-दिल्ली-रेवाड़ी खंड) 13 अदद गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बे।



- गाड़ी सं. 12084-83 जनशताब्दी एक्सप्रेस में 07 अदद गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बे, तमिलनाडु।

मथुरा-अलवर खंड में चलाने के लिए मथुरा, उत्तर प्रदेश स्थित 10 गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों और लखनऊ-वाराणसी खंड में 30 गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों में सौर ऊर्जा प्रौद्योगिकी संस्थापित की जानी है। ■

महानगरीय/अंतरराज्यीय रेलगाड़ियों का चलाया जाना

भारतीय रेल न तो रेल सेवाओं का संचालन करती है और न ही राज्य-वार आधार पर यात्री बुकिंग से संबंधित आंकड़ों का संकलन रखती है क्योंकि रेलवे नेटवर्क विभिन्न राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैला हुआ है। 23 मार्च, 2020 से नियमित यात्री सेवाओं के रद्द होने से पहले भारतीय रेल ने प्रतिदिन लगभग 3,635 यात्री रेल सेवाओं और 5,881 उपनगरीय गाड़ी सेवाओं का संचालन किया। पिछले 5 वर्षों अर्थात् 2015-16 से 2019-20 के दौरान बुक किए गए औसत मासिक यात्रियों का क्षेत्र-वार ब्यौरा निम्नानुसार है :

क्षेत्रीय रेलवे	वर्ष				
	2015-16 (मिलियन में)	2016-17 (मिलियन में)	2017-18 (मिलियन में)	2018-19 (मिलियन में)	2019-20 (मिलियन में)
मध्य	142.10	146.54	148.45	154.49	147.89
पूर्व	97.37	98.69	101.93	105.55	104.00
पूर्व मध्य	21.72	21.94	20.77	20.79	19.53
पूर्व तट	7.75	7.98	8.00	8.31	8.11
उत्तर	51.29	49.09	47.82	47.34	44.78
उत्तर मध्य	14.22	14.08	14.19	14.20	13.21
पूर्वोत्तर	18.67	16.77	16.40	15.89	15.06
पूर्वोत्तर सीमा	7.92	8.43	8.53	8.95	8.78
उत्तर पश्चिम	12.45	11.25	13.87	15.00	14.78
दक्षिण	66.55	66.56	67.86	69.81	66.67
दक्षिण मध्य	29.01	26.74	32.21	32.25	30.21
दक्षिण पूर्व	21.41	21.61	21.64	22.17	21.06
दक्षिण पूर्व मध्य	10.74	10.28	10.24	10.18	9.59
दक्षिण पश्चिम	15.35	15.07	16.12	16.54	15.32
पश्चिम	132.02	133.68	133.90	132.62	126.96
पश्चिम मध्य	11.06	11.20	11.38	11.37	10.84
मेट्रो	15.97	16.43	17.16	17.76	17.01
जोड़	675.61	676.34	690.48	703.25	673.81

मौजूदा कोविड-19 की स्थिति को देखते हुए और महामारी के प्रभावी प्रबंधन के लिए इस समय राज्य सरकारों की चिंताओं और सुझावों को ध्यान में रखते हुए, सीमित ठहराव वाली केवल विशेष रेलगाड़ियां चलाई जा रही हैं। 31 जनवरी, 2021 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल ने संबंधित राज्य सरकारों के परामर्श से प्रतिदिन लगभग 5,350 उपनगरीय/पैसेंजर सेवाओं और 206 पैसेंजर सेवाओं का चरणों में प्रतिदिन संचालन किया है। इसके अलावा भारतीय रेल ने मौजूदा स्थिति पर पैनी नजर रखी हुई है और नियमित गाड़ियों के परिचालन को फिर से शुरू करने की पूरी तैयारी में है। ■

100वीं किसान रेल का चलाया जाना

किसान रेल परियोजना के तहत, रेलवे ने अभी तक निम्नलिखित मार्गों पर किसान रेल सेवाएं परिचालित की हैं:

1. देवलाती/संगोला(महाराष्ट्र) से दानापुर/मुजफ्फरपुर (बिहार),
2. अनंतपुर (आंध्रप्रदेश) से आदर्श नगर (दिल्ली),
3. यशवंतपुर (कर्नाटक) से हजरत निजामुद्दीन(दिल्ली),
4. वारुड/नागपुर (महाराष्ट्र) से आदर्श नगर(दिल्ली),
5. छिंदवाड़ा(मध्यप्रदेश) से हावड़ा (पश्चिम बंगाल),
6. संगोला (महाराष्ट्र) से हावड़ा (पश्चिम बंगाल),
7. संगोला(महाराष्ट्र) से शालीमार(पश्चिम बंगाल),
8. इंदौर (मध्यप्रदेश) से न्यू गुवाहाटी(असम),
9. रतलाम (मध्यप्रदेश) से न्यू गुवाहाटी(असम),
10. इंदौर(मध्यप्रदेश) से अगरतला (त्रिपुरा),
11. जालंधर (पंजाब) से जिरानिया (त्रिपुरा),
12. नागरसोल (महाराष्ट्र) से न्यू गुवाहाटी(असम),
13. नागरसोल (महाराष्ट्र) से चितपुर(पश्चिम बंगाल),
14. नागरसोल(महाराष्ट्र) से न्यू जलपाईगुड़ी (पश्चिम बंगाल),
15. नागरसोल(महाराष्ट्र) से नौगछिया(बिहार),
16. नागरसोल(महाराष्ट्र) से फतुहा(बिहार),
17. नागरसोल (महाराष्ट्र) से बैहाटा (असम),
18. नागरसोल

- (महाराष्ट्र) से मालदा टाउन(पश्चिम बंगाल),
19. दहानु रोड (महाराष्ट्र) से आदर्श नगर (दिल्ली),
20. तारकेश्वर (पश्चिम बंगाल) से दीमापुर (नागालैण्ड),
21. नागरसोल (महाराष्ट्र) से अगरतला (त्रिपुरा),
22. धोराजी(गुजरात) से न्यू गुवाहाटी (असम),
23. नागरसोल (महाराष्ट्र) से धुपगुड़ी (पश्चिम बंगाल),
24. नागरसोल (महाराष्ट्र) से गौड़ मालदा (पश्चिम बंगाल)

7 अगस्त, 2020 को पहली किसान रेल सेवा शुरू होने से 5 फरवरी, 2021 तक फल और सब्जियों सहित लगभग 68,000 टन खराब होने वाले माल का परिवहन करते हुए भारतीय रेल ने 208 किसान रेल सेवाओं को परिचालित किया है। बहरहाल, खराब होने वाले माल के भंडारण में मदद के उद्देश्य से नासिक, सिंगुर, न्यू आजादपुर, राजा का तालाब/ वाराणसी, गाजीपुर, और फतुहा में तापमान नियंत्रित पेरिसेबल्स कार्गो सेंटर की स्थापना की गई है। इसके अतिरिक्त, इनलैण्ड कंटेनर डिपु, दादरी में कोल्ड स्टोरेज रीफर पार्क विकसित किया गया है और राई, सोनीपत में कोल्ड स्टोरेज सुविधा मुहैया कराई गई है। ■

पार्सल व्यवसाय



किसानों और व्यवसायियों सहित पार्सल ग्राहकों को लाभ मुहैया कराने के लिए भारतीय रेल ने कई उपाय किए हैं, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं :

- पार्सल यातायात की हैंडलिंग के लिए सभी माल ढुलाई हैंडलिंग टर्मिनलों का उद्घाटन।
- पार्सल से सम्बन्धित मुद्दों से निपटने के लिए क्षेत्रीय और मंडल स्तर पर समर्पित टीमों का गठन।
- एलएचबी पार्सल वैन को 23वें कोच के रूप में जोड़ कर और राजधानी/दुरंतो ट्रेनों से जुड़ी पार्सल वैन में पार्सल स्पेस को लीज पर देकर तथा पार्सल को 120 दिन अग्रिम में बुक करने की अनुमति देकर पार्सल ले जाने की क्षमता को बढ़ाना।
- पट्टे पर पार्सल स्थान के मामले में सुरक्षा जमा को 10% से वार्षिक संविदात्मक मूल्य को 5% तक कम करके पार्सल यातायात को प्रोत्साहन प्रदान करना, ब्रेक-वैन और इंपोर्टेड पार्सल वैन/पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेनों (पीसीईटी) पर 30% तक की छूट, यदि उनका उपयोग 40% से कम है, इंडेंट और 24 पार्सल वैन प्लस ब्रेक-वैन की संरचना के साथ

माल लदान में वृद्धि

रेलवे ने रेल परिवहन के लिए अधिक माल व्यापार को आकृष्ट करने और समग्र परिवहन में रेल की मॉडल साझेदारी को बढ़ाने के लिए बड़ी संख्या में टैरिफ और नॉन-टैरिफ उपाय किए हैं। इनमें शामिल हैं:

- व्यवसाय विकास इकाइयों की स्थापना करना, जो अन्य बातों के साथ-साथ रेल के लिए माल व्यापार को बढ़ाएंगी और आकृष्ट करेंगी।
- लौह अयस्क और कोयले को छोड़कर सभी पण्यों के लिए रेल मालभाड़े पर 15% व्यस्त सीजन अधिभार को वापस लेना।
- कोयला, लौह अयस्क और लौह-इस्पात पर लंबी दूरी के यातायात पर 15% से 20% तक की रियायत।
- पण्यों (कोयले और लौह-अयस्क को छोड़कर) के लिए कम दूरी के यातायात पर 10% से 50% तक की रियायत।
- लदान किए हुए कंटेनर पर 5% और खाली कंटेनर पर 25% की छूट और 31 अक्टूबर, 2020 तक कोविड के दौरान कंटेनर रेकों पर स्टेबलिंग प्रभार से छूट।
- फ्लाई ऐश जैसे पण्यों पर विशेष छूट।

भरी हुई पार्सल विशेष गाड़ियों के बेस फ्रेट पर 8% छूट, और पार्सल स्पेस की अग्रिम थोक बुकिंग में छूट।

- किसान रेल सेवाओं का संचालन, जो खपत या कम उत्पादन वाले क्षेत्रों को उत्पादन या अधिशेष क्षेत्रों से फल और सब्जियों सहित खराब होने वाली वस्तुएं ले जाने में किसानों को सक्षम बनाता है। माल ढुलाई में 50 प्रतिशत की सब्सिडी, जिसे खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय (एमओएफपीआई) द्वारा वहन किया जाता है, को किसान रेल सेवाओं के माध्यम से फलों और सब्जियों के परिवहन पर दिया जा रहा है।

अभी तक, निर्यात यातायात के 24 रैक बांग्लादेश भेजे जा चुके हैं। इसके अलावा, क्षेत्रीय रेलवे को निर्यात क्षेत्र में उपलब्ध रास्तों को तलाशने और रेलवे के माध्यम से बंदरगाहों की ओर ले जाए जाने वाले संभावित यातायात की पहचान करने के लिए कहा गया है। ■



- औद्योगिक नमक के वर्गीकरण को युक्तिसंगत बनाना।
- मौजूदा योजनाओं, जैसे परंपरागत खाली प्रवाह दिशा, मालडिब्बा निवेश योजना, पीएफटी, साइडिंग नीति को सरलीकृत तथा और अधिक ग्राहकोन्मुखी बनाना।
- साइडिंग्स में स्थान शुल्क के लिए डेबिट/क्रेडिट स्कीम शुरू की गई है।
- माल व्यापार विकास पोर्टल शुरू करना।

इन प्रयासों के परिणामस्वरूप, चालू वित्तीय वर्ष में महामारी के बावजूद रेलवे ने पिछले पांच महीनों अर्थात् सितम्बर, 2020 से जनवरी, 2021 में रिकार्ड माल लदान प्राप्त किया है। ■

वापस लौटने वाले मजदूरों के लिए सुविधाएं



फ्रंसे हुए मजदूरों और अन्य व्यक्तियों की सुविधा के लिए, भारतीय रेल द्वारा 01 मई 2020 और 31 अगस्त 2020 के बीच, 4,621 श्रमिक स्पेशल गाड़ियां परिचालित की गईं ताकि उन्हें उनके सम्बन्धित गृह राज्यों तक पहुंचाया जा सके। श्रमिक स्पेशल रेलगाड़ियों की मांग राज्य सरकारों द्वारा की गई थी और सामान्य परिस्थितियों में ऐसी विशेष रेलगाड़ियां राज्य सरकारों/किसी एजेंसी या किसी व्यक्ति द्वारा पूर्ण टैरिफ दरों, जिसमें दोनों दिशाओं के लिए सामान्य किराया, सेवा प्रभार, रिक्त ढुलाई प्रभार, रुकौनी प्रभार आदि शामिल हैं, पर बुक की जाती हैं। बहरहाल, भारतीय रेल ने केवल एक दिशा के लिए सामान्य किराए पर श्रमिक स्पेशल की बुकिंग की अनुमति दी और यात्रियों से सीधे तौर पर कोई किराया वसूल नहीं किया।

भारतीय रेल द्वारा श्रमिक स्पेशल गाड़ियों के लिए राज्य सरकार अथवा उनके प्राधिकृत प्रतिनिधियों से किराया वसूला गया। इसके अलावा, यात्रियों की संरक्षा सुनिश्चित करने और कोविड-19 महामारी को फैलने से रोकने के लिए भारतीय रेल द्वारा श्रमिक गाड़ियों में स्वच्छता बढ़ाने, विशेष सुरक्षा, चिकित्सा व्यवस्था, रेक को सेनिटाइज करने, निःशुल्क भोजन-पानी आदि जैसे विशेष प्रबंध किए गए। राज्य सरकार और भारतीय रेल द्वारा निःशुल्क भोजन और पानी मुहैया कराया गया। कुल मिलाकर भारतीय रेल द्वारा इस अवधि के दौरान सम्बन्धित राज्य सरकारों द्वारा मुहैया कराई गई सेवाओं के अलावा 1.96 करोड़ भोजन के पैकेट्स और 2.19 करोड़ से अधिक पीने के पानी की बोतलें मुहैया कराई गईं। ■

लॉकडाउन के दौरान रेलगाड़ियों का संचालन

उपलब्ध सूचना के अनुसार, लॉकडाउन और कोविड-19 के दौरान परिचालित की गई मालगाड़ियों/ पार्सल गाड़ियों/डाक वाहिनियों की संख्या निम्नानुसार हैं:

समय अवधि	भारत मालगाड़ियों की कुल संख्या	पार्सल गाड़ियों की कुल संख्या (मिल्क टैंक/वीपीयू/वीपीएच पार्सल रेक)
लॉकडाउन के दौरान (25.03.2020 से 31.05.2020 तक)	53,585	3,826
25.03.2020 से 27 जनवरी, 2021 तक	3,18,142	8,899

लॉकडाउन की अवधि अर्थात् 25 मार्च से 31 मई, 2020 के दौरान कोई किसान स्पेशल रेलगाड़ियां परिचालित नहीं की गई थीं। बहरहाल, 7 अगस्त, 2020 से 29 जनवरी, 2021 तक विभिन्न मार्गों पर 181 किसान स्पेशल रेलगाड़ियां परिचालित की गई हैं। ■



प्रतिदिन चलने वाली शटल ट्रेनों का परिचालन न किया जाना



की संख्या में चरणबद्ध तरीके से वृद्धि की गई है और इस समय भारतीय रेल 1,328 मेल/एक्सप्रेस विशेष गाड़ियां, 206 यात्री गाड़ियां 5,350 उपनगरीय गाड़ियां परिचालित कर रही हैं, जो परिचालित की जा रही 684 त्यौहार विशेष गाड़ियों के अतिरिक्त हैं।

सम्बन्धित राज्य सरकार के अनुरोध के आधार पर भारतीय रेल ने कोलकाता क्षेत्र को सेवित करने वाली पूर्व रेल और दक्षिण पूर्व रेल 11 नवम्बर, 2020 से तथा चेन्नै क्षेत्र को सेवित करने वाली दक्षिण रेल पर 23 नवम्बर, 2020 से सीमित आधार पर

कोविड-19 महामारी के फैलाव को रोकने के लिए भारत सरकार द्वारा जारी मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार भारतीय रेल ने 23 मार्च, 2020 से सभी नियमित यात्री गाड़ियों को स्थगित कर दिया गया था। भारतीय रेल ने सरकार द्वारा समय-समय पर जारी अनुदेशों के अनुसार, 1 मई, 2020 से श्रमिक विशेष गाड़ियां चलाने के बाद 12 मई, 2020 से राजधानी विशेष गाड़ियां और 1 जून, 2020 से अन्य विशेष गाड़ियां चला कर यात्री गाड़ियों का परिचालन बहाल किया था। गाड़ी सेवाओं

उपनगरीय सेवाओं को बहाल किया है। मुंबई क्षेत्र में 705 उपनगरीय सेवाएं (मध्य रेल पर 355 और पश्चिम रेल पर 350) यात्रियों की सीमित श्रेणी के लिए 15 जून, 2020 से शुरू की गई थीं। बहरहाल, 01 फरवरी, 2021 से गैर व्यस्त समय के दौरान मुंबई क्षेत्र में स्थानीय रेलगाड़ी सेवाओं में यात्रा करने के लिए सभी कोटि के यात्रियों की अनुमति दे दी गई है। भारतीय रेल मौजूदा स्थिति पर कड़ी नजर रख रही है और गाड़ी परिचालन चरणबद्ध तरीके से बहाल कर रही है। ■

रेल कर्मचारियों का टीकाकरण



रेल कर्मचारियों का टीकाकरण चरणबद्ध तरीके से किया जा रहा है। प्रथम चरण में, रेलवे के स्वास्थ्य कर्मियों का टीकाकरण किया जा रहा है। अभी तक 13,117 रेलवे स्वास्थ्य कर्मियों का टीकाकरण किया जा चुका है। अगले चरण में टीकाकरण के लिए 3,70,316 फ्रंट लाइन रेल कर्मचारी चिह्नित किए गए हैं। ■

नित्यानंद बोरा : शौर्य की अविस्मरणीय गाथा

श्री सुधेन्दु ज्योति सिन्हा

सागर की अतल गहराइयों में गोते लगाना, पर्वत के उत्तुंग शिखरों पर ध्वज फहराना, आकाश की अनंत ऊंचाइयों से कूद जाना सशस्त्र लुटेरों का मुकाबला करना निश्चय ही साहस के प्रतिमान हैं, लेकिन सामान्य व्यक्ति भी अपने असाधारण संकल्प और कर्तव्यपरायणता से वीरता के मानक स्थापित कर सकते हैं। ऐसे लोगों का अद्भुत साहस ही उन्हें अमर्त्य बनाता है और युगों-युगों तक उनकी कहानियां चलती रहती हैं। भारतीय रेल ऐसी कहानियों से भरा पड़ा है। ऐसी ही एक इंजन चालक की कहानी आपके समक्ष प्रस्तुत है, जिसने शौर्य की एक अद्भुत गाथा रच डाली।



“कॉल लेकर आया हूँ। चलिए, आपकी गाड़ी है।” लमडिंग बेस का कॉल बॉय खिड़की की सलाखों को पकड़े, उछलते हुए झांकने की कोशिश कर रहा था।

“कौन-सी ट्रेन है, बच्चे?” नित्यानंद ने अपनी भारी आवाज में स्थानीय अखबार से बिना आंख उठाए पूछा।

“कोई पेट्रोल स्पेशल है, लामडिंग बदरपुर सेक्शन में।”

“तुम मुझे आतंकवादियों से डराने की कोशिश कर रहे हो। केवल उन्हीं के चलते तो सेक्शन कितने समय से बंद पड़ा है।”

“आपको पहली गाड़ी में काम करना है। जल्दी से दस्तखत कीजिए, मुझे स्टेशन तेजी से वापस जाना है।”

“ठीक है। मैं सही समय से 45 मिनट पहले पहुंच जाऊंगा।” नित्यानंद ने कॉल बुक पर अपने हस्ताक्षर किए और 15 मई 2008 की तिथि अंकित की।

कॉल बॉय तेजी से ओझल हो गया।

एक अलगाववादी संगठन का आतंक इस मार्ग पर था। कोई दो महीने पहले उनके प्रमुख कमांडर को गुवाहाटी शहर के फतासिल-अंबरी क्षेत्र में गिरफ्तार कर लिया गया था। इसकी वजह से वे और भी ज्यादा उत्तेजित हो गए थे। उन्होंने गुरिल्ला तरीके से अपने लक्ष्य पर आक्रमण करना शुरू कर दिया था। कुछ दिनों पहले उन्होंने पांच सीमेंट लदे ट्रकों को ठिकाने लगा दिया था और बाद में उत्तरी कछार के क्रुमग्लिंगलंगसु गांव के पास पांच निर्दोष ड्राइवरों और उनके पांच सहायकों की हत्या कर दी थी। वे सरकार के किसी भी प्रतीक को लक्षित कर सकते थे। यहां तक की सुरक्षा बल भी उनसे कतराते थे।

नित्यानंद बोरा पूरी तरह से अलग थे। वह हमेशा अपने पिता देबेन बोरा का सम्मान करते थे, जोकि असम के नागांव के उप्पोर उजोरा में धींग अठागाँव गाँव के एक खुशहाल किसान थे। वह अपने सभी पांच छोटे भाई-बहनों से समान रूप से प्यार करते थे और उनकी देखभाल करते थे। वह एक कट्टर हिंदू परिवार था, जिसकी माँ श्रीमती पुना परिवार की धुरी के रूप में काम करती थीं। पुरानीगुडम एल.पी.स्कूल, राधा कांटा बरुआ एच.एस. स्कूल और एडीपी कॉलेज, नागांव से उनकी शैक्षणिक शिक्षा के बाद उन्होंने रेलवे में शामिल होने का फैसला किया। मैट्रिक की परीक्षा में उनका तीसरा स्थान था। उसी प्रकार 1981

में हायर सेकेंडरी रिजल्ट बहुत अच्छा था। लेकिन परिस्थितियां कुछ ऐसी थीं कि पढ़ाई जारी नहीं रखी जा सकती थीं। वे 1981 में रेलवे में खलासी के रूप में शामिल हो गए।

“मुझे जरा जल्दी जाना होगा। खाने के लिए जो कुछ किचन में हो, दे दो।” असमिया शाकाहारी भोजन तुरंत आ गया। मीना उसकी पसंद अच्छी तरह जानती थी - अखबार, क्रिकेट और असमिया शाकाहार।

उसने जल्दी से टिफिन खत्म किया और निकल पड़ा। अपने महान शिक्षकों के सान्निध्य और पारिवारिक मूल्यों के साथ जुड़ाव ने उसमें कार्य के प्रति पूरी निष्ठा पैदा कर दी थी। बस, एक ही अफसोस था कि अब जल्दी सवरे उठना नहीं हो पाता था। रेलवे के रनिंग स्टाफ वर्ग में सेवा पाने के बाद उसे यह त्याग करना पड़ा था।

नित्यानंद ने, जो मात्र 5 वर्ष पहले डीजल ड्राइवर में प्रोन्नत हुआ था, कर्मांडिंग क्रू लॉबी में अपनी उपस्थिति दर्ज की। सतर्कता आदेश प्राप्त किया। वाहन गाड़ उठाया और अपने इंजन की ओर चल पड़ा। यह दो दलों का पायलट स्पेशल था। उसे लोको पायलट इंचार्ज की भूमिका में लामडिंग-बदरपुर पहाड़ी सेक्शन में काम करना था। कोई 38 रेलकर्म उस स्पेशल

BIO DATA SHEET			
1. Name	Shri. Nityananda Bora		
2. Designation	Goods Driver		
3. Station	Lumding		
4. Date of birth	28-01-60.		
5. Date of appointment	10-09-81.		
6. Appointed as	Khalasi		
7. Date of Promotion as:	2nd F/Man	1st F/Man	DAD
	5-6-84.	11-10-89	9-6-90.
	Goods Driver	Pass. Driver	Mail Driver
	9-3-03.		
8. Date qualified as Diesel Driver	11-08-03		
9. Date put in Hill Section			

ट्रेन पर सवार थे, जिसमें रेलवे सुरक्षा बल के 10 जवान थे, अन्य सुरक्षा बलों के 20 जवान थे और कुछ गैंगमैन थे। पिछले ही दिन क्षेत्रीय संगठनों ने बंद का आह्वान किया था।

उस दिन की वह पहली ट्रेन थी। नित्यानंद किसी भी असामान्य स्थिति को परखने के लिए चौकता था। वास्तव में, पेट्रोल स्पेशल के बाद ही उस रेल खंड को सामान्य ट्रेनों के परिचालन के लिए खोल दिया जाना था। पेट्रोल स्पेशल कोई 55 किमी तक मुपा स्टेशन तक सुरक्षित पहुंच गई थी। अगला स्टेशन कालाचंद 5 किमी दूर था। ट्रेन ज्यों ही सुरंग संख्या 3 से बाहर निकल रही थी, उसने बंदूक की गोली की आवाज सुनी और समझ गया कि कोई बहुत बड़ा खतरा उनका इंतजार कर रहा है।

“स्टॉप एंड बैक” स्पष्ट और तेज आवाज में उसने असिस्टेंट लोको पायलट को आदेश दिया, जो उलझन में पड़ा था।

“लेकिन हमें तो लोअर हफलौंग तक जाना है, जो अभी 47 किमी और आगे है।” उसने मासूमियत के साथ पूछा।

“पागल हो गए हो! हम मौत के जाल में फंस रहे हैं।” अभी इंजन सुरंग से आधा ही निकला था कि आतंकवादियों ने चारों तरफ से असंख्य गोलियां बरसा दीं।

नित्यानंद ने ट्रेन को तुरंत रोका, लेकिन तब तक एक गोली उसके कंधे के पिछले हिस्से में धंस चुकी थी। उसने तेजी से ट्रेन को वापस सुरंग में बैक किया। तब तक दूसरी गोली उसके सीने को भेद चुकी थी। ट्रेन को सुरक्षित सुरंग में रोकने तक तक 140 गोलियां नित्यानंद की तरफ आ चुकी थीं। ट्रेन सुरंग में अपने सारे रेलकर्मों और सुरक्षाबलों के जवान के साथ सुरक्षित थी। नित्यानंद इंजन में मृत पड़ा था। मृत्यु पर भी उसके चेहरे पर एक विशेष आभा और मुस्कान थी।

अब यह आपकी कल्पना पर छोड़ दिया जाता है कि जब यह समाचार उसकी पत्नी मीना को पता चला होगा तब उसकी क्या प्रतिक्रिया रही होगी, क्या माहौल रहा होगा! 15 वर्षों का सुखद दांपत्य। दुर्भाग्य से उन्हें बच्चा नहीं हो सका। फिर भी अपने संबंधों में उन्होंने किसी जटिलता को आने नहीं दिया। किसी भी सीमा के द्वारा परिभाषित होना उन्हें मान्य नहीं था।

“अपने संबंधों को बनाए रखने के लिए स्वतंत्रता को भी स्थान देना पड़ता है।” मीना याद करती हैं। हजारों स्मृतियां आंखों में सैलाब बनकर तैरती रहती हैं।



19, मार्च 2009 को राष्ट्रपति भवन, नई दिल्ली में राष्ट्रपति श्रीमती प्रतिभा पाटिल ने एक समारोह में श्री नित्यानंद बोरा, लोको पायलट, (मरणोपरांत) को कीर्ति चक्र से सम्मानित किया। यह पुरस्कार उनकी पत्नी मीना बोरा ने ग्रहण किया।

“उसे याद करने के लिए कोई विशेष कारण मुझे समझ नहीं आता, क्योंकि मैं उसे किसी क्षण भूल नहीं पाती हूँ। वह मुझमें जीवित है।” मीना की दार्शनिक मुस्कान को पढ़ पाना कठिन हो जाता है और यह स्वीकार करना पड़ता है कि महिला का हृदय सहिष्णुता का महासागर है।

कर्तव्य के प्रति अनुकरणीय निष्ठा एवं सर्वोच्च साहस एवं बलिदान, सब कुछ मात्र 48 वर्ष की उम्र में। नित्यानंद बोरा – साहस का वह प्रकाश स्तंभ, जिसने वीरता और बलिदान की अद्भुत प्रदर्शन किया और शौर्य की अविस्मरणीय गाथा रच डाली।

उपसंहार

- रेलवे मंडल अधिकारियों ने लोअर हफलौंग में सेना और पुलिस अधिकारियों को भेजा, लेकिन उस समय तक लोको पायलट नित्यानंद बोरा के लिए बहुत देर हो चुकी थी।
- तत्कालीन सुरक्षा परिदृश्य और निरंतर आतंकवादी गतिविधियों के मद्देनजर लामडिंग-बदरपुर खंड पर ट्रेन सेवाओं को निलंबित कर दिया गया।
- लोको पायलट को सेक्शन में सुरक्षित रखने के लिए 37 लोको कैंब्स को बुलेट प्रूफ बनाया गया।
- तत्कालीन रक्षा सचिव ने श्रीमती मीना बोरा को लिखा, “रक्षा मंत्रालय नित्यानंद बोरा के सर्वोच्च बलिदान को सलाम करता है। राष्ट्र हमेशा उन्हें श्रद्धा और गर्व के साथ याद रखेगा”।
- पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में वार्षिक इंटर डिपार्टमेंट क्रिकेट टूर्नामेंट को ‘एन.एन. बोरा मेमोरियल क्रिकेट टूर्नामेंट’ के नाम से जाना जाता है।
- श्रीमती मीना बोरा अनुकंपा के आधार पर रेलवे में टीटीई के पद पर नियुक्ति दी गई। ■

संदर्भ

फोटो सौजन्य: श्रीमती मीना बोरा, पत्नी स्वर्गीय श्री नित्यानंद बोरा। **पुस्तकालय सहयोग:** रेल भवन पुस्तकालय।

वेबसाइट: • <https://www.gallantryawards.gov.in> https://en.wikipedia.org/wiki/Dima_Halam_Daogah
• https://en.wikipedia.org/wiki/Dima_Halam_Daogahterrorist_outfits@blackbw-htm

आर्काइव/पुरालेख : • रक्षा मंत्रालय, भारत सरकार। • वी. एन. सिंह ओएंडएम, रेलवे बोर्ड।

सौजन्य: श्री जुनैद अहमद (ट्रैफिक इंस्पेक्टर, लुमडिंग) और श्री कर्पिजल किशोर शर्मा, (डी. ओ. एम., गुवाहाटी, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे), जिन्होंने श्रीमती मीना बोरा के साथ साक्षात्कार की व्यवस्था की।

STEP 1

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

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

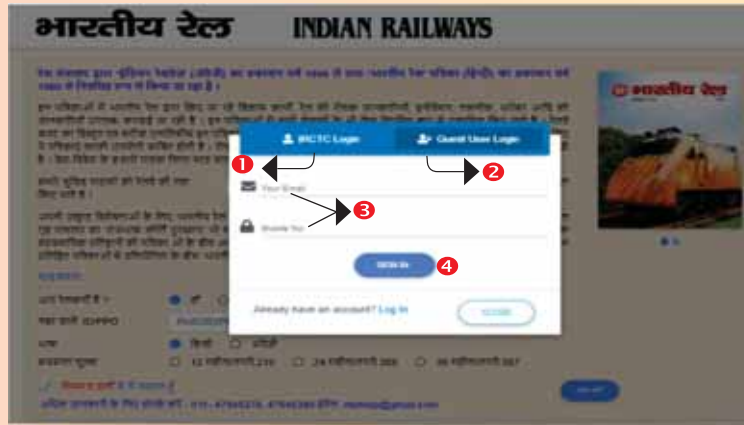
आप सीधे www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn पर भी जा सकते हैं।



3 'भारतीय रेल पत्रिका' पर क्लिक करें।

STEP 3

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

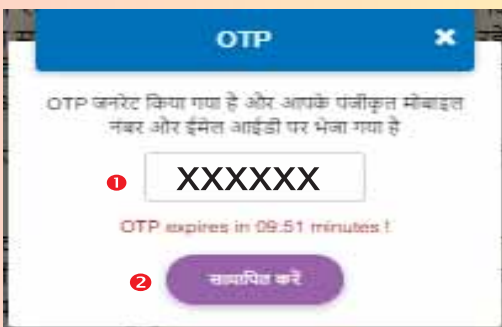


2 लॉग-इन आईडी नहीं है तो गेस्ट लॉग-इन पर क्लिक करें।

3 उसमें अपना ई-मेल तथा मोबाइल नंबर दर्ज करें।

4 सबमिट बटन दबाएँ।

STEP 5



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

STEP 6



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

3 मेक पेमेंट का बटन दबाएँ

STEP 2

- 1 यदि आप रेलकर्मी हैं तो 'हां' पर या रेलकर्मी नहीं हैं तो 'नहीं' पर क्लिक करें।
- 2 यदि 'हां' तो बॉक्स में अपना आरयूआईडी/ आईडी/पीपीओ नंबर तथा एक आधिकारिक आईडी की स्कैन कॉपी अपलोड करें।
- 3 'भारतीय रेल' पत्रिका के लिए 'हिंदी' को और 'इंडियन रेलवेज' पत्रिका के लिए 'अंग्रेजी' में क्लिक करें।
- 4 एक, दो या तीन यानि जितने साल की सदस्यता चाहते हैं, उस बिन्दु पर क्लिक करें।



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

सबमिट (जमा) का बटन दबाएं।

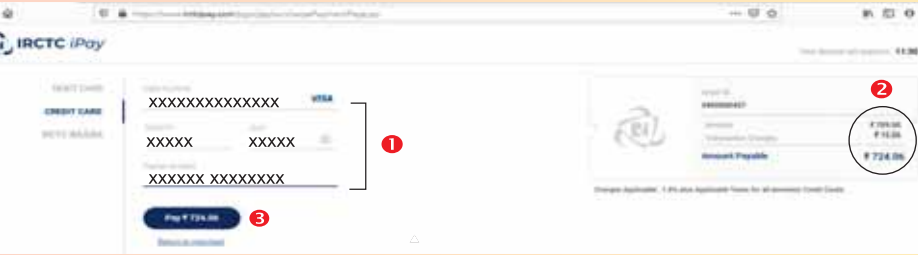
STEP 4

- 1 अपना पूरा पता पिन कोड के साथ दर्ज करें



2 सबमिट बटन दबाएँ।

STEP 7



- 1 पेमेंट मोड की डीटेल भरें
 - 2 पेमेंट एमाउंट की जानकारी देखें।
 - 3 संतुष्ट होने पर ही 'पे' बटन को दबाएं।
- 4 बैंक ओटीपी की प्रक्रिया पूर्ण होने पर पेमेंट सक्सेस फुल का मैसेज स्क्रीन पर दिखाई देगा।

कृपया ध्यान दें

- पेमेंट के समय नियमानुसार ट्रांजेक्शन शुल्क लगते हैं, कृपया पेमेंट करते समय देख लें।
- पेमेंट की प्रक्रिया पूर्ण होने पर आपको सदस्यता संबंधित जानकारी का एस.एम.एस. तथा मेल प्राप्त होगा।
- पेमेंट प्राप्त होते ही निर्धारित माह से आपको पत्रिका प्राप्त होनी शुरू हो जाएगी।



ले. श्री जी. पी. डुडेजा,
डिवीजनल इलेक्ट्रिक
इंजीनियर, माटुंगा वर्कशाप ।

भारतीय रेलों द्वारा शीतलक डिब्बों का निर्माण

जल्दी खराब होने वाली चीजें ढोने के लिए ऐसी व्यवस्था होनी जरूरी है जिससे वे मार्ग में खराब न हों। मछली, फल आदि ऐसी ही वस्तुएं हैं और उन्हें दूरस्थ स्थानों को भेजने के लिए रेलों ने शीतलक डिब्बों का निर्माण किया है। ऐसे 7 डिब्बे रेलों ने तैयार किये हैं। मध्य, दक्षिण-पूर्वी एवं पूर्वी रेलों के पास इनमें से दो-दो डिब्बे हैं। प्रस्तुत लेख के लेखकों का माटुंगा वर्कशाप में इन डिब्बों के निर्माण से सक्रिय सम्बन्ध रहा है। अतः लेख में उसकी सभी विशेषताओं के वर्णन के साथ साथ यथार्थता की छाप स्पष्ट दृष्टिगोचर होती है ।



श्री एम. एम. लूथर,
उत्पादन इंजीनियर,
माटुंगा वर्कशाप ।

देश में बड़ी संख्या में मत्स्यालय बन जाने तथा मछली पकड़ने के आधुनिक साधन निकल आने से यह आवश्यक हो गया कि मछलियां इस ढंग से दूर दूर तक भेजी जाएं कि वे रास्ते में ही खराब न हों। इसलिए खाद्य एवं कृषि मंत्रालय ने 1958 में निश्चय किया कि रेलों द्वारा मछलियां भेजने के लिए शीतलक डिब्बे प्राप्त किये जाएं। फलतः उस मंत्रालय ने रेल मंत्रालय के सम्मुख अपनी इच्छा प्रकट की कि वह इन डिब्बों की डिजाइन बनाये और उसकी ओर से इनका निर्माण कराये। मध्य रेलवे ने अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक संस्था की सलाह से इन डिब्बों की डिजाइन की विस्तृत रूप-रेखा तैयार की। माटुंगा, बम्बई स्थित सवारी तथा माल डिब्बा बनाने की वर्कशाप में पहले इसका स्केल माडल बनाया गया जो नई दिल्ली में 1959 में हुई विश्व कृषि प्रदर्शनी में प्रदर्शित किया गया। बाद में ये शीतलक डिब्बे भी इसी कारखाने में तैयार किये गये।

इन डिब्बों का अधिक से अधिक उपयोग हो सके, इस उद्देश्य से यह निश्चय किया गया कि इन डिब्बों में मछलियां भेजने के अलावा शीघ्र खराब होने वाली अन्य चीजें, जैसे फल, मांस, मुर्गी आदि भी भेजी जाएं।

ये डिब्बे 56 फीट लम्बे निचले ढांचे पर बनाये गये हैं और इनमें रखी चीजों को ठंडा रखने के लिए विद्युत-यांत्रिक व्यवस्था

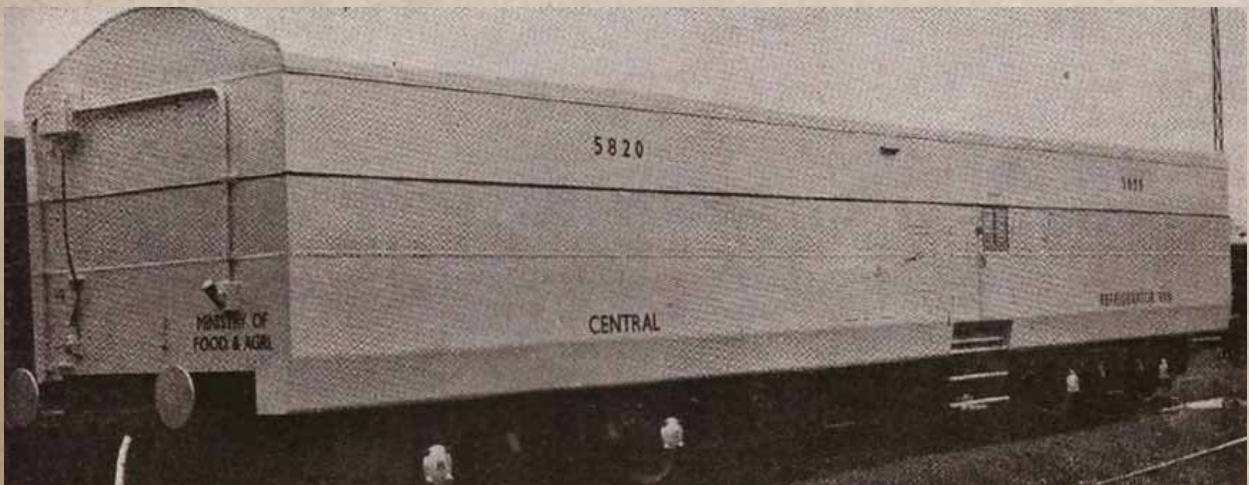
है। हर डिब्बे में अनुमानतः 15 टन तक माल ढोया जा सकता है।

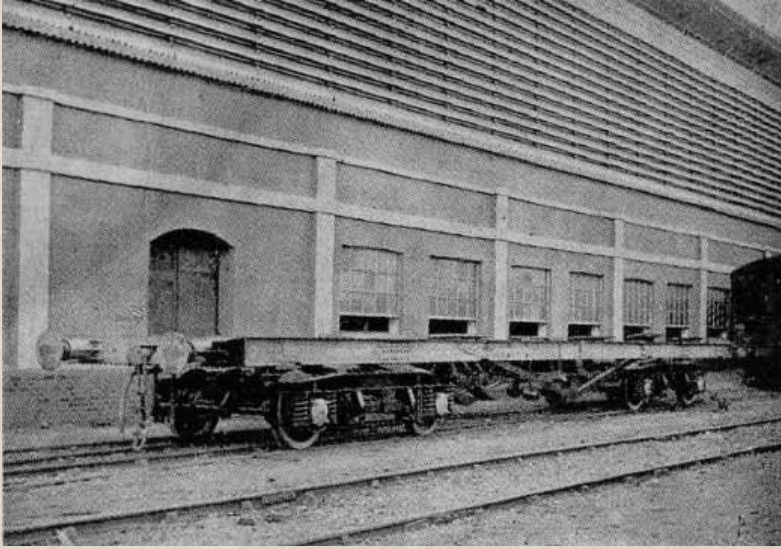
डिजाइन की विशेषताएं

अन्दर की जगह का यथासम्भव सर्वोत्तम उपयोग हो सके, इसलिए लदने वाले माल के परिमाण तथा खाली डिब्बे के भार का अनुपात यथा सम्भव अधिक रखना पड़ा। उक्त उद्देश्य पूरा हो सके तथा शीतलक यंत्रादि भी उसमें आ सकें, इस दृष्टि से 56 फीट लम्बा निचला फ्रेम विशेष रूप से बनवाया गया। अधिक सकल भार मंभाल सके तथा तेज रफतार पर चलने में कोई गड़बड़ी न हो, इसके लिए निचले फ्रेम की डिजाइन बनाते समय विशेष सावधानी बरती गयी। इन डिब्बों के लिए कम भार वाली तथा पूरी झली हुई विशेष बोगियां मद्रास के निकट पैरम्बूर स्थित सवारी डिब्बा कारखाने में बनायी गयीं।

डिब्बे का ऊपरी भाग-डिब्बे के ऊपरी भाग में अल्युमीनियम के दो खोल होते हैं। इनमें से ऊपरी खोल एवं अन्दर के बाह्य पैनलों के बीच 2 चौड़ी खाली जगह रखी गयी है। ऊपरी खोल को इस्पात की पटरियों तथा खंभों से इस तरह सहारा दिया गया है ताकि समय-समय पर जांच करके यह देखा जा सके कि डिब्बा धीरे-धीरे क्षतिग्रस्त तो नहीं हो रहा। भीतरी खोल की डिजाइन कुछ इस प्रकार की बनायी गयी है कि उसका विस्तार तथा संकुचन हो

पूरी तरह तैयार शीतलक डिब्बा





डिब्बे का निचला ढांचा जो कि पैरम्बूर के सवारी डिब्बा कारखाने से बना था

सके क्योंकि परिचालन के समय तापमान घटने-बढ़ने पर ऐसा होना अनिवार्य है। यह ऊपरी आवरण तथा उसके बीच में जमे पानी को हटाने में भी सहायक होता है। शीतल कक्ष के ऊपरी खोल की दीवारें 1/16 इंच मोटी अलुमिनियम की चादरों से बनायी गयी हैं।

शीतल कक्ष में कम से कम गर्मी पहुंच सके, इसके लिए दोनों खोलों के बीच 9 इंच मोटा आवरण (इंसुलेशन) लगाया गया है। एक डिब्बे में दो शीतल कक्ष होते हैं, जिनमें से प्रत्येक की लम्बाई 20 फुट 6 इंच, चौड़ाई 8 फुट 6 इंच और ऊंचाई 7 फुट है। इन दोनों कक्षों के बीच देखरेख करने वाले व्यक्ति का कमरा है। वहीं पर कम्प्रेसर तथा कंट्रोल पैनल लगे हैं और स्नानागार एवं सोने की बर्थ आदि सुविधाओं की भी व्यवस्था है। मछलियों को पेटियों में भरकर रखा जाएगा और पेटियां एक के ऊपर एक रखी जाएंगी। सारे कक्ष में समान तापमान रखने के लिए हवा का बेरोकटोक आना जरूरी है, इसलिए इसमें फर्श तक हवा पहुंचाने की व्यवस्था की गयी है। शीतल कक्षों के दरवाजों में तिहरी सीलों की व्यवस्था की गयी है जिससे बाहरी हवा अन्दर न जा सके। इन कक्षों में विशेष पाशन-व्यवस्था की गयी है जिससे रेल चलने की अवस्था में भी दरवाजे के आस-पास समान दबाव रखा जा सके।

इस डिब्बे की छत बढ़िया किस्म के नरम इस्पात की चादरों से बनायी गयी है। इस्पात की छत पर सफेद रंगलेप तथा चारों दीवारों पर सफेद एवं हल्के नीले रंगलेप की धारियां बनायी गयी हैं।

उपस्कर की डिजाइन

डिब्बे में लगे शीतलक उपस्करों की डिजाइन इस प्रकार बनायी गयी है, जिससे कि (1) धूप होने पर छाया वाली जगह में जब बाहर का तापमान 118 अंश फ॰ तक हो और डिब्बे के अन्दर का तापमान 105 अंश फ॰ खाली डिब्बे को 7.5 घंटे में ठंडा करके तापमान 32 अंश लाया जा सके। माल रखने से पहले डिब्बे ठंडा करने के लिए 400 वाट ए. सी. 3 फेज 50 साइकिल प्रणाली वाली बिजली स्टेशन से ली जाएगी।

(2) दोनों शीतल कक्षों में न्यूनतम तापमान 32 अंश फ॰ (2 अंश की घट-बढ़ सहित) निम्नलिखित स्थितियों में बनाया रखा जा सके :

शीतलक डिब्बे की प्रमुख बातें

निचले ढांचे की लम्बाई	56'-0"
ऊपरी डिब्बे के पैनलों की लम्बाई	56'-8 3/16'
चौड़ाई	10'-7 3/16'
माल ढोने की क्षमता	15 टन
न्यूनतम तापमान	32° फ॰ +2°
गाड़ी की अधिकतम रफ्तार	70 मील प्रतिघंटा
शीतलक गैस	फ्रेयोन 12 या आर्कटन 12
खाली डिब्बे का वजन	37 टन
शीतलक संयंत्र की क्षमता	2 हंडरकेट 6 टन

(का) जबकि डिब्बा ऐसी गाड़ी के साथ लगाया जाए जो 30-35 मील प्रति घंटा की औसत रफ्तार से चलती हो,

(ख) जबकि गाड़ी 6 घंटे से अधिक न रुके और उस समय उसमें अधिक से अधिक आधा माल लदा हो,

(ग) जबकि छाया में आसपास चारों ओर का तापमान 118 अंश फ॰ तक तथा धूप में धरातलीय तापमान 170 अंश फ॰ तक हो।

यह उपस्कर उस समय बड़ी अच्छी तरह काम करता है जब गाड़ी की रफ्तार तेज हो। गाड़ी की रफ्तार यदि कभी 70 मील प्रति घंटा भी हो जाए तब भी यह काम करता रह सकता है।

शीतलक उपस्कर

यह शीतलक उपस्कर धुरे द्वारा चालित तथा इलेक्ट्रो मैकेनिकल डायरेक्ट एक्सपेंशन टाइप का है। डिब्बे का धुरा बिजली उत्पादक यंत्रों को गीयर बाक्स, प्रोपेलर शाफ्ट, सेंटीफ्यूगल क्लच आदि के द्वारा चलाता है और बिजली उत्पादक यंत्र उन मोटरों को बिजली पहुंचाते हैं, जो शीतलक कम्प्रेसर, कंडेंसर पंखे, हवा फेंकने वाले पंखे तथा शीतल कक्ष के अन्दर बत्ती और पंखे आदि को चलाते हैं।

जब डिब्बा खड़ा होता है तो ए.सी. बिजली मोटर, बिजली उत्पादक यंत्रों को चला सकती है और धुरा से चालन-क्रिया का क्लच अपने आप अलग हो जाता है।

इस शीतलक उपस्कर के मुख्य अंग हैं - कम्प्रेसर, फिल्टर युक्त कंडेंसर यूनिट, डीहाइड्रेटर, लिक्विड रिसेवर, हीट एक्सचेंजर और एक्सपेंशन वाल्वों सहित कूलर यूनिट।

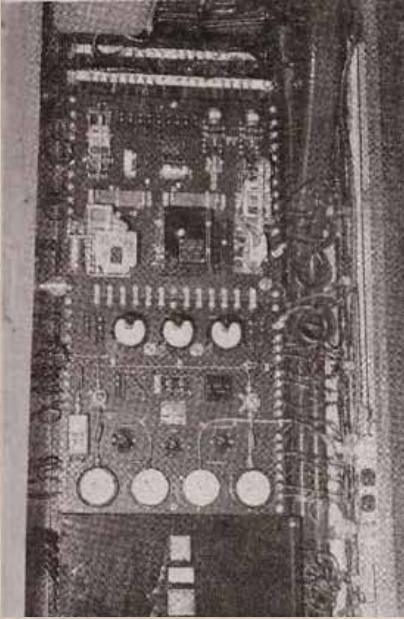
कम्प्रेसर - यंत्रों की देखरेख करने वाले के कक्ष में ही कम्प्रेसर लगा है। बुनियादी रूप से यह वैसी ही मशीन है जैसे कि बड़ी लाइन के पूर्णतः वातानुकूलित (एयर कंडीशंड) डिब्बों में लगी होती है।

शीतलक पदार्थ - इसमें प्रयोग किया वाला शीतलक पदार्थ हैं - डाई क्लोरो-डाई-फ्लोरो मीथेन, जिसे सामान्यतः फ्रेयोन 12 के नाम से पुकारा जाता है। यह रंगहीन, गंधहीन, अविषैला, अहानिकारी तरल पदार्थ है, जो सामान्य रूप से प्रयुक्त होने वाली किसी धातु को काटता नहीं है। कम्प्रेसर की चिकनाहट को भी यह किसी प्रकार की हानि नहीं पहुंचाता। इसका एक

खास फायदा यह भी है कि यदि यह कहीं से जरा भी लीक करे तो फौरन पता लग सकता है ।

डिब्बा ठंडा करने की प्रणाली

शीतलक तत्व को गैसीय अवस्था में कम्प्रेसर में दबाया जाता है। दबाने के कारण गैस का तापमान बढ़ जाता है और इस प्रकार गरम हुए शीतलक तत्व को दबाव के साथ कंडेंसर में भेजा जाता है जहां वह ठंडा होता है और सघन होकर तरलावस्था



कंट्रोल पैनल

में आ जाता है । फिर भी गरम रहे, इस तरल द्रव को लिक्विड रिसीवर तथा नमी-सोख (डीहाइड्रेटर) एवं छलनी (फिल्टर) उपस्कर में से गुजार कर हीट एक्सचेंजर में ले जाया जाता है जहां तरल द्रव की कुछ गरमी कम्प्रेसर में जाती हुई ठंडी सक्शन गैस में चली जाती है। तरल द्रव की यह लाइन फिर दो भागों में बंट जाती है, जिससे मैग्नेटिक स्टाप वाल्वों एवं एक्सपेंशन वाल्वों द्वारा वह दोनों शीतलक यूनिटों में भेज दी जाती है । ये वाल्व उसके प्रवाह का नियंत्रण एवं नियमन करते हैं। तरल द्रव के विस्तार की प्रक्रिया एक्सपेंशन वाल्व में होती है, जिससे तापमान एवं दबाव एकदम गिरता है। शीतल किये हुए डिब्बे में से वायु संचालन के द्वारा जो गरमी खींची जाती है, वह वाष्पन नलों (एवैपोरेटर कॉयल्स) में से गुजरते समय तरल द्रव को उबालती है। कम दबाव वाली

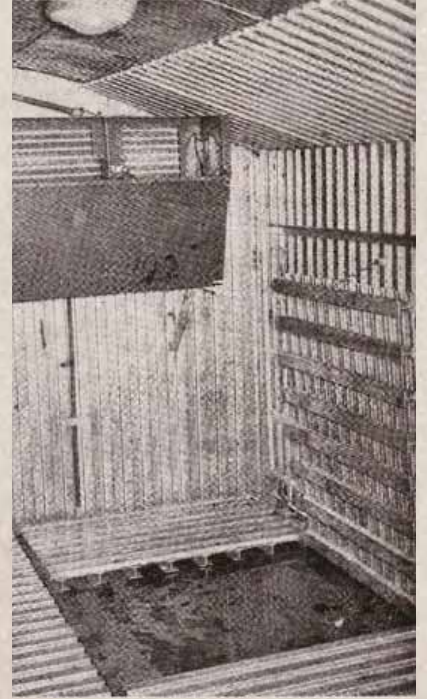
सक्शन गैस हीट एक्सचेंजर के द्वारा फिर कम्प्रेसर में लौट आती है। शीतलक यंत्र की चालन-क्रिया कुछ इस प्रकार लगातार चलती है कि वह विपरीत दिशा में नहीं चल सकती और शीतल किये हुए डिब्बे से गरमी बाहर के वायुमंडल में फेंकती रहती है ।

बिजली का सामान

बिजली के सामान का मुख्य काम डिब्बे के धुरे से शक्ति तथा संचालन गति को भली प्रकार तथा आसानी से शीतलक मशीनों में भेजते रहना है और वे यह काम 10 मील से लेकर 60 मील प्रति घंटा की रफ्तार पर गाड़ी चलने पर भी करते रहते हैं।

बिजली के सामान में मुख्य चीजें होती हैं - मोटर जैनेरेटर, एक्साइटर जैनेरेटर, एक छोटी सहायक बैटरी, मोटर चालक एवं शीतलन उपस्कर, स्विच गीयर, सुरक्षा तथा नियंत्रण के सामान । ये चीजें तो कंट्रोल पैनल में होती हैं और इनके अलावा देख-रेख करने वाले के कमरे में तथा शीतल कक्षों में रोशनी का प्रबन्ध भी होता है ।

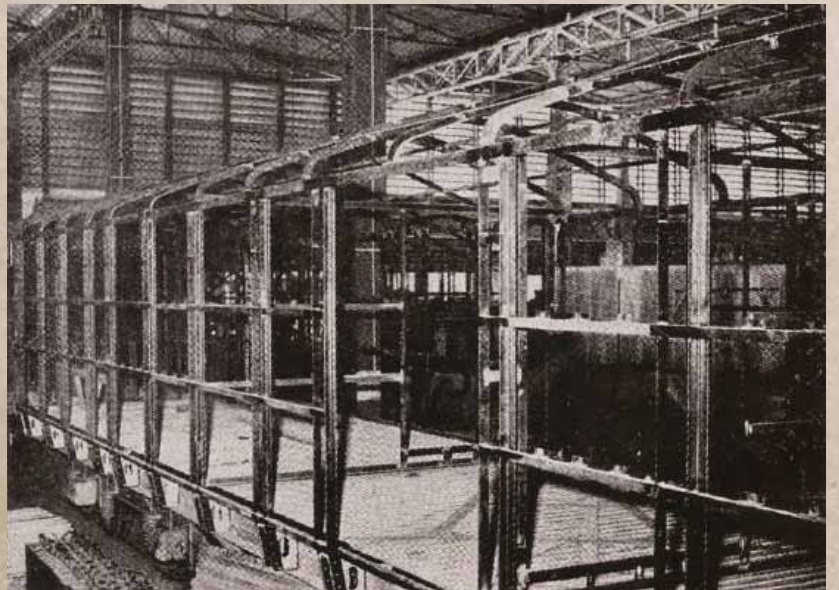
शीतल कक्षों के बाहर संकेतक रोशनी तथा खतरा सूचक बजर भी लगाये गये हैं जो कक्षों के अन्दर लगे हुए बटन दबाने पर काम करते हैं। इनका उस समय उपयोग किया जा सकता है, जब कोई व्यक्ति कक्षों में अन्दर बन्द हो जाए और स्वयं अन्दर से दरवाजा खोलकर बाहर न आ पाये ।



शीतल कक्ष का एक कोना, जिसमें शीतलक यंत्र तथा फ्लोर ट्रे दिखायी दे रही है।

आशा है कि रेलवे वर्कशापों में पहली बार बने इन डिब्बों से, खराब होने वाली वस्तुएं देश के अन्दर इधर से उधर भेजने के लिए शीतलक डिब्बों की दीर्घकाल से अनुभूत आवश्यकता पूरी हो जाएगी और भविष्य में ऐसे ही अन्य काम करने के लिए ये मार्गदर्शक का काम देंगे। ■

इस्पाती ढांचा और अल्यूमिनियम का पनालीदार फर्श



भारतीय रेल, राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा और किसान

श्री अरविंद कुमार सिंह



सामान्यतया जब हम चलती रेलगाड़ियों को देखते हैं तो भारतीय रेल की इन विशिष्टताओं की तरफ हमारा ध्यान कम ही जाता है। बेशक विश्व का दूसरा सबसे बड़ी आबादी वाला और विशाल राष्ट्र होने के नाते भारत कई चुनौतियों से जूझ रहा है। यात्री और माल परिवहन क्षेत्रों में भारतीय रेल पर भी लगातार दबाव है। कोरोना जैसी अभूतपूर्व परिस्थितियों को छोड़ दें तो सामान्य दौर में भारतीय रेल रोज 13,523 यात्री और 9,146 माल गाड़ियों का संचालन करती है। वर्ष 2024 तक भारतीय रेल ने अपनी माल ढुलाई का लक्ष्य 2024 मिलियन टन पहुंचाने की तैयारी की है, जिनमें खाद्यान्न और उर्वरक भी अहम घटक होगा।

अंग्रेजी राज में भारतीय रेल इतिहास का शुभारंभ बोरीबंदर से ठाणे के बीच 16 अप्रैल, 1853 को हुआ। तब 14 कोचों की पहली रेलगाड़ी 400 सवारियों के साथ भाप के तीन इंजनों के सहारे चली थी। भले ही शुरुआत सवारी गाड़ी से हुई, लेकिन इसका सबसे बड़ा फायदा माल परिवहन क्षेत्र और बेहद आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई को मिला। आरंभिक दौर में रेलों का निर्माण ब्रिटिश पूंजी से हुआ और सरकार ने उसे न्यूनतम लाभ की गारंटी दी। आजादी मिली तो भी 42 रेल प्रणालियां काम कर रही थीं, जिसमें से 32 राजे-रजवाड़ों के अधीन थीं। इन सबको समाहित कर भारतीय रेल का निर्माण बहुत जटिल काम था। आरंभिक 100 साल रेलकर्मियों के लिए बहुत कठिनाई भरे रहे क्योंकि उनको ज्यादातर श्रमसाध्य काम हाथों से ही करने पड़ते थे। फिर भी, 1950-51 तक भारतीय रेल एशिया की सबसे बड़ी और दुनिया की चार बड़ी प्रणालियों में शामिल हो चुकी थी और देश का 80 फीसदी माल और 70 फीसदी यात्री परिवहन का दायित्व इसी के जिम्मे था।

भारतीय रेल अपने आरंभ से ही देश के सामाजिक आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका में शामिल रही है। राष्ट्र की परिवहन अवसंरचना के एक मुख्य घटक के रूप में इसने बिखरे हुए बाजारों को जोड़ कर आधुनिक बाजार अर्थव्यवस्था के विकास में मदद पहुंचाई। उत्पादन केंद्रों को बाजार और कच्ची सामग्री के स्रोतों से जोड़कर औद्योगिक विकास में भी इसकी ऐतिहासिक भूमिका जारी है। कृषि उत्पादन केंद्रों को दूर-दराज के बाजारों से जोड़ने के साथ हरित क्रांति में भी रेलवे का अहम योगदान रहा। खाद और कीटनाशकों से लेकर महत्वपूर्ण कृषि आदानों को किसानों तक समय से पहुंचाने और देश की खाद्य सुरक्षा तक में जो योगदान भारतीय रेल का रहा है, वैसा और किसी संस्था का नहीं।





आजादी के बाद भारतीय रेल की माल लदान में 1,344 फीसदी और यात्री किमी में 1,642 फीसदी की वृद्धि हुई, लेकिन मार्ग किमी में महज 23 फीसदी की बढ़ोत्तरी हुई। भले ही समग्र माल परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी घटी हो, आंकड़ा बढ़ता रहा है। वर्ष 2010 से ही भारतीय रेल माल दुलाई में अमेरिका, चीन और रूस के साथ एक बिलियन टन के विशिष्ट क्लब में शामिल हो चुकी है। भारतीय रेल ने कृषि प्रधान और औपनिवेशिक अर्थव्यवस्था के लिए कपास, जूट, चाय और कई उत्पादों को रेलों के माध्यम से ढोया और कपड़ा, मशीनों, इस्पात जैसे आयातित माल देश के कई हिस्सों तक पहुंचाए, वहीं आजादी के बाद कोयला, खाद्यान्न और कई थोक वस्तुओं की दुलाई में अपनी विशिष्ट भूमिका को साबित किया। माल दुलाई की बढ़ोतरी ही रेलवे दूसरे जिम्मे को निभाने के साथ सामाजिक दायित्वों का निर्वहन करती है।

रेलों के आगमन के पहले का भारत

रेलों के आगमन के पहले भारत में परिवहन के साधनों की दशा दयनीय थी। उस दौर का भारत गांवों, लघु और कुटीर उद्योगों का देश था। नावों से लेकर बैलगाड़ी, ऊंट, तांगे और घोड़ों से लेकर धीमी गति के साधन हुआ करते थे। यात्राएं लंबी दूरी की हों या छोटी दूरी की, यात्री हों या माल परिवहन, सभी बहुत महंगे थे। ग्रामीण इलाकों में न उचित सड़कें थीं न साधन सवारी। आंतरिक माल परिवहन भैंसों, ऊंटों, बैलगाड़ियों आदि से होता था। उत्तर और मध्य भारत का माल गंगा के जलमार्ग से बंगाल के बंदरगाह तक पहुंचता था, जबकि पंजाब और पश्चिमी उत्तर प्रदेश से आगरा, अजमेर और अहमदाबाद होकर मुंबई और सूरत के बंदरगाह पहुंचता था।

रेलों के पहले व्यापारी नागपुर और अमरावती से कपास बैलों की पीठ पर लाद कर 500 मील मिर्जापुर में दो महीने के सफर के बाद पहुंचते थे। सात मील रोज के हिसाब से बैल सफर करते थे और एक बैल 160 पौंड या दो मन रूई लेकर चलता था। इस लिहाज से दुलाई की दरें 175 रुपये प्रति टन पड़ती थीं, जो उस समय पैसे की कीमत के हिसाब से आज अविश्वसनीय लगती है।

लेकिन आज रेलें देश की जीवनरेखा बन चुकी हैं और ग्रामीण सड़कों का तंत्र भी काफी विस्तृत हो गया है और राष्ट्रीय राजमार्ग भी काफी विस्तारित। 'प्रधानमंत्री ग्राम सड़क

योजना' के तहत देश में 6 लाख 42 हजार किलोमीटर से अधिक बेहतरीन ग्रामीण सड़कों दो चरणों में बन चुकी हैं। तीसरे चरण में स्कूलों, बाजारों और अस्पतालों को जोड़ने के लक्ष्य के साथ सवा लाख किलोमीटर सड़कों को उन्नत करने और बनाने का काम शुरू हो चुका है। सभी गांवों को ऑप्टिकल फाइबर से जोड़ने के अभियान के साथ लघु और कुटीर उद्योगों के विकास की नई भूमिका तैयार है, जिनकी देश के कुल निर्यात में करीब पचास फीसदी तक भागीदारी है। कनेक्टिविटी बेहतर होने से किसान अपने कृषि और दुग्ध उत्पादों को बड़ी मात्रा में मंडियों तक आसानी से पहुंचा रहे हैं।

पहले जितना अनाज पैदा होता था, उसका बड़ा हिस्सा छोटी जोत के किसान अपने घरों में ही रखते थे। उसके बदले जरूरी सामग्री की खरीद से लेकर मजदूरी देने का काम होता था। बीज के लिए भी कुछ अन्न सुरक्षित रखा जाता था। करीब 25 फीसदी कृषि उपज बाजार में आती थी, जिसके परिवहन या भंडारण की व्यवस्था करनी होती थी।

कृषि उत्पादों का परिवहन और भारतीय रेल

अतीत में भारतीय कृषि क्षेत्र काफी उतार-चढ़ाव भरा रहा। उसी हिसाब से भारतीय रेल कृषि उपजों की दुलाई करती रही। जैसे, 1918-19 का साल देखें तो उस दौरान खाद्य पदार्थों की काफी कमी थी, लेकिन भारतीय रेल ने स्थिति संभाली। 1923-24 में रेलवे ने छह लाख टन खाद्यान्न और दालों की दुलाई की, जिसमें काफी आयातित गेहूं था। 1928-29 में मानसून ने झटका दिया और पंजाब और आज के उत्तर प्रदेश में भी फसलें तबाह हो गईं तो रेलवे काम आई। 1943-44 में गंभीर दशा में रेलवे ने अनाज और चारे की दुलाई को खास प्राथमिकता दी। 31 दिसंबर, 1944 तक बड़ी लाइन के 2,90,036 डिब्बों से अन्न और दालों की दुलाई हुई। आजादी के बाद बेशक तस्वीर बदली, लेकिन तीसरी पंचवर्षीय योजना के बाद तक खाद्यान्न का आयात जारी रहा। 1966-67 के बाद पंजाब, हरियाणा और पश्चिमी उत्तर प्रदेश के साथ आंध्र प्रदेश के गोदावरी घाटी के इलाकों में अन्न उत्पादन को स्थिरता मिली और अतिरिक्त अनाज बड़ी मात्रा में उपलब्ध होने से देश में खाद्य सुरक्षा की तस्वीर बदलने लगी।

आजादी के बाद रेलवे की राष्ट्रीय प्राथमिकताओं में खाद्यान्न दुलाई शामिल रही है। रेलवे स्टाफ के लिए सस्ते गल्ले की





दुकानें भी खोली गईं। रेलों के माध्यम से 1950-51 में 70.80 लाख टन से अधिक खाद्यान्न ढुलाई हुई जबकि 1965-66 में 140 लाख टन से अधिक। 1978-79 तक खाद्यान्न ढुलाई 160.70 लाख टन तक पहुंच गई। हालांकि इस दौरान कुल राजस्व यातायात में खाद्यान्न का जो हिस्सा 1950-51 में 20.95 फीसदी थी, वह 1980-81 तक 7.20 फीसदी पर आ गया। यह तथ्य बताता है कि रेलवे ने हानि सहकर भी राष्ट्रीय प्राथमिकता के तौर पर देश की खाद्य सुरक्षा की प्रगति का पहिया रुकने नहीं दिया। भारतीय रेल ने अरसे तक चीनी उद्योग के विकास और विस्तार में भी मदद पहुंचाई। 1967 में पूर्वोत्तर रेलवे के इलाके की 64 चीनी मिलों में से 43 कारखानों के लिए काफी मात्रा में गन्ना ढुलाई का काम रेलवे ने किया। चीनी मिलों से चीनी, शोरा और अन्य उत्पाद भी रेलवे ढोती थी।

रेल बजट 1955-56 में किराया भाड़ा बढ़ा, लेकिन कृषि उत्पादों और उर्वरकों को विशेष रियायत जारी रखी गई, जिससे 20 लाख रुपये का बोझ पड़ा। 1950-51 में अन्न आयात 15 लाख टन था, जबकि स्वदेशी उत्पादन 540 लाख टन से अधिक रहा। इस दौरान रेलवे ने 78 लाख टन अनाज ढुलाई की। वहीं 1955-56 में खाद्यान्न उत्पादन 657 लाख टन था और 6.9 लाख टन आयातित अनाज आया। इस दौरान रेलवे ने 91 लाख टन खाद्यान्न ढुलाई की। 1961-62 में खाद्यान्न उत्पादन बढ़ कर 814 लाख टन हो गया, फिर भी 33.4 लाख टन आयातित अनाज आया। इसका 14.5 फीसदी हिस्सा रेलवे ने ढोया। 1962-63 में भारतीय रेल ने 123.46 लाख टन अनाज और दालों की ढुलाई की, जो 1964-65 तक 137.57 लाख टन हो गई जब देश में कुल 946.6 लाख टन अनाज पैदा हुआ था।

हरित क्रांति को लाने और इन इलाकों में समृद्धि में भी रेलवे ने जो कहानी लिखी है, वह काफी महत्वपूर्ण है। हरित क्रांति से अन्न उत्पादन बढ़ा तो उसे देश के दूसरे हिस्सों तक पहुंचाने का असली भार रेलों पर ही पड़ा। उसी के अनुरूप तैयारी भी की गई। संसद में 1971-72 का रेल बजट प्रस्तुत करते हुए 23 मार्च 1971 को तत्कालीन रेल मंत्री के. हनुमंतैया ने माना कि हरित क्रांति ने पूरे देश में खाद्यान्न उत्पादन बढ़ा दिया है, खासतौर पर पंजाब और हरियाणा में तस्वीर काफी बदल गई है। भले ही इससे रेलवे का दायित्व बढ़ा है, लेकिन 1971-72 के बजट में खाद्यान्न ढुलाई मद में रेलवे का नुकसान 17.5 करोड़ रुपये तक पहुंच गया। इसी साल भारत-पाक युद्ध

में रेलवे ने 2,000 स्पेशल ट्रेनों से रक्षा बलों और उपकरणों के साथ खाद्यान्न और जरूरी सामानों को सेना की सेवा में भेजा। वहीं 1973-74 में महज 10 माह में रेलवे ने भारतीय खाद्य निगम के लिए पंजाब और हरियाणा में 51.95 लाख टन खाद्यान्न की ढुलाई की, जबकि इसी अवधि में 1972-73 का आंकड़ा 29.98 लाख टन का था। 1973-74 में खाद्यान्न और दाल की ढुलाई मद में रेलवे का नुकसान 26 करोड़ रुपये तक पहुंच गया।

1979-80 के दौरान रेलवे ने किसानों को खास रियायतें दीं। 1980-81 में पुराने अनुभवों के आधार पर स्पेशल टाइप के माल डिब्बों के लिए अनुसंधान पहल भी आरंभ हुई। भंडारण, साइडिंग और रेलवे माल गोदामों में कई बदलाव हुए। 1982-83 में खाद्यान्न की ढुलाई से रेलवे की हानि 32.76 करोड़ रुपये तक पहुंच गई। सरकार की खाद्य सुरक्षा नीतियों की मजबूती और कृषि के बदलते परिवेश से रेलवे पर खाद्यान्न ढुलाई का दायित्व बढ़ता रहा। 1988-89 में भारतीय रेल ने 240.88 लाख टन अनाज और 160.10 लाख टन उर्वरक ढुलाई की। 2008-09 में खाद्यान्न ढुलाई 340 लाख टन हुई।

पंजाब और हरियाणा ने अरसे से देश की खाद्य सुरक्षा को संभाला हुआ था, लेकिन अब खासतौर पर पूर्वी और दक्षिणी भारत में नई संभावनाएं बनने से रेलवे को रणनीति बदलनी पड़ रही है। भारतीय रेल की 90 फीसदी माल ढुलाई जिन 9 वस्तुओं की होती है, उनमें खाद्यान्न और खाद स्थायी मदें हैं। भारतीय रेल का 70 फीसदी राजस्व भले माल ढुलाई से मिले, लेकिन खाद्यान्न ढुलाई कोई फायदे का सौदा नहीं है। सीएजी ने 2010-11 के अपने प्रतिवेदन में पाया कि गन्ना, खाद्य और वनस्पति, खाद्य तेल, पशुधन, पेपर, बांस आदि ऑपरेशन से कम लागत पर ढोया जाता है। खाद्यान्न के साथ रेलवे आटा, मैदा, सूजी, बेसन, मछली, खाद्य तेल, नारियल तेल और वनस्पति घी जैसी वस्तुओं की ढुलाई भी बड़े पैमाने पर करती है। 1 अप्रैल, 2012 से खाद्यान्न और उर्वरकों को छोड़ कर सभी माल भाड़े पर व्यस्त सीजन प्रभार 10 फीसदी से बढ़ा कर 12 फीसदी किया गया, वहीं 1 नवंबर, 2018 से मालभाड़े को युक्तिसंगत किया गया और अधिकांश मालभाड़े में 8.75 फीसदी की वृद्धि हुई, लेकिन खाद्यान्न और उर्वरक में वृद्धि नहीं की गई।

भारतीय रेल ने अप्रैल से दिसंबर 2019-20 में 2.76 करोड़ टन खाद्यान्न ढुलाई की थी, जो 2020-21 में इसी अवधि में बढ़ कर 5.04 करोड़ टन तक पहुंच गई। 2017-18 में कुल

4.48 करोड़ टन खाद्यान्न ढुलाई हुई, जिसमें चावल का हिस्सा 51.13 फीसदी, गेहूं का 37.85 फीसदी, मक्का का 4.61 और प्याज का 2.2 फीसदी था। इस साल सबसे अधिक अनाज 83 फीसदी का मूवमेंट पंजाब, हरियाणा, मध्य प्रदेश, आंध्र प्रदेश, छत्तीसगढ़, तेलंगाना से हुआ।

खाद्यान्न के साथ खादों की ढुलाई में भी अक्वल

खाद्यान्न ही नहीं, उर्वरकों यानि खाद के परिवहन में भी भारतीय रेल की विशेष भूमिका है। देश में खाद कारखानों की स्थापना में भी रेलों ने योगदान दिया। 1966 तक फर्टिलाइजर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया के सिंद्री, नंगल और ट्रॉम्बे की स्थापना में रेलों ने मदद की। बाद में गोरखपुर, नामरूप और दुर्गापुर में भी मशीनरी आदि की ढुलाई का काम रेलवे ने खासतौर पर किया। बाद में आयातित कच्चा माल और तैयार माल, दोनों की ढुलाई में अहम भूमिका निभाना जारी रखा है। यूरिया, डीएपी, एमओपी और एसएसपी आदि सबसे अधिक रेलें ही ढोती हैं। देश के पूर्वी और दक्षिणी भागों में सिंचाई सुविधाओं में वृद्धि से उर्वरकों की मांग बढ़ रही है और जैविक खेती ने भी नई संभावनाएं जगाई हैं।

अकाल और आपदाओं में भारतीय रेल

भारतीय रेल की बेहद अहम भूमिका अकाल और आपदाओं में देखने को मिली। 1833 में जब गुटूर में भयानक अकाल पड़ा था तो पड़ोसी मालाबार और कर्नाटक में पर्याप्त अनाज था, जो साधारण दामों पर बिक रहा था, लेकिन असली दिक्कत परिवहन की थी। अकाल ने रेलवे के विस्तार की दिशा में सबसे अधिक ध्यान आकर्षित किया। अंग्रेजी राज में 1860 के बाद 25 बड़े अकालों में तमिलनाडु, बिहार, ओडिशा और बंगाल में करीब दो करोड़ मौतें हुई थीं। हालांकि अंग्रेजी राज ने खेती- बाड़ी के विकास में खास ध्यान कपास, नील, अफीम और गन्ने पर दिया, जिससे उनका मतलब था। फिर भी अकाल में जन हानि को रोकने में रेलों ने खास भूमिका निभाई। भारत रत्न और महान संपादक और राजनेता पंडित मदन मोहन मालवीय ने 'अभ्युदय' में 25 अक्टूबर, 1907 को लिखा कि रेलों के बनने से देश को बहुत लाभ हुआ है। एक प्रांत में अकाल पड़ने से दूसरे प्रांत से अन्न सहजता से पहुंचा दिया जाता है। उन्होंने खाद्य नीतियों में अंग्रेजों की कई बार आलोचना की।

अकाल और प्राकृतिक आपदाओं में रेलवे बेशक सबसे मददगार रही। 1943-44 में बंगाल के अकाल में ही अनाज

ढुलाई और सैन्य तथा असैन्य बलों को वहां पहुंचाने में सबसे मददगार रही। उसके बाद कई सूखे और अकाल से लड़ने में रेलवे की सबसे अहम भूमिका रही। 1973 में कई राज्यों में सूखे की गंभीर समस्या के नाते मई से जुलाई 1973 के दौरान रेलवे ने 24 लाख टन अनाज पंजाब और हरियाणा से सूखाग्रस्त इलाकों में भेजा। कई यात्री गाड़ियों को स्थगित करके रेलवे ने यह काम किया। 1979-80 में खरीफ में भीषण सूखे और आपदाओं में रेलवे वरदान बनी। उस दौरान 25 लाख टन अनाज 'काम के लिए अनाज' कार्यक्रम के लिए भेजा गया था। यही नहीं, रबी में बेहतर उत्पादन के लिए तीस लाख टन आयातित उर्वरक की ढुलाई का काम भी रेलवे के जिम्मे आया। इसी तरह 1988-89 में सदी का बेहद बुरा सूखा भी रेलवे की मदद से संभाला जा सका।

कोरोना संकट में भारतीय रेल की अहमियत

भारतीय रेल इतिहास में अभूतपूर्व कोरोना संकट में देश के नागरिकों के लिए सबसे अधिक मददगार भारतीय रेल रही। 22 मार्च 2020 की मध्यरात्रि के दौरान, 167 साल के भारतीय रेल इतिहास में पहली बार कोरोना के नाते 12 हजार से अधिक यात्री रेलें ठहर गईं, लेकिन माल गाड़ियां जारी रहीं और उनके जिम्मे ही सरकार ने 80 करोड़ लोगों की खाद्य सुरक्षा का दायित्व सौंपा। मार्च 2020 के पहले सप्ताह में ही रेल मंत्री पीयूष गोयल के निर्देश के बाद रेलवे ने तैयारी आरंभ कर दी थी। लॉकडाउन के दौरान खाद्यान्न, डेयरी उत्पादों, खाद्य तेल और दालों समेत दूसरी आवश्यक वस्तुओं को गंतव्य तक पहुंचाने के लिए रेल कर्मचारियों को चौबीसों घंटे काम करना पड़ा। कोरोना संकट में जहां किसानों ने देश की खाद्य सुरक्षा के लिए खाद्यान्न पैदा किया, वहीं भारतीय रेल ने सभी नागरिकों की रसोई ठीक से चले, यह काम खाद्य सामग्री समय से पहुंचा कर किया। भारतीय रेल ने उत्तर से 'अन्नपूर्णा' और दक्षिण से 'जयकिसान' जैसी लंबी दूरी की विशेष मालगाड़ियों से नए प्रयोग किए। करीब 5,000 टन से अधिक खाद्यान्न से भरी लंबी दूरी की मालगाड़ियां सुर्खियां बनीं। सामान्य मालगाड़ी में 42 माल डिब्बे होते हैं और 2,600 टन ढुलाई क्षमता होती है, लेकिन नई पहल से दो मालगाड़ियों को मिलाकर एक साथ चलाने से 84 माल डिब्बों की गाड़ी को 5,200 टन खाद्यान्न ले जाने में सक्षम हुई और माल परिवहन के समय में काफी कमी आई।

देश में खाद्य सुरक्षा और अन्य कल्याणकारी योजनाओं के लिए हर माह करीब 55 लाख टन अनाज की दरकार होती है। भारतीय रेल ने 24 मार्च 2020 से 22 मई 2020 के दौरान



23.3 लाख वैगनों से माल ढुलाई की, जिसमें से 13.5 लाख वैगनों से खाद्यान्न, नमक, चीनी, दूध, खाद्य तेल आदि की ढुलाई हुई। 1 अप्रैल 2020 से 8 जून 2020 के दौरान उत्तर रेलवे ने 62.47 लाख टन खाद्यान्न ढुलाई की, जिसमें से 15.4 लाख टन गेहूँ और 47.06 लाख टन चावल था। यह अनाज 18 राज्यों को 2,218 रैकों से भेजा गया। यही नहीं फलों, सब्जियों, दूध और डेयरी उत्पादों के लिए अलग रणनीति बनानी पड़ी क्योंकि ये जल्दी खराब होने वाली वस्तुएँ हैं। रेल, वाणिज्य और उद्योग मंत्री पीयूष गोयल के पास अक्टूबर 2020 से उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्रालय का नया दायित्व आने के बाद से रेलवे की जिम्मेदारी और बढ़ गई है।



रेल मिल्क टैंकर में दूध भरा जा रहा है, जिसे पालनपुर से हिंद टर्मिनल तक भेजा जाना निर्धारित है

उम्मीदों की नई किरण : किसान रेल

भारतीय रेल ने कोरोना संकट के दौरान किसान रेल का शुभारंभ किया, जिसने किसानों को एक नई उम्मीद जगाई है। 2020-21 के बजट में इसकी घोषणा की गई थी। भारतीय रेल ने कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय और राज्यों के कृषि, पशुपालन और मत्स्यपालन विभागों की सलाह से ठोस तैयारी की। सब्जियों, फलों और अन्य जल्द खराब हो जाने वाली वस्तुओं के संचालन के लिए विभिन्न उत्पादों की मौसमी उपलब्धता का आकलन किया गया और संभावित सर्कितों की पहचान की गई। 7 अगस्त, 2020 को पहली किसान रेल सेवा आरंभ हुई और 5 फरवरी, 2021 तक 208 किसान रेल सेवाओं के माध्यम से फल और सब्जियों समेत 68,000 टन माल परिवहन हुआ।

संसद की रेल संबंधी स्थायी समिति ने इस परिकल्पना की सराहना की है, वहीं राष्ट्रपति रामनाथ कोविंद ने 29 जनवरी 2021 को संसद में अपने अभिभाषण में किसान रेल की सराहना की। उन्होंने कहा कि देश भर में शुरू की गई किसान रेल भारत के किसानों को नया बाजार उपलब्ध कराने में नया अध्याय लिख रही हैं। यह एक तरह से चलता-फिरता कोल्ड स्टोरेज है। किसान रेल सेवा कम उत्पादन वाले क्षेत्रों को उत्पादन या अधिशेष क्षेत्रों से जोड़ने का काम कर रही है और माल ढुलाई में पचास फीसदी की सब्सिडी खाद्य प्रसंस्करण मंत्रालय दे रहा है। किसान रेल महाराष्ट्र, आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, पंजाब और गुजरात से पश्चिम बंगाल, असम, त्रिपुरा, दिल्ली, नगालैंड और बिहार तक 24 रूटों पर सामग्री भेज रही है। इससे छोटे किसानों और लघु व्यापारियों के जीवन में महत्वपूर्ण बदलाव आ रहा है और उनकी आय बढ़ाने में मदद मिली है। आम, केला, अमरूद, कीवी, लीची, पपीता, मौसमी, संतरा, कीनू, नींबू, बादाम, आंवला, नाशपाती, फ्रेंच बीन्स, करेला, बैंगन, शिमला मिर्च, गाजर, फूलगोभी, हरी मिर्च, ओकरा, ककड़ी, मटर, लहसुन, प्याज, आलू व टमाटर से लेकर कच्ची हल्दी तक को छूट वाली श्रेणी में शामिल किया गया है।

भविष्य में और बड़ी भूमिका की तैयारी

राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने दशकों पहले कहा था, “कृषि भारतीय अर्थव्यवस्था का मेरुदंड है”। यह बात आज भी प्रासंगिक

है क्योंकि तमाम बदलावों के बाद भी यह 58 फीसदी आबादी के लिए आजीविका उपलब्ध करा रहा है। मौसम अनुकूल होता है तो फसल भी अच्छी होती है और बाजार की चमक भी बढ़ती है। किसानों ने आज खाद्यान्न, चारा, खाद्य तेल, फल और सब्जियों, उत्पादन में दुनिया भर में अपनी अलग पहचान बनाई है। पहले की तुलना में खेती पांच गुणा अधिक मजबूत है और हमारा ट्रेड सरप्लस है। 1950-51 से हमारा अनाज उत्पादन चार गुणा, बागवानी छह गुणा, मछली उत्पादन नौ गुणा और दूध उत्पादन छह गुणा बढ़ा है। आजादी के बाद कृषि क्षेत्र में व्यापक बदलाव हुए हैं और निर्यात में भी नई संभावनाएं बन रही हैं।

1951 में हमारा खाद्यान्न उत्पादन 51 मिलियन टन था, जो 2019-20 में 296.65 मिलियन टन तक और सब्जी और फलों का उत्पादन 320.48 मिलियन टन तक पहुंच गया है। दूध उत्पादन के मामले में हम प्रथम स्थान पर हैं। जैविक खेती का बाजार 10 फीसदी की दर से बढ़ते हुए 2025 तक 75,000 करोड़ रुपये तक पहुंचने का अनुमान लगाया जा रहा है। मुर्गी-पालन, डेयरी, मत्स्यपालन, जलीय कृषि, रेशम पालन, मधुमक्खी पालन और बागवानी की गतिविधियों का विस्तार हो रहा है।

राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम के दायरे में बड़ी आबादी आ जाने से इसके लिए सालाना कम से कम 614.4 लाख टन अनाज की जरूरत हो गई है, लेकिन इतनी बड़ी मात्रा में अनाज को पहुंचाना कोई सरल काम नहीं है। सरकारी खरीद हाल के सालों में काफी तेजी से बढ़ी है। पहली फरवरी, 2021 को केंद्रीय पूल में 8.22 करोड़ टन खाद्यान्न का विशाल भंडार था। एमएसपी पर अनाज खरीद का काम भारतीय खाद्य निगम के जिम्मे है, जबकि गंतव्य तक पहुंचाने में कई साधनों में सबसे अहम भूमिका भारतीय रेल की है। इसके लिए रेलवे और खाद्य मंत्रालय के वरिष्ठ अधिकारियों के बीच राष्ट्रीय स्तर से क्षेत्रीय स्तर तक समन्वय रहता है। रेलवे पहले से खाद्यान्न की ढुलाई की योजना बनाती है और रैकों की सुलभता कराती है। चूंकि 80 फीसदी रेल संचलन उत्तर क्षेत्र से होता है, लिहाजा, उत्तर रेलवे मुख्यालय में दैनिक आधार पर सहायक महाप्रबंधक स्तर के अधिकारी को इसका दायित्व सौंपा जाता है। ■

आरएलडीए ने नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पुनर्विकास परियोजना के लिए आरएफक्यू बिड खोला



रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) ने नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के पुनर्विकास के लिए आरएफक्यू बिड खोल दिया है। इस डेवलपमेंट पिच को राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय फर्मों की जबरदस्त प्रतिक्रिया मिली है। इस आरएफक्यू में अरेबियन कंस्ट्रक्शन कंपनी, अदानी रेलवे ट्रांसपोर्ट लिमिटेड, बीआईएफ-IV इंडिया इंफ्रास्ट्रक्चर होल्डिंग (डीआईएफसी) प्राइवेट लिमिटेड, आईएसक्यू एशिया इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट्स पीटीई लिमिटेड, एंकोरेज इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट्स होल्डिंग्स लिमिटेड, कल्पतरु पावर ट्रांसमिशन लिमिटेड, जीएमआर हाईवेज लिमिटेड, ओमैक्स लिमिटेड और एल्टिपस वेंचर्स प्राइवेट लिमिटेड समेत नौ अग्रणी वैश्विक और राष्ट्रीय कंपनियों ने हिस्सा लिया। ये कंपनियां अब तकनीकी मूल्यांकन से गुजरेंगी। अगले चरण में आरएलडीए उन चुनिंदा प्रतिभागियों के लिए 'रिक्वेस्ट फॉर प्रोजेक्ट (आरएफपी)' जारी करेगा, जो तकनीकी प्रक्रिया में योग्य हैं। इस चरण से पहले आरएलडीए द्वारा प्री-बिड मीटिंग्स और वर्चुअल रोड शो भी आयोजित किया गया था, जिसमें विभिन्न स्टेकहोल्डर्स को परियोजना के बारे में अवगत करवाया गया था और उनसे फीडबैक लिया गया था।

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पुनर्विकास दिल्ली-एनसीआर की पहली परियोजना है, जिसे ट्रांजिट-ओरिएंटेड डेवलपमेंट (टीओडी) कांसेप्ट पर पुनर्विकसित किया जाएगा। इस परियोजना में पूंजी व्यय लगभग 680 मिलियन अमेरिकी डॉलर्स होने की उम्मीद है और इसे डिजाइन-बिल्ड फाइनेंस ऑपरेट ट्रांसफर मॉडल पर विकसित किया जाएगा। यह परियोजना डेवलपर को कई रिवेन्यू स्ट्रीम प्रदान करती है, जिसमें 60 वर्षों की अवधि के लिए रियल एस्टेट राइट्स से रिवेन्यू भी शामिल है। परियोजना को लगभग चार वर्षों में पूरा किया जाना है। आरएलडीए के वाइस-चेयरमैन श्री वेद प्रकाश डुडेजा ने कहा, "नई दिल्ली रेलवे स्टेशन का

पुनर्विकास हमारी महत्वाकांक्षी परियोजना में से एक है, जो एनसीआर के आर्थिक विकास को प्रोत्साहित करेगी और रोजगार के अवसर पैदा करने के साथ-साथ पर्यटन क्षमता को भी बढ़ाएगी और समावेशी विकास सुनिश्चित करेगी।

स्टेशन रणनीतिक रूप से दिल्ली के केंद्र में स्थित है और दिल्ली के प्रमुख वाणिज्यिक केंद्र कर्नाट प्लेस से काफी नजदीक है। स्टेशन विभिन्न नई सुविधाओं से सुसज्जित होगा, जिसमें गुंबद के आकार की टर्मिनल बिल्डिंग, जिसमें दो आगमन और दो प्रस्थान होंगे, स्टेशन के दोनों तरफ दो मल्टी-मॉडल ट्रांसपोर्ट हब (एमएमटीएच), 40 मंजिल ऊंचे ट्विन टॉवर (होटल/कार्यालय और पोडियम) और हाई स्ट्रीट खरीदारी के साथ पैदल यात्रियों के लिए अलग मार्ग शामिल होंगे। परिवहन एकीकरण और विकास के लिए स्टेशन को एक बहु-मॉडल केंद्र के रूप में प्रस्तावित किया गया है। पैदल यात्री आवाजाही, साइकिल ट्रेक, ग्रीन ट्रेक और गैर-मोटर चालित वाहन को प्रस्तावित विकास योजना में एकीकृत किया गया है। स्टेशन का विकास मल्टी-मॉडल परिवहन एकीकरण और विकास सुनिश्चित करने के लिए किया जाएगा। यह एयरपोर्ट एक्सप्रेस लाइन मेट्रो के माध्यम से आईजीआई एयरपोर्ट और दिल्ली मेट्रो की येलो लाइन के माध्यम से दिल्ली एनसीआर के साथ जुड़ा हुआ है। स्टेशन के दोनों तरफ डीटीसी बस स्टॉप भी हैं। स्टेशन का मास्टर प्लान एरिया लगभग 120 हेक्टेयर का है, जिसमें से 88 हेक्टेयर को फेज-1 (परियोजना) में शामिल किया गया है। आरएलडीए जहां मास्टर प्लान के लिए अनुमोदन प्राधिकारी है, वहीं विभिन्न सिविक एजेंसियों के बीच समन्वय सुनिश्चित करने, अनुमोदन और मंजूरी को तेज करने के लिए दिल्ली के उपराज्यपाल की अध्यक्षता में एक सर्वोच्च समिति का भी गठन किया गया है। ■

मध्य रेल : हेरिटेज लोकोमोटिव नेहरू साइंस सेंटर को पुनः समर्पित किया

श्री संजीव मित्तल, महाप्रबंधक, मध्य रेल ने 26 जनवरी, 2021 को एक समारोह में हेरिटेज इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव को फिर से नेहरू विज्ञान केंद्र को समर्पित किया।

महानगर विकर्स इलेक्ट्रिकल कंपनी लिमिटेड, मैनचेस्टर, यूकेवास द्वारा निर्मित डीसी इलेक्ट्रिक लोको नंबर 20024/डब्ल्यूसीपी2, 1938 में जीआईपीआर पर कमीशन किया गया था। इसका उपयोग कल्याण-पुणे सेक्शन पर लगभग 40 वर्षों तक यात्री गाड़ियों के लिए किया गया था। यह भारतीय उप-महाद्वीप में इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन की शुरुआत के बाद सेवा में शामिल सबसे पुराने इलेक्ट्रिक इंजनों में से एक है। यह देश में कहीं भी संरक्षित अपनी तरह का एकमात्र लोकोमोटिव है। इसे मुंबई और पुणे के बीच प्रतिष्ठित डेक्कन क्वीन चलाने का गौरव प्राप्त है। इसे 1979 में नेहरू विज्ञान केंद्र को दान कर दिया गया था और जब इसे बहाली की जरूरत पड़ी, तो परेल वर्कशॉप के अधिकारियों, नेहरू साइंस सेंटर और एजेंसी के बीच घनिष्ठ समन्वय में बहाली की



प्रक्रिया पूरी की गई। छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, मुंबई स्टेशन पर सेंट्रल रेलवे हेरिटेज गैलरी में हेरिटेज आर्टिफैक्ट्स की बहाली का काम इसी एजेंसी ने किया था। ■

मध्य रेल पर दरों की नई अनुसूची का अनावरण

मध्य रेल के महाप्रबंधक श्री संजीव मित्तल ने मुंबई में सिग्नल और दूरसंचार विभाग के लिए दरों (एसओआर) की नई अनुसूची का अनावरण किया। पुराने के 288 के मुकाबले, इस एसओआर में 437 आइटम शामिल हैं। नए एसओआर को 51 अलग-अलग अंतिम स्वीकृत दरों (एलएआर) से परामर्श करके अंतिम रूप दिया गया है। पुराने एसओआर में केवल 15 को ध्यान में रखा गया था। विभिन्न वस्तुओं की 21,000 दरों का विश्लेषण तीन स्तरीय जांच और 100% जांच के साथ किया गया। आइटम के मानक विवरण पर पहुंचने हेतु सभी हितधारकों के साथ चर्चा की गई। अस्पष्टता को दूर करने के लिए दरों के अद्यतन के साथ विनिर्देशों और रेखाचित्रों को अपडेट किया गया है। न्यूनतम मजदूरी दर में परिवर्तन के आधार पर कई वस्तुओं की दरों को युक्तिसंगत बनाया गया है। यथार्थवादी तकनीकी आवश्यकता के अनुरूप कुछ वस्तुओं की इकाई को बदल दिया गया है। ■



महाप्रबंधक ने वार्षिक निरीक्षण किया



मध्य रेल के महाप्रबंधक श्री संजीव मित्तल ने 22 जनवरी, 2021 को पुणे मंडल के कोल्हापुर-सतारा खंड का तथा 29 जनवरी, 2021 को नागपुर मंडल के बल्हारशाह-सेवाग्राम खंड का वार्षिक निरीक्षण किया।

पुणे मंडल पर निरीक्षण के दौरान महाप्रबंधक के साथ सभी प्रधान विभागाध्यक्ष, पुणे मंडल की मंडल रेल प्रबंधक श्रीमती रेणु शर्मा और नागपुर मंडल के निरीक्षण के समय श्री ए.के. जैन, रेल संरक्षा आयुक्त (सेंट्रल सर्कल) और श्रीमती ऋचा खरे, मंडल रेल प्रबंधक भी थीं। कोल्हापुर व नागपुर में श्री मित्तल ने जन प्रतिनिधियों, मान्यता प्राप्त यूनियनों और व्यापार निकायों के साथ बातचीत की और वेबलिंग पर मीडिया के प्रतिनिधियों को संबोधित किया। श्री मित्तल ने वर्ष 2019-20 के दौरान उत्कृष्ट प्रदर्शन हेतु योग्य रेलवे कर्मचारियों को महाप्रबंधक पुरस्कार से सम्मानित किया। ■

अंतर रेल सांस्कृतिक प्रतियोगिता में दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे को 2019 की सांस्कृतिक शील्ड



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर ने अखिल भारतीय सांस्कृतिक प्रतियोगिता में अपना स्थान बनाते हुए 2019 की सांस्कृतिक शील्ड को अपने नाम किया। निम्नांकित कर्मचारियों का प्रदर्शन विशेष उल्लेखनीय रहा- श्री मनोज जयसवाल, डॉ. आशीष देवांगन, कु. संजु चौहान, श्री रोहित बेन, डॉ. गौरव कुमार पाठक श्री मनोज जायसवाल श्रीमती माहेश्वरी प्रधान, श्री अदित्या नामदेव व श्री रिशिकांत गुप्ता ने किया।

श्री गौतम बैनर्जी, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर द्वारा सभी विजेताओं को सम्मानित किया गया। ■

महाप्रबंधक ने रायपुर मंडल का निरीक्षण किया

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे महाप्रबंधक श्री गौतम बनर्जी ने रायपुर रेल मंडल का वार्षिक निरीक्षण 08 जनवरी, 2021 को किया। इसी कड़ी में दल्लीराजहरा से कुसुमकसा, बालोद, लाटाबोर, गुंडरदेही, रिसामा, मरौदा, दुर्ग, रायपुर तक के इस दौरे में महाप्रबंधक ने दल्लीराजहरा स्टेशन में निरीक्षण कर वस्तु स्थिति का जायजा लिया। दल्लीराजहरा स्टेशन पर 25 नवनिर्मित रेल आवास टाइप-2 का शुभारंभ, आरपीएफ बैरक, रेलवे स्टाफ क्वार्टरों का निरीक्षण किया। दल्लीराजहरा में बाल उद्यान एवं ओपन जिम तथा फ्रेंट मेंटेनेंस सुविधा कैरिज एंड वैगन का शुभारंभ किया एवं बीओबीएसएन (एच) वैगन मेंटेनेंस पुस्तक का विमोचन किया। ■



65वां रेल सप्ताह समारोह आयोजित किया गया



दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा 65वां रेल सप्ताह समारोह 6 जनवरी, 2021 को बिलासपुर में महाप्रबंधक, श्री गौतम बनर्जी के मुख्य आतिथ्य व सेक्रो अध्यक्ष श्रीमती इंदिरा बनर्जी की उपस्थिति में मनाया गया। इस अवसर पर गत वर्ष की उपलब्धियों की झलकियाँ प्रस्तुत की गईं और सांस्कृतिक कार्यक्रम प्रस्तुत किए गए।

समारोह में 10 अधिकारियों एवं 110 कर्मचारियों को पुरस्कृत किया गया। तत्पश्चात् तीनों मंडलों के मध्य 47 उत्कृष्टता शील्ड प्रदान की गईं। रायपुर रेल मंडल को ओवरऑल एफिशिएन्सी (सतपुड़ा) शील्ड से नवाजा गया। ■

राज्यस्तरीय पावर लिफ्टिंग प्रतियोगिता में रेलवे के खिलाड़ियों ने स्वर्ण पदक प्राप्त किया

स्टेट पावर लिफ्टिंग चैंपियनशिप का आयोजन दिनांक 2 एवं 3 जनवरी, 2021 को दुर्ग में किया गया जिसमें दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे खेल संघ के पावर लिफ्टर संतोषी मांझी, टेक्नीशियन, रायपुर मंडल ने 63 किलोग्राम वर्ग में स्काॅट 150 किलोग्राम, बेंच प्रेस 70 किलोग्राम एवं डेड लिफ्ट 155 किलोग्राम कुल 375 किलोग्राम वजन उठाकर अपने वजन वर्ग समूह में स्वर्ण पदक प्राप्त किया। उन्हें पूरे छत्तीसगढ़ में 'स्ट्रॉंग वुमैन 2021' का खिताब दिया गया। प्रकाश राव टी.टी.ई. बिलासपुर मंडल ने 120 किलोग्राम वर्ग में स्काॅट 140 किलोग्राम, बेंच प्रेस 130 किलोग्राम एवं डेड लिफ्ट 170 किलोग्राम कुल 440 किलोग्राम वजन उठाकर स्वर्ण पदक प्राप्त किया। ■



उत्तर रेलवे : 'स्टॉप द वॉयलेंस' विषय पर वेबिनार का आयोजन

उत्तर रेलवे भारत स्काउट्स एवं गाइड्स द्वारा 11 फरवरी, 2021 को प्रधान कार्यालय, नई दिल्ली में 'स्टॉप द वॉयलेंस' विषय पर एक वेबिनार का आयोजन किया गया। इसका मुख्य उद्देश्य महिलाओं पर हो रही घरेलू हिंसा के खिलाफ समाज में जागरूकता फैलाना था।

वेबिनार में समाज की विशिष्ट हस्तियों-पदमश्री शोभना नारायण, भारतीय प्रशासनिक सेवा एवं कथक नृत्यांगना, श्री पी. जी.आर. सिंधिया, पूर्व मंत्री कर्नाटक सरकार एवं सचिव प्रमुख, भारत स्काउट्स एवं गाइड्स के अंतर्राष्ट्रीय आयुक्त/गाइड श्रीमती ऐमिलिया स्वैर ने इस विषय पर सभी को जागरूक किया।

वेबिनार का आयोजन राज्य आयुक्त/गाइड श्रीमती शालिनी श्रीवास्तव के तत्वावधान में किया गया, जिसे राज्य प्रशिक्षण आयुक्त/गाइड श्रीमती सोनाली शर्मा द्वारा सफलतापूर्वक संचालित किया गया। इसमें मुख्य वक्ता के रूप में श्रीमती सुरेखा साहू, सहायक राज्य आयुक्त एवं मुख्य विद्युत अभियंता/गतिशीलता,



उत्तर रेलवे, 'बालिका वधू' की जानी-मानी कलाकार शीतल कडाल, लेफ्टिनेंट कर्नल रोहित मिश्रा, मनप्रीत गिल, महिला मामले विशेष अधिवक्ता, राष्ट्रीय मुख्यालय की प्रतिनिधि सीमा यादव ने अपने विचार वेबिनार में जुड़े लोगों के साथ साझा किए। ■

उत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन द्वारा फिजियोथैरेपी यूनिट रोगियों के उपचार हेतु समर्पित



उत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन द्वारा एस.पी. मार्ग, नई दिल्ली स्थित रेलवे हेल्थ यूनिट में एक अत्याधुनिक फिजियोथैरेपी यूनिट रोगियों के उपचार हेतु समर्पित की गई। 'उत्तर रेलवे महिला कल्याण संगठन' की अध्यक्ष श्रीमती शिखा गंगल ने उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक, श्री आशुतोष गंगल, अपर महाप्रबंधक, श्री नवीन गुलाटी, प्रमुख मुख्य चिकित्सा निदेशक, श्री एन.के. यादव तथा अन्य विभागाध्यक्ष गणों की उपस्थिति में फिजियोथैरेपी यूनिट का उद्घाटन किया। ■

दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा 65वें रेलवे सप्ताह का आयोजन



दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा दिनांक 05 फरवरी को मुख्यालय, गार्डनरीच, कोलकाता में कोविड-19 महामारी के मद्देनजर सभी स्वास्थ्य प्रोटोकॉल का पालन करते हुए 65वां रेलवे सप्ताह मनाया गया।

श्री संजय कुमार महांति, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे मुख्य अतिथि के रूप में उपस्थित हुए। श्री अनुपम शर्मा, अपर महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे सहित सभी विभागों के प्रमुख एवं खड़गपुर, आद्रा, चक्रधरपुर और रांची के मंडल रेल प्रबंधक भी उपस्थित थे।

वर्ष 2019-20 के दौरान अपनी उत्कृष्ट सेवाओं और कर्तव्य के प्रति समर्पण के कारण समूह पुरस्कार सहित चयनित कुल 145 रेलवे कर्मचारियों और अधिकारियों को वर्चुअल मीडिया के माध्यम से सम्मानित किया गया। सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन के लिए समग्र दक्षता शील्ड आद्रा और खड़गपुर मंडलों को संयुक्त रूप से सम्मानित किया गया। 27 अन्य श्रेणियों में दक्षता शील्ड विभिन्न मंडलों, कार्यशालाओं और स्टेशनों को प्रदान की गई। रांची स्टेशन को सर्वश्रेष्ठ रख रखाव के रूप में चुना गया है। ■

आद्रा मंडल के बांकुरा-मसाग्राम खंड में विद्युतीकरण कार्य संपन्न

दक्षिण पूर्व रेलवे के आद्रा मंडल के बांकुरा-मसाग्राम खंड के विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो गया है और रेलवे संरक्षा आयुक्त, दक्षिण पूर्व सर्कल ने आवश्यक सुरक्षा मंजूरी के लिए 10 फरवरी, 2021 को सोनामुखी से मसाग्राम तक विद्युतीकरण कार्य का निरीक्षण किया। उस दिन सोनामुखी-मसाग्राम सेक्शन में एक गति परीक्षण भी किया गया।

बांकुरा-सोनामुखी सेक्शन का कमिश्नर ऑफ रेलवे सेफ्टी (सीआरएस) द्वारा पहले ही दिनांक 18 जुलाई, 2020 को निरीक्षण किया जा चुका है और 20 जुलाई, 2020 को सीआरएस प्राधिकरण प्राप्त हो चुका है।

बांकुरा से मसाग्राम तक विद्युतीकरण परियोजना की कुल लंबाई 118 किमी है, जिसे वर्ष 2018-19 में स्वीकृत किया गया था। इसकी अनुमानित लागत 106.45 करोड़ रुपये है। बांकुरा से मसाग्राम तक पूरे खंड का विद्युतीकरण इस मार्ग में इलेक्ट्रिक ट्रेन सेवाओं को शामिल करने में मदद करेगी। इस खंड में यात्री ठहराव सहित कुल 30 स्टेशन हैं। ■



पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में 'फिट इंडिया साइक्लोथॉन कार्यक्रम' का आयोजन



फिट इंडिया मूवमेंट के तहत 12 दिसम्बर, 2020 को पूर्वोत्तर सीमा रेलवे स्पोर्ट्स एसोसिएशन (एनएफआरएसए) कॉम्प्लेक्स, मालीगाँव द्वारा आयोजित 'फिट इंडिया साइक्लोथॉन कार्यक्रम' का एनएफआरएसए के अध्यक्ष श्री राजेन्द्र प्रसाद जिंजर की मौजूदगी में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महाप्रबंधक श्री अंशुल गुप्ता द्वारा शुभारंभ किया गया। साइक्लोथॉन में हिस्सा लेने वाले सभी भागीदार प्रतिदिन स्वयं निर्धारित मार्गों तथा दूरी पर नियमित रूप से प्रतिदिन साइक्लिंग ट्रिप कर रहे हैं। ■

ऊर्जा संरक्षण हेतु डिब्रूगढ़ रेल कारखाना पुरस्कृत



ब्यूरो ऑफ इनर्जी एफिशिएंसी (बीईई), ऊर्जा मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा 11 जनवरी, 2021 को आयोजित 'राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार-2020' समारोह में पूर्वोत्तर सीमा रेल के अधीन यांत्रिक कारखाना, डिब्रूगढ़ को 'सर्टिफिकेट ऑफ मेरिट' से पुरस्कृत किया गया।

वर्ष 1881 में स्थापित यह कारखाना मूल रूप से असम रेलवे एंड ट्रेडिंग कंपनी के स्वत्वाधिकार के अंतर्गत था। ब्रह्मपुत्र नदी के कटाव के कारण वर्ष 1922 में कारखाने को वर्तमान स्थल पर स्थानांतरित किया गया। वर्ष 1945 में बंगाल असम रेलवे के अधीन सरकार द्वारा कार्यशाला का प्रबंधन अधिग्रहण कर लिया गया था। पूर्ववर्ती पूर्वोत्तर रेलवे में से पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के गठन के उपरांत वर्ष 1958 में यह पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के अधीन आया। पिछले कुछ वर्षों में कारखाने द्वारा पारम्परिक ऊर्जा उपभोग में कटौती के लिए अनेक कदम उठाए गए, जिसमें रूफ टॉप-1 मेगावॉट सौर ऊर्जा संयंत्र, पारम्परिक लाइट फिटिंग्स के स्थान पर एलईडी लाइट फिटिंग्स का प्रावधान, सोलर डे लाइट सिस्टम का प्रावधान करना, विंडो टाइप एवं नॉन-इनवर्टर स्प्लिट एसी मशीनों को इनवर्टर स्प्लिट एसी मशीनों में बदलना इत्यादि शामिल है। इन प्रयासों से पिछले तीन वर्षों के दौरान कार्यशाला द्वारा करीब 1,65,265 केडब्ल्यूएच ऊर्जा की बचत की गई। ■

भैरबी-सैरांग परियोजना समय पर पूरा करने हेतु कार्य प्रगति पर

पूर्वोत्तर के सभी राज्यों की राजधानियों को बड़ी रेल लाइन से जोड़ने की रेल मंत्रालय की योजना के अनुरूप मिजोरम में भैरबी-सैरांग नई रेलवे लाइन परियोजना पर कार्य चल रहा है। इस परियोजना को वर्ष 2008-09 में मंजूरी दी गई थी। पूरी परियोजना की लंबाई 51.38 किमी. और इसकी अनुमानित लागत रु. 5,521.45 करोड़ है। इस पूरी परियोजना में 55 बड़े और 87 छोटे पुल होंगे। परियोजना में 5 सड़क ऊपरी पुल और 6 सड़क अधोपुल कुल 12,639.20 मीटर (अनुमानित) सुरंग कार्य भी शामिल है। इस परियोजना हेतु 487.47 हेक्टेयर (अनुमानित) भूमि अधिग्रहण और 347.89 लाख क्यूबिक मीटर मिट्टी का कार्य किया गया है। इस परियोजना में भैरबी के बाद होटोकी, कवनपुरई, मौलखांग और सैरांग नामक चार स्टेशन होंगे। 2021-22 के बजट में इसके लिए 1,000 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। रेल मंत्रालय इस परियोजना को मार्च 2023 तक पूरा करना चाहता है। ■



संरक्षा बुलेटिन 'अनुभव' का विमोचन



महाप्रबंधक श्री अंशुल गुप्ता द्वारा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के संरक्षा बुलेटिन के त्रैमासिक संस्करण 'अनुभव' का 1 जनवरी, 2021 को विमोचन किया गया। इस अवसर पर पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी श्री मनोज कुमार अग्रवाल व अन्य वरिष्ठ अधिकारीगण मौजूद थे। 40 पृष्ठों की रंगीन त्रैमासिक संरक्षा बुलेटिन ट्रेनों के सुरक्षित आवागमन से सम्बन्धित विभिन्न नए दिशानिर्देशों, निर्देशावलियों तथा बदलावों के सम्बन्ध में विभिन्न विभागों के ऑन ड्यूटी कर्मचारियों को जागरूक बनाने के लिए एक प्रयास है। इस बुलेटिन में विभिन्न प्रकार की दुर्घटनाओं की रिपोर्टों का विश्लेषण तथा समुचित प्राधिकारी द्वारा सुझाए गए उपायों को भी शामिल किया गया है। ■

‘फिट इंडिया कैंपेन’ के तहत साइक्लोथॉन का आयोजन



दिनांक 06 फरवरी को ‘फिट इंडिया अभियान’ के तहत रेलगांव कॉलोनी, सूबेदारगंज में उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक श्री वी.के. त्रिपाठी के नेतृत्व में ‘सायक्लोथन-एक साइकिल रैली’ का आयोजन किया गया। रैली को श्रीमती मीना त्रिपाठी, अध्यक्ष, महिला कल्याण संगठन उत्तर मध्य रेलवे द्वारा औपचारिक रूप से हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया। फिटनेस को बढ़ावा देने के लिए ‘फिट इंडिया कैंपेन’ के तहत नियोजित गतिविधियों की शृंखला के एक भाग के रूप में इस साइकिल रैली को आयोजित किया गया है।

इस अवसर पर बोलते हुए श्री त्रिपाठी ने इस पहल की प्रशंसा की और कहा कि फिटनेस गतिविधियों को केवल इन आयोजनों तक ही सीमित नहीं रखना चाहिए बल्कि यह हमारी दिनचर्या का हिस्सा होना चाहिए। ■

विकास कार्यों की प्रगति पर समीक्षा बैठक

श्री विनय कुमार त्रिपाठी ने 1 जनवरी को उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक का अतिरिक्त कार्यभार सम्भालने के बाद 4 जनवरी, 2020 को ट्रेन संचालन में सुरक्षा, आधारभूत संरचना विकास, मानव संसाधन विकास और व्यय नियंत्रण उपायों की समीक्षा की। बैठक में उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख विभागाध्यक्ष और प्रयागराज, झांसी और आगरा मंडल के प्रबंधक शामिल हुए, जबकि अन्य अधिकारियों ने वीडियो



कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से बैठक में भाग लिया। श्री त्रिपाठी ने कहा कि सुरक्षा पहली और प्रमुख प्राथमिकता रहेगी। उन्होंने कहा कि रखरखाव और संचालन के लिए मानक प्रणालियाँ उपलब्ध हैं और बिना किसी अपवाद के इनका अनुपालन सुनिश्चित करना होगा। उन्होंने सुरक्षित और कुशल ट्रेन परिचालन हेतु पर्यवेक्षकों और अधिकारियों के लिए फील्ड में और तकनीकी निरीक्षणों की गुणवत्ता पर जोर दिया। ■

महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे द्वारा बैडमिंटन कोर्ट एवं जिम्नेजियम का उद्घाटन

महाप्रबंधक श्री राजीव चौधरी ने दिनांक 22 दिसम्बर, 2020 को उत्तर मध्य रेलवे मुख्यालय कॉलोनी में 02 नवनिर्मित सिंथेटिक बैडमिंटन कोर्टों का उद्घाटन किया। समारोह में अध्यक्ष उत्तर मध्य रेलवे महिला कल्याण संगठन श्रीमती ललिता चौधरी, अध्यक्ष उत्तर मध्य रेलवे खेल संघ और प्रमुख मुख्य इंजीनियर उत्तर मध्य रेलवे श्री शरद मेहता उपस्थित थे। उत्तर मध्य रेलवे ने पिछले एक वर्ष में कुश्ती और जिम्नास्टिक की दो मेगा ऑल इंडिया इंटर रेलवे प्रतियोगिताओं का आयोजन किया है और जिम्नास्टिक्स इवेंट में ओवरऑल चैंपियन बना। रेलवे बोर्ड ने उत्तर मध्य रेलवे को जिम्नास्टिक्स में सेंटर फॉर

एक्सीलेंस के रूप में विकसित करने के लिए चुना है। महाप्रबंधक ने रेलगांव कॉलोनी में एक ओपन-एयर व्यायामशाला का भी उद्घाटन किया। केंद्रीय रेल चिकित्सालय प्रयागराज में भी ऐसी सुविधा प्रदान करने की योजना है।

इसके उपरांत महाप्रबंधक और अध्यक्ष उत्तर मध्य रेलवे महिला कल्याण संगठन ने रेलकर्मियों और उनके परिजनों को ट्राइसाइकिल और साइकिलें वितरित कीं। इस पहल के तहत स्टाफ बेनिफिट फंड से कक्षा 6 से कक्षा 8 तक पढ़ रही रेल कर्मचारियों की बच्चियों को 48 साइकिलें एवं दिव्यांग रेल कर्मचारियों को 4 ट्राई साइकिलें प्रदान की गईं। ■

महाप्रबंधक ने विभिन्न संरक्षा व विकास कार्यों की समीक्षा की

महाप्रबंधक उत्तर मध्य रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे श्री विनय कुमार त्रिपाठी ने 10 फरवरी, 2021 को उत्तर मध्य रेलवे पर संरक्षा, परिसंपत्ति विश्वसनीयता, समय पालनता, माल लदानन, राजस्व अर्जन और मानव संसाधन विकास की समीक्षा की। बैठक में अपर महाप्रबंधक श्री रंजन यादव, संबंधित प्रमुख विभागाध्यक्ष, प्रयागराज, झांसी और आगरा के मंडल रेल प्रबंधक और मुख्यालय और मंडलों के अन्य अधिकारियों ने भाग लिया।

समीक्षा के दौरान खुली वैगन की कवरिंग शीट को उचित रूप से बांधने के लिए बरती जाने वाली सावधानियां, रनिंग लाइन के पास फिक्स्ड संरचना के लिए समुचित फाउंडेशन; वैगन दरवाजे और उसकी लॉकिंग व्यवस्था का अनुरक्षण आदि पर चर्चा की गई। समय पालनता की समीक्षा करते हुए महाप्रबंधक ने कहा कि चालक दल, गार्ड और ऑनबोर्ड मेटेनेंस स्टाफ के अलावा अन्य ऑनबोर्ड रेल कर्मियों को भी अलार्म चैन पुलिंग के कारण ट्रेनों के विलंबन को कम करने के लिए एलएचबी कोच एसीपी रीसेट चाभी से लैस किया जाएगा।

110 किमी के टीकमगढ़-खजुराहो खंड पर गतिशीलता के सुधार के क्रम में सेक्शनल गति को 70 किमी से बढ़ाकर 110 किमी प्रति घंटा तक किया गया है। ललितपुर से टीकमगढ़ तक के शेष सेक्शन में गति वृद्धि के लिए कार्य पूरे कर लिए गए हैं और आवश्यक निरीक्षण और प्रमाणन के बाद सेक्शनल गति बढ़ाई जाएगी। श्री त्रिपाठी ने ऊँचडीह और मेजा थर्मल पावर प्लांट के बीच कनेक्टिंग ट्रेक पर गति बढ़ाने और विद्युतीकरण कार्यों को जल्द पूरा करने पर जोर दिया। इससे प्रयागराज मंडल और एनटीपीसी मेजा के बीच कोयला रेक के तेजी से टर्न अराउंड में मदद मिलेगी। आगरा कैंट-बांदीकुई में निर्बाध विद्युतचालित ट्रेन संचालन भी एक उच्च प्राथमिकता परियोजना है। 150 किमी के इस खंड में उत्तर मध्य रेलवे और उत्तर पश्चिम रेलवे के मध्य 24 ट्रेन का औसत दैनिक इंटरचेंज है। प्रमुख ट्रेक्शन सब-स्टेशन को जल्द प्रारंभ करने के अलावा चालू वित्त वर्ष के भीतर इस सेक्शन में इलेक्ट्रिक लोको वाली ट्रेनों को शुरू करने हेतु वैकल्पिक ट्रेक्शन पावर सप्लाई की व्यवस्था भी की जा रही है। प्रयागराज जं. पर यार्ड रीमॉडेलिंग और मौजूदा आरआरआई के ईआई के साथ प्रतिस्थापन से संबंधित प्रमुख कार्य पर भी चर्चा की गई। प्रयागराज जं. पर दो नए प्लेटफॉर्मों के निर्माण और प्रयागराज से बम्हरोली के लिए चौथी लाइन और पं. दीन दयाल उपाध्याय जं की ओर तीसरी लाइन की कनेक्टिविटी के लिए प्रावधान भी इस कार्य का हिस्सा हैं। ■



1,000 स्वास्थ्य कर्मियों का कोविड-19 टीकाकरण

दिनांक 22 जनवरी, 2021 को प्रारंभ होने के बाद से उत्तर मध्य रेलवे में कोविड-19 टीकाकरण कार्यक्रम में प्रयागराज, कानपुर, टूंडला, झांसी और आगरा के रेलवे अस्पतालों और ग्वालियर, ललितपुर, उरई, महोबा और बांदा की स्वास्थ्य इकाइयों में कोविड-19 टीकाकरण किया जा रहा है एवं अन्य रेलवे अस्पतालों और स्वास्थ्य इकाइयों को राष्ट्र के इस सबसे बड़े टीकाकरण कार्यक्रम में सहभागिता करने के लिए तैयार रखा गया है। 109 डॉक्टरों सहित अब तक उत्तर मध्य रेलवे के 979 प्राथमिक स्वास्थ्य कर्मियों को कोविड-19 टीका लगाया गया है। ■

संयुक्त क्रू लॉबी प्रयागराज का निरीक्षण किया

दिनांक 21 जनवरी, 2021 को महाप्रबंधक उत्तर मध्य और पूर्वोत्तर रेलवे श्री विनय कुमार त्रिपाठी ने प्रयागराज जंक्शन स्टेशन पर संयुक्त क्रू लॉबी का निरीक्षण किया। मंडल रेल प्रबंधक प्रयागराज श्री मोहित चंद्रा, सीईएलई श्री पी डी मिश्रा, सीएमपीई श्री अनिल द्विवेदी और लोको रनिंग विंग से जुड़े अन्य अधिकारी क्रू लॉबी के निरीक्षण के दौरान उपस्थित थे। यह संयुक्त दल लॉबी प्रयागराज-पं दीन दयाल उपाध्याय, प्रयागराज- कानपुर, प्रयागराज-मानिकपुर एवं अन्य दिशाओं में कोचिंग और मालगाड़ियों को चलाने के लिए चालक दल की आवश्यकता को पूरा करता है। ■



प्रयागराज स्टेशन पर सुरक्षा सम्मेलन

महानिरीक्षक सह प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त /रेलवे सुरक्षा बल/उत्तर मध्य रेलवे/ प्रयागराज श्री रवीन्द्र वर्मा, द्वारा 7 जनवरी, 2020 को माघ मेले के दौरान भीड़ को देखते हुए अतिरिक्त बल - रेलवे सुरक्षा बल/रेलवे सुरक्षा विशेष बल सदस्यों के लिए प्रयागराज स्टेशन पर सुरक्षा सम्मेलन का आयोजन किया गया, जिसमें यात्रियों/श्रद्धालुओं के रेलगाड़ियों से आगमन व प्रस्थान लेकर विशेष निर्देश दिए गए। यात्रियों की सुरक्षा के लिए भीड़-भाड़ के समय संदिग्ध गतिविधियों पर विशेष ध्यान रखने के लिए निर्देशित किया गया, जिस बाबत स्टेशन परिसर में डॉग स्क्वाड, बीडीटीएस टीम भी तैनात रहेंगी। ■



महाप्रबंधक ने रेल सुरक्षा बल के पासिंग आउट परेड समारोह में नारी शक्ति की सराहना की

पश्चिम रेलवे के रेलवे सुरक्षा बल का पासिंग आउट परेड समारोह जोनल ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट, वलसाड में आयोजित किया गया, जिसमें 173 महिला कांस्टेबलों के 99 वें बैच को बल में भर्ती किया गया। पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल इस समारोह के मुख्य अतिथि थे। इस अवसर पर पश्चिम रेलवे के प्रमुख मुख्य सुरक्षा आयुक्त के साथ अन्य गणमान्य व्यक्ति भी उपस्थित थे। श्री कंसल ने आरपीएफ में महिला शक्ति की सराहना की और नई भर्तियों के लिए बधाई दी। उन्होंने उनके उज्ज्वल भविष्य के लिए अपनी शुभकामनाएँ भी दीं।



173 महिला कांस्टेबलों का प्रशिक्षण 11 मई, 2020 को शुरू हुआ और आठ महीनों के बाद 10 जनवरी, 2021 को पूरा हुआ। ■

पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक द्वारा रतलाम मंडल में निर्माण कार्यों का निरीक्षण



रतलाम मंडल के त्रिदिवसीय निरीक्षण के दौरान पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने चित्तौड़गढ़, मंदसौर और बड़नगर स्टेशनों का निरीक्षण किया और विविध यात्री एवं कर्मचारी सुख-सुविधाओं का उद्घाटन किया। उन्होंने निम्बाहेड़ा-बड़नगर सेक्शन पर विंडो-ट्रेलिंग निरीक्षण भी किया और विद्युतीकरण

एवं दोहरीकरण परियोजनाओं का जायजा लिया। महाप्रबंधक ने इन स्टेशनों के स्थानीय प्रतिनिधियों एवं सामाजिक संगठनों के साथ चर्चाएँ भी कीं और उनकी मांगों के अनुसार उचित कार्रवाई के अनुदेश दिए। महाप्रबंधक द्वारा यात्री सुविधाओं, कर्मचारी सुविधाओं, संरक्षा कार्यों, इंफ्रास्ट्रक्चर कार्यों, विद्युतीकरण कार्यों एवं अन्य विकास कार्यों से संबंधित चल रहे कार्यों का निरंतर गहन निरीक्षण एवं मॉनिटरिंग की जा रही है। महाप्रबंधक ने महिला कर्मियों हेतु वातानुकूलित रनिंग रूम तथा रेस्ट रूम का उद्घाटन किया। श्री कंसल ने चित्तौड़गढ़ के उत्पादको/लॉजिस्टिक के प्रतिनिधियों के साथ माल लदान में वृद्धि के उपायों हेतु विचार-विमर्श किया। महाप्रबंधक द्वारा मंडल कार्यालय, रतलाम में नवनिर्मित वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग कक्ष 'विमर्श' का उद्घाटन किया गया। ■

भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी का 70वाँ स्थापना दिवस मनाया गया

दिनांक 31 जनवरी, 2021 को, वडोदरा में स्थित नेशनल एकेडमी ऑफ इंडियन रेलवे ने अपना 70वाँ स्थापना दिवस पूरे उल्लास के साथ मनाया। भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, गांधीनगर के निदेशक श्री एस.के. जैन ने इस अवसर पर मुख्य अतिथि के रूप में शिरकत की। पिछले वर्षों की तरह इस वर्ष भी अकादमी ने अपने एक पूर्व छात्र को 'विशिष्ट पूर्व छात्र पुरस्कार' से सम्मानित किया और इस वर्ष दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन के प्रबंध निदेशक डॉ. मंगू सिंह इस पुरस्कार के प्राप्तकर्ता रहे। ■



पहली मॉलिक्यूलर आरटी पीसीआर का उद्घाटन



पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने 27 जनवरी, 2021 को जगजीवनराम अस्पताल में भारतीय रेल की पहली आरटी-पीसीआर लैबोरेटरी का उद्घाटन किया। मॉलिक्यूलर लैब में अत्याधुनिक जैव सुरक्षा स्तर-3 की सुविधा है, जो मुख्य रूप से जीन विशिष्ट वायरस का पता लगाने की स्टेराइल और सुरक्षित तकनीक पर केंद्रित है। मॉलिक्यूलर लैब में तीन अलग-अलग लैब हैं, जिनमें डीएनए/आरएनए एक्सट्रैक्शन लैब, रीजेंट प्रीपैरेशन लैब और आरटी-पीसीआर मास्टर लैब शामिल हैं। लैब को एनएबीएल मान्यता प्राप्त है। इसमें प्रतिदिन 200 टेस्ट करने की क्षमता है। यह लैब जेनेटिक समस्याओं के निदान के साथ-साथ किसी भी जन्मजात रोग के निदान के लिए भी अच्छी तरह सुसज्जित है। जगजीवन राम अस्पताल में कैंसर निदान सहित रोगियों के टिशू निदान के लिए हिस्टो-पैथोलॉजी लैब को भी उन्नत किया गया है। ■

राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार-2020 में पश्चिम रेलवे को तीन पुरस्कार

अपने ग्राहकों को स्वच्छ एवं हरित परिवहन प्रदान करने के सतत प्रयासों के परिणामस्वरूप पश्चिम रेलवे ने ऊर्जा मंत्रालय के 'ब्यूरो ऑफ एनर्जी एफिशिएंसी' (बीईई) विभाग द्वारा 2020 के लिए 'परिवहन' और 'भवन-सरकारी कार्यालय' श्रेणी में तीन राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार प्राप्त किए हैं। पश्चिम रेलवे को परिवहन श्रेणी में प्रथम तथा भावनगर और राजकोट के मंडल रेल प्रबंधक कार्यालयों को भवन श्रेणी में क्रमशः प्रथम एवं द्वितीय पुरस्कार मिला है। यह उपलब्धि पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल के कुशल मार्गदर्शन के फलस्वरूप सम्भव हो पाई है। 11 जनवरी, 2021 को श्री कंसल ने वर्चुअल रूप से आयोजित एक कार्यक्रम में ऊर्जा मंत्री श्री आर.के. सिंह से यह पुरस्कार ग्रहण किया। महाप्रबंधक ने पश्चिम रेलवे को हरित एवं पर्यावरण मित्रवत् बनाने में प्रमुख



मुख्य बिजली इंजीनियर एवं उनकी टीम के अथक प्रयासों की सराहना की और उन्हें बधाई दी। ■

लाकोद्रा रेलवे स्टेशन साइडिंग से ट्रेक मशीनों की त्वरित डिलीवरी

एक बड़ी सफलता के रूप में पश्चिम रेलवे के वडोदरा मंडल के अंतर्गत कर्जन स्थित प्लासर (1) प्लांट द्वारा ट्रेक मशीनों के त्वरित परिवहन हेतु भारतीय रेल नेटवर्क के साथ इस प्लांट की सीधी रेल कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने हेतु लाकोद्रा स्टेशन पर एक साइडिंग शुरू की गई है, जिससे विभिन्न रेलों तक ट्रेक मशीनों का सुगम परिवहन सुनिश्चित होगा।

पहले इस संयंत्र द्वारा बनाई गई ट्रेक मशीनें वडोदरा स्टेशन के अन्य निकटतम साइडिंग को भेजी जा रही थीं, जिससे अधिक समय लग रहा था। भारतीय रेल पर मशीन आधारित रख-रखाव पर जोर देने से ट्रेक मशीनों की आवश्यकता बढ़ रही है। चूंकि ये मशीनें संरक्षा आवश्यकताओं के लिए जरूरी हैं, इसलिए इनकी बड़ी मांग है।

जोनल रेलों को मशीनों की आपूर्ति के अतिरिक्त यह संयंत्र अन्य विभिन्न देशों को मशीनों का निर्यात भी करेगा। फरीदाबाद स्थित प्लासर (1) का मौजूदा विनिर्माण संयंत्र छोटे आकार की 35 से 40 मशीनों का अपना उत्पादन जारी रखेगा, तो वहीं कर्जन के इस संयंत्र से बीसीएम, एसबीसीएम, हॉट-3 एक्स आदि जैसी बड़े आकार की 100 मशीनों का उत्पादन होगा। यह मुख्यतः अहमदाबाद और वडोदरा क्षेत्रों के साथ-साथ दूसरे राज्यों के स्थानीय उद्योगों की प्रगति में सहायता करेगा। उल्लेखनीय है कि ट्रेक मशीनें अधिकांशतः मूल कंपनी प्लासर एंड थ्योरर, वियना से समर्थन के साथ अपनी मौजूदा सुविधा के जरिये भारतीय रेल को प्लासर (1) द्वारा प्रदान की जाती हैं, जिनकी क्षमता एक वर्ष में 40 मशीन तक है। यह पहल एक वर्ष में 100 से अधिक मशीनों के निर्माण में भी अहम भूमिका निभायेगी। वर्ष 2021 के दौरान प्लासर (1) द्वारा कर्जन में अपने नवस्थापित संयंत्र से 135 ट्रेक मशीनों की आपूर्ति करने की सम्भावना है। 700 करोड़ रुपये के निवेश के साथ प्लासर (1) द्वारा ट्रेक मशीनों के निर्माण हेतु इस प्लांट की शुरुआत नवंबर, 2019 में की गई। यह इकाई भारत में स्थानीय रूप से उत्पाद के निर्माण की सोची गई प्रक्रिया से निकली है, जिससे लागत, लीड समय, आयात पर निर्भरता कम होगी और बाजार में प्रतिस्पर्धा भी बढ़ेगी। यह ट्रेक मशीनों हेतु सुरक्षित संसाधनों तक आवश्यक घटकों की ओवरहॉलिंग और मशीनों के उपयोगकर्ताओं को तकनीकी सहायता प्रदान करने हेतु भी उपयोग में लाया जाएगा। ■



पश्चिम मध्य रेलवे को 'इंजीनियरिंग शीलड'

पश्चिम मध्य रेल के इंजीनियरिंग विभाग को भारतीय रेल के सभी क्षेत्रीय रेलों में सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन के लिए रेलवे बोर्ड स्तर पर संयुक्त रूप से 'इंजीनियरिंग शीलड' प्रदान की गई है। इंजीनियरिंग विभाग द्वारा वर्ष 2019-20 में ट्रेक अनुरक्षण के कार्य, 200 किमी ट्रेक की बदली, 500 किमी ट्रेक की गहरी छनाई तथा 660 किमी ट्रेक की गति बढ़ाई गई। साथ ही, 180 किमी लूप लाइन ट्रेक व कई मेन लाइन गति प्रतिबंध भी हटाए गए। पुलों की मरम्मत एवं नए पुलों का निर्माण, मानव सहित समपार फाटकों को बंद करना एवं यात्री सुविधाओं में वृद्धि के कार्यों में पश्चिम मध्य रेल ने भारतीय रेल में सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन किया। पश्चिम मध्य रेल को उत्कृष्ट कार्यों के लिए वर्ष 2014-15 में भी यह शीलड प्रदान की गई थी। ■

ड्राइंग एवं पेंटिंग प्रतियोगिता का आयोजन



पश्चिम मध्य रेल, जबलपुर के महाप्रबंधक श्री शैलेन्द्र कुमार सिंह एवं श्रीमती अर्चना सिंह, अध्यक्ष, महिला कल्याण संगठन के मार्गदर्शन में संगठन एवं कार्मिक विभाग द्वारा 3 से 7 नवम्बर, 2020 तक ड्राइंग एवं पेंटिंग कार्यशाला का आयोजन प्रत्यक्ष रूप से सतपुड़ा क्लब में एवं वर्चुअल रूप से सभी मंडलों, कारखानों तथा रेलवे स्कूलों में किया गया। कार्यशाला के प्रशिक्षण कार्यक्रम के समाप्त होने के उपरान्त कर्मचारियों एवं विद्यार्थियों के लिए 17 एवं 18 दिसम्बर, 2020 को ड्राइंग एवं पेंटिंग प्रतियोगिता का आयोजन किया गया। इसी शृंखला में महाप्रबंधक कार्यालय के प्रांगण में पुरस्कार वितरण कार्यक्रम आयोजित किया गया। कार्यक्रम के दौरान प्रदर्शनी का भी आयोजन किया गया। ■

आरसीएफ: वेंडर्स के लिए पारदर्शी प्रणाली

रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला के 'पारदर्शी' नामक नए पोर्टल का उद्घाटन 29 जनवरी को महाप्रबंधक श्री रवीन्द्र गुप्ता ने किया। इसे सीएमई आईटी श्री ए.के. सिन्हा के नेतृत्व में विकसित किया गया है। इससे सभी वेंडर्स एवं सप्लायर्स पूरी तरह मानव रहित प्रणाली द्वारा आरसीएफ के साथ अपना बिजनेस अधिक सुगमता से कर पाएंगे। पहले बहुत से मानवीय चरणों से गुजरना पड़ता था, परन्तु अब सब कार्य ऑनलाइन किए जा सकते हैं। 'पारदर्शी' पोर्टल में निम्नलिखित सुविधाएं शामिल की गई हैं:

इलेक्ट्रॉनिक डिस्पैच नोट - पहले सप्लायर को सामग्री वितरण के समय कई कागजी दस्तावेज जमा करवाने पड़ते थे, जिन्हें सुरक्षा टीम तथा स्टोर्स द्वारा घंटों चेक किया जाता था, लेकिन अब इसे व्यवस्था को पूरी तरह डिजिटल कर दिया गया है और यह कार्य क्यूआर कोड द्वारा केवल कुछ सेकंड में किया जाता है। सप्लायर अपने डिजिटल हस्ताक्षर के माध्यम से आरसीएफ कंप्यूटर सिस्टम में लॉगिन कर सकते हैं, जो डिस्पैच नोट पर उपलब्ध कराए गए क्यूआर कोड को स्कैन करके कार्यशाला गेट पर सत्यापित की गई सामग्री का विवरण प्रस्तुत करने के लिए भेजते हैं, जो आरसीएफ सिस्टम में सभी सूचनाओं को भरता है और रसीद शाखा में गैर-जरूरी देरी से बचने के लिए लॉरी को उतारने के लिए एक अनलॉडिंग अनुक्रम उत्पन्न होता है। इससे 100% पारदर्शिता आई है और कम से कम 1-2 घंटे प्रति लॉरी की बचत हुई है।

डिजिटल रसीद नोट/रसीद आदेश - डिस्पैच नोट के माध्यम



से सामग्री की आपूर्ति करने के बाद और सप्लायर्स उनके प्रतिनिधियों को पहले भुगतान प्राप्त करने के लिए अपनी रसीद नोट और रसीद आदेश को खुद आरसीएफ आकर लेना पड़ता था जिसमें 3 दिनों से 15 दिनों तक का समय भी लग जाता था। अब यह समय 15 सेकंड से भी कम हो गया है। रसीद ऑर्डर बन कर आपूर्तिकर्ता को ई-मेल पर स्वचालित रूप से चला जाता है।

इलेक्ट्रॉनिक बिल (ई-वे बिल) - पहले आपूर्तिकर्ता को बिल को खुद आकर जमा करना पड़ता था। नई प्रणाली के साथ, जैसे ही वेंडर को रसीद आदेश ई-मेल द्वारा प्राप्त होता है वैसे ही वेंडर अपने बिलों को डिजिटल हस्ताक्षर द्वारा प्रमाणित कर ऑनलाइन जमा करवा सकते हैं जोकि आरसीएफ वित्त विभाग द्वारा सत्यापित कर बिल का भुगतान कर दिया जाता है।

इस प्रकार की ऑन लाइन सेवा शुरू करने वाली आरसीएफ भारतीय रेल की प्रथम तथा एक मात्र इकाई है। ■

मोटिवेशनल प्रोग्राम का आयोजन

रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला के महाप्रबंधक श्री रवींद्र गुप्ता के नेतृत्व में 16 से 19 फरवरी तक अधिकारियों और सुपरवाइजर्स की कार्य कुशलता को बढ़ाने तथा प्रेरित करने के लिए चार दिवसीय मोटिवेशनल और पर्सनेलेटी डेवलपमेंट प्रोग्राम वारिसशाह हॉल में आयोजित किया गया।

इसमें रीबर्थ एकेडमी, नई दिल्ली से मोटिवेशनल स्पीकर श्री राजेश अग्रवाल ने कर्मचारियों की कार्य क्षमता और दक्षता में वृद्धि करने के लिए मोटिवेशनल विचार प्रस्तुत किए। इस प्रोग्राम का आरसीएफ के 1200 से अधिक सुपरवाइजर्स और कर्मचारियों ने लाभ उठाया। आरसीएफ के टैकनिकल ट्रेनिंग सेंटर की टीम ने श्री गुरजीत सिंह, डिप्टी चीफ मैकेनिकल इंजीनियर (कोओरडीनेशन) तथा श्री रमेशवर सिंह प्रिंसिपल टैकनिकल ट्रेनिंग सेंटर के नेतृत्व में चार दिन इस कार्यक्रम का सुचारू रूप से प्रबंधन किया तथा कार्यक्रम को सफल बनाया।

इस कार्यक्रम के पहले दिन श्री राजेश अग्रवाल ने स्वयं को प्रेरित करने और आत्मविकास की राह पर चलने के लिए अपने विचार प्रस्तुत किए। कार्यक्रम के दूसरे दिन उन्होंने संचार कौशल का महत्व और उसको स्थापित और बढ़ाने के लिए विस्तारपूर्वक टिप्स दिए। प्रतिस्पर्धा के मौजूदा दौर में कॉरपोरेट दृष्टि कितनी महत्वपूर्ण है, इसके बारे में उन्होंने विस्तार से कार्यक्रम के तीसरे दिन अपने विचार साझा किए। कार्यक्रम के



आखिर दिन श्री अग्रवाल ने रोजाना जिंदगी में ईमानदारी और उत्पादकता को बढ़ाने के लिए विचार प्रस्तुत किए।

इस कार्यक्रम में श्री अग्रवाल के अतिरिक्त आरसीएफ के महाप्रबंधक श्री रवीन्द्र गुप्ता, आरसीएफ के प्रिंसिपल वित्त सलाहकार श्री दावा छेरिंग, प्रिंसिपल चीफ मैटीरियल मैनेजर, श्री सि.वी. रमन, श्री चीफ क्वालिटी मैनेजर श्री नितिन चौधरी ने भी अपने विचार प्रस्तुत किए। इस अवसर पर आरसीएफ के प्रिंसिपल चीफ मैकेनिकल इंजीनियर श्री आर.के. मंगला सहित सभी अधिकारी उपस्थित रहे। चारों दिन कार्यक्रम के अंत में महाप्रबंधक तथा उच्च अधिकारियों ने सभी अधिकारियों और सुपरवाइजर्स के साथ एक विचार चर्चा भी की, जिसमें सभी ने उत्पादन बढ़ाने तथा कोच गुणवत्ता से संबंधित अपने सुझाव प्रकट किए। ■

टारगेट

कल्पना मनोरमा

“मेरी प्यारी जीजी! तुम संसार की सबसे अच्छी बहनों में से एक हो! सच्ची कहती हूँ यदि मेरी जीजी न होतीं, तो दुनिया में कब कौन-सा फैशन आया और चला गया, पता ही न चलता।” बनिता की सबसे छोटी बहन मीतू उससे लिपटकर उसे दुलराती जा रही थी। भाई थोड़ी दूर बैठा गिहूँआ मुस्की छोड़ रहा था। मीतू से बड़ी वाली बहन उसको अम्मा से बातें करते हुए टुकुर- टुकुर देखे जा रही थी। इस बार दीवाली की छुट्टियों में उनकी बड़ी बहन अपनी दुनिया ससुराल के हवाले छोड़ उन सबके साथ दीवाली मनाने आई थी और साथ में लाई थी छोटी-छोटी तमाम खुशियों की फुलझड़ियाँ। मीतू के लिए ब्रेसलेट, नीतू की मेकअप किट और अपने तीनों बहनों के बीच अकेले भाई के लिए नेवी ब्ल्यू रंग का हाइनेक स्वेटर।” देख जतिन, वैसे तो तूने बहुत पहले कहा था, लेकिन मैंने भी सोचा कि ऐसा-वैसा स्वेटर लाने से देरी भली। ले, पहनकर दिखा सबको।” बनिता ने उसकी नरमाहट अपने गालों पर महसूस करते हुए स्वेटर उसकी ओर बढ़ाया। भाई ने स्वेटर पहना तो दूर बैठे उसके बाबूजी भी मंद- मंद मुस्काए बिना न रह सके। बाबूजी को खुश देख खुशी की एक महीन रेखा उसके होठों पर भी खिंच आई। यही तो चाहती हैं बेटियाँ कि मायके में सभी खुश रहें।

“बिटिया, तुम्हारा हाथ बहुत खुला चलने लगा है। जरा देख-सुनकर खर्च किया करो। खाली हाथों वाले व्यक्ति को अपने भी भाव नहीं देते।” अम्मा का मन कुसमुसाया तो बनिता ने एक प्यारी- सी चायदानी, जिसको उसकी माँ बहुत दिनों से मँगवाना चाहती थीं, उसको निकालकर यह कहते हुए दी “अम्मा, एक कप चाय मिलेगी?” अम्मा चायदानी देख निहाल तो हुई, लेकिन तुरंत ही दाम पूछने लगीं। माँ-बेटी का इसरार देख उसके पिता बोल पड़े, “बनिता, तू चिंता मत करना। तेरी एक-एक पाई का हिसाब सूत समेत जतिन चुकता करेगा। आखिर वो इस घर का बेटा है और उसे तुम लोग अभी खुश रखोगी तो मेरे बाद भी तुम बहनों को पूछता रहेगा।” मौके की नज़ाकत को न भौंपते हुए बनिता के पिता ने उसकी संवेदनशीलता पर अपने मत का अनुलेप लगाकर उसका मन खराब कर दिया। पिता की ऐसी बातें सुन-सुनकर उसने अपने आप को निर्बल समझ लिया था। न कभी मन भर हर्षित हुई थी न ही उतावली, इसलिए आज भी खुश होने का तो कोई सवाल ही नहीं उठता था।

“अम्मा, बाबूजी से कह देना कि ये बातें बार-बार मत कहा करें। पराए होने का एहसास करवाना क्या बहुत जरूरी होता है हर बार? हम लोग जानते हैं अपनी औकाता।” बुदबुदाया तो उसने रसोई में था, लेकिन पिता फिर भी बोल पड़े।

“हाँ-हाँ मैं सही कह रहा हूँ; इनकी हुलास अभी तुम देख लो। बाद में तुम्हारे बाल-बच्चों की पढ़ाई-लिखाई के समय हम जिंदा हैं न! देख लेंगे। सावन और भाई दूज का शगुन ऊपर से।” पिता कुछ और बोलकर बनिता का दिल दुखाते, इससे पहले उसकी अम्मा बोल पड़ी, “हाँ, ठीक है ठीक..। कुछ खाने-पीने भी दोगे उसको या अपनी ही कहते चले जाओगे?”



देर उदास शब्दों के बीच माँ की स्नेहलता की हरियाली पलकों में लिए वह चटाई पर आकर बैठ गई और आँगन में धूप-छाँव के बनते-बिगड़ते चित्रों को ध्यान से देखने लगी। पिता की बातों से मन भाँय-भाँय बज उठा था। बस, उसी को वह सम पर लाने की चेष्टा कर रही थी कि दोनों बहनें अपनी-अपनी गुल्लक बजाते हुए लड़ती-झगड़ती उसी के पास आ गिरीं।

“हुआ क्या? क्यों लड़ रही हो तुम दोनों?” उसने समझने की बहुत कोशिश की किंतु समझ न पाई, तो माँ की ओर प्रश्नात्मक मुद्रा में देखा। माँ ने उसे बताया कि कुछ हफ्ते पहले उसकी बरनाला वाली मौसी आई थीं। जब वे जाने लगीं तो उनके पास टूटे रुपये नहीं थे, इसलिए उन्होंने एक सौ और एक पचास का नोट नीतू को ये कहते हुए पकड़ा दिया था कि तुम तीनों बराबर-बराबर बाँट लेना। राम जाने, अब क्या बिगड़ गया इन लड़कियों का? बुढ़ापे की औलादों ने चैन हराम कर रखा है। कभी-कभी तो लगता है कि सब छोड़-छाड़कर हिमालय चले जाएँ।”

बनिता की माँ ने कहते हुए एक असहाय-सी उबासी छोड़ी तो उसे अपने बचपन का बीता वक्त याद हो आया, जब वह अकेली थी। उसकी अम्मा का सर काम के बोझ से चौबीसों घंटे झुका रहता था। हजार उलझनों में घिरीं अम्मा यदि एक बार नजर भरकर उसकी ओर देख लेती थीं तो समझ आ जाता था कि अब बोलना है या चुप रहना है। एक ये लोग हैं। आखिर इनको क्यों नहीं मालूम कि कितनी तकलीफों से गुजर कर अम्मा ने इन लोगों को पाला-पोसा है? बेचारी अम्मा अपने जीवन को कैसे किर्च-किर्च बाँटती गईं। सब कुछ होते हुए भी अम्मा एक-एक पैसे के लिए सबका मुँह ताकती गईं और पैसा उनके लिए गूलर का फूल बनता गया। तब भी वह अम्मा की

मदद किया करती थी। वैसे ज्यादातर मेहमान तो अपनी कमी का दुःख जता कर ही चले जाते। हाँ, कुछ मेहमान और उसकी बड़ी बुआ जाते हुए पैसे और आशीर्वाद जरूर दे जाती थीं। तब अपनी प्यारी अम्मा की सीख “अच्छे बच्चे अपनी अलग गुल्लक नहीं बनाते। अच्छे बच्चों की गुल्लक तो उनके माता-पिता ही होते हैं।” याद कर इधर मेहमानों से पैसे पाए उधर निर्विकार भाव से उठाकर अम्मा को पकड़ाए और अम्मा ने अपने अर्धचंद्राकार घिसे नाखूनों वाली उँगलियों में उसके हाथ पकड़ हँस कर हथेली चूम ली। बनिता खयालों में खोई अपनी बाहों को घुटनों पर लपेटे झूलती जा रही थी।

“जीजी, तुम ही बताओ कि क्या किसी के पैसों की चोरी करना उचित है?” मीतू ने रोनी सूरत बनाते नीतू को घूरते हुए बनिता से कहा।

“हाँ, ये बात तो ठीक ही कह रही है मीतू, लेकिन तू मुझे बता ना कितने पैसों की जरूरत है?” बनिता ने अटैची पर रखा पर्स अपनी ओर खींचते हुए कहा।

“रहने दो जीजी, कितना दोगी इसे? हम देख लेंगे। इसका तो ये काम बन गया है; हमेशा रोती रहती हैं।” नीतू ने उसे चिढ़ाते हुए कहा और खींच-तान करते हुए निकल गई।

बनिता के मायके की माली हालत वैसे तो अच्छी ही थी, लेकिन नए जमाने के परिधानों और शौक के तमाम साधनों-प्रसाधनों के लिए उसके भाई-बहन उसी पर निर्भर हो चले थे और उनकी छोटी-छोटी फरमाइशें पूरा करना बनिता अपनी जिम्मेदारी समझती आ रही थी। जहाँ लड़कियाँ अपने बचाए पैसों से मायके में आकर ऐश करतीं, वहीं बनिता बचत के ऊपर अपने टीचर पिता के ढेरों लेक्चर सुनती और गुनती रहती। कभी-कभी वह ऊब भी जाती। जब उसके अपने जरूरी कार्यों के लिए भी उसको टोका जाता, तो स्वयं से खीझ उठती, “मैं ही मिली थी तुझे दाता दोनों घर फकीर देने को?” लेकिन यह भाव भी क्षणिक पानी पर खिंची लकीर की तरह ही होता। वह फिर अपने मस्तमौला ढरें में रम एक-एक पैसे को जतन से खर्च करने को अपनी नियति समझने लगती।

उसकी चचेरी बहनें ससुराल से बचाए पैसों से अपने लिए हर बार एक नया सेट गढ़वाकर जब इतरातीं तो बनिता अपनी साधारण जंजीर भी गले से उतार कर रख देती। जब वे लोग मायके की देनी से लदी-फदी विदा होतीं तब अपने पैसे से खरीदी साड़ी-कपड़ा ले बनिता अंतस में मौन और मन में आशा सहेजे विदा हो जाती कि जल्द ही सब ठीक हो जाएगा।

पहियों पर वह सवार थी या समय? किसी की पदचाप अलग से महसूस कर पाना असंभव हो चला था। बनिता चाहकर भी अब मायके नहीं जा पा रही थी। बढ़ते बच्चों की एजुकेशन का बोझ और अपनी छोटी नौकरी की धिंग-धांय ने उसे पूरी तरह अपने में उलझा लिया था। मन का मुक्त गगन काले-काले धब्बेदार अनपहचाने विचारों से अट चला था। उसके हिस्से बुनने के लिए दिन का वह स्वेटर आया था, जिसको बुन-बुनकर भी वह कभी गले तक नहीं ला पाई थी।

आज बहुत दिनों के बाद बनिता की माँ का खुशी भरा फोन आया था। खनकती आवाज में वे कह रही थीं, “बनिता बिटिया, तेरे भाई की नौकरी बैंक में लग गई है। अब की बार जब तुम घर आओगी तब एक बढ़िया-सी साड़ी दिलाऊँगी तुम्हें।” बनिता को सुनकर लगा, जैसे बसंती झाँके ने उसे दुलराकर अंकार में भर लिया हो। घर में खुशियों की

बारात-सी उतर आई। उस दिन बनिता ने सबका मुँह मीठा करवाने के लिए कचौरियों के साथ खीर बनाई थीं। मन के उपवन में यहाँ से यहाँ तक कई रंग के फूल एक साथ खिल पड़े थे और उन सब में बनिता का चेहरा ताजे गुड़हल की तरह दमक उठा था। मामा की तरक्की की बात जब बच्चों को बताई तो वे भी उछल-उछल कर अपनी खुशी का इजहार करने लगे थे। अब तो आए दिन उसकी माँ जितिन की नौकरी के चर्चे कर उसको नई-नई खबरें सुनाने लगी थीं, जिसे सुनकर बनिता चहक-चहक उठती।

उसके मायके में सब कुछ ठीक-ठाक नहीं बल्कि बहुत अच्छा हो चला था। बहनें ब्याह गई थीं। भाई बचा था, वो भी नौकरी वाला हो गया था। सुख की सरिता माँ के आँगन के बीचोंबीच से बह चली थी। हाँ, भाई का फोन अब उसके पास बहुत कम आने लगा था। बुरा तो लगता, लेकिन यह सोचकर तसल्ली कर लेती कि इतनी बड़ी नौकरी पाई है तो उसके बंधन भी बढ़े ही होंगे। चलो, जहाँ रहे भाई कुशल से रहे। इन्हीं विचारों के उगते-ढूबते सूरज के साथ एक दिन भाई का फोन उसके पास भी आ ही गया। तब तो बनिता की उमंग का ठिकाना न रहा था।

“जीजी, आपने किस बैंक में अपना खाता खुलवाया है?” जितिन ने बड़ी जरूरी ध्वनि में पूछा था।

“खाता..उसकी तो मुझे जरूरत ही नहीं पड़ी कभी!” बनिता ने झंपते हुए कहा।

“अच्छा, तो ऐसा करो कल ही जाकर ‘ए बी सी बैंक’ में अपना और जीजू का बचत खाता खुलवा लो। एक खाता तो होना ही चाहिए अपने नाम का।” जितिन ने साधिकार बनिता से कहा।

“सुन जितिन! तेरे जीजू को खाता खोलने की जरूरत नहीं है क्योंकि उनके पास अपना तनख्वाह वाला खाता है न!” बनिता ने लम्बी साँस खींचते हुए कहा।

“अरे मेरी भोली जीजी, उस खाते में डीमेट अकाउंट की सुविधा नहीं होगी और शेयर मार्केट में पैसा लगाना चाहेंगे, तो जीजू कैसे इन्वेस्ट कर सकेंगे? आजकल के टूँड से भी उन्हें अवगत रहना चाहिए, इसलिए आप मेरे वाले बैंक में खाता खुलवा लो।” जितिन की बात बनिता टाल ही नहीं पाई।

भाई की नॉलेज और अपनेपन पर बलिहारी बहन को पिता के द्वारा कही एक-एक बात सच्ची लगने लगी थी। “मेरा भाई कितना अच्छा है? भला आज के युग में कोई इतनी चिंता करता भी है? पैसों के लेने-देने में तो आदमी की अपनी परेशानियाँ होती हैं। जितना कमाता है, उससे ज्यादा खर्च के जरिए बन जाते हैं। जितिन भी चाहे कुछ न दे, लेकिन जिंदगी के गणित को संवारना सिखा दे, बस्स।” शेयर मार्केट वाली बात उसे बड़ी जँच गई थी।

उसने उसके दौब-पेंच सीखने का संकल्प मन ही मन ले लिया था। बैंक की पढ़ाई में पैसे का हिसाब-किताब सिखाया जाता है, उसने सुना था कभी। “मैं अपना अब बजट बनाना सीखूँगी। वैसे भी खर्च करना और पैसा बचाना, दोनों अलग-अलग विषय हैं। इस बात की गहराई को मुझे समझना ही होगा। उत्तम-मध्यम पैसा कमाना तो सब जानते हैं, लेकिन कमजोर वक्त के लिए बचत कर जीवन सिक्वोर करना आदमी को सलीके से आना ही चाहिए। पैसे के बढ़ते-घटते ग्राफ के साथ उसने भी संतुलन बनाना यदि सीख लिया तो उसकी औकात भी हल्की-भारी होते कहाँ देर लगेगी?”

भाई से बात खत्म किए अभी दस मिनट ही हुए थे, लेकिन बनिता ने अपने सभी रिश्तेदारों का मानसिक अवलोकन सिरे से कर डाला था। एक बड़ी-सी मुस्कान उसके होंठों पर खेल गई थी। चिंतन में मुंदी आँखें खुलीं तो सीधे गुलदान में रखे फूलों के गुच्छे में लटकते सूखे फूल पर जा अटकीं। उसने बिना देर किए उसको झटककर तोड़ लिया मानो वह सोच रही थी कि अब उसके घर में धुंधली-बेजान चीजों के लिए कोई स्थान नहीं। वह जल्दी-जल्दी घर के अन्य कामों को निपटाने लगी, लेकिन मन के एक कोने से अनवरत आनन्द का झरना फूट-फूट पड़ रहा था। वह विचारों की सुखन झील में गोता लगाते हुए गुनगुनाने लगी। 'दिल है छोटा-सा, छोटी-सी आशा। मस्ती भरे मन की भोली सी आशा' कि अचानक डोरबेल बज उठी।

पति महोदय घर में जैसे ही घुसे, बनिता बोल पड़ी। "सुनो जी, भोपाल से जतिन का फोन आया था। सबके हाल-चाल तो उसने मिनट में पूछ लिए, लेकिन आपके बारे में तो बड़ी देर तक बातें करता रहा।"

"अच्छा! क्या कह रहा था?" पति ने हेलमेट सेंटर टेबल पर रखते और चाबी उसके हाथ में पकड़ाते हुए पूछा।

"बाकी बातें सब बाद में बताऊँगी। पहले ये सुनो कि वह हम लोगों को अपना-अपना खाता खुलवाने के लिए कह रहा था।" एक मालदार तेज-तरार बहन की तरह बनिता ने माथे पर उड़ आए बालों को जूड़े में खोंसते हुए कहा।

"उसके लिए रुपये भी तो होने चाहिए बिन्नों!" पति ने मसखरी की, जो उसे बिलकुल अच्छी नहीं लगी।

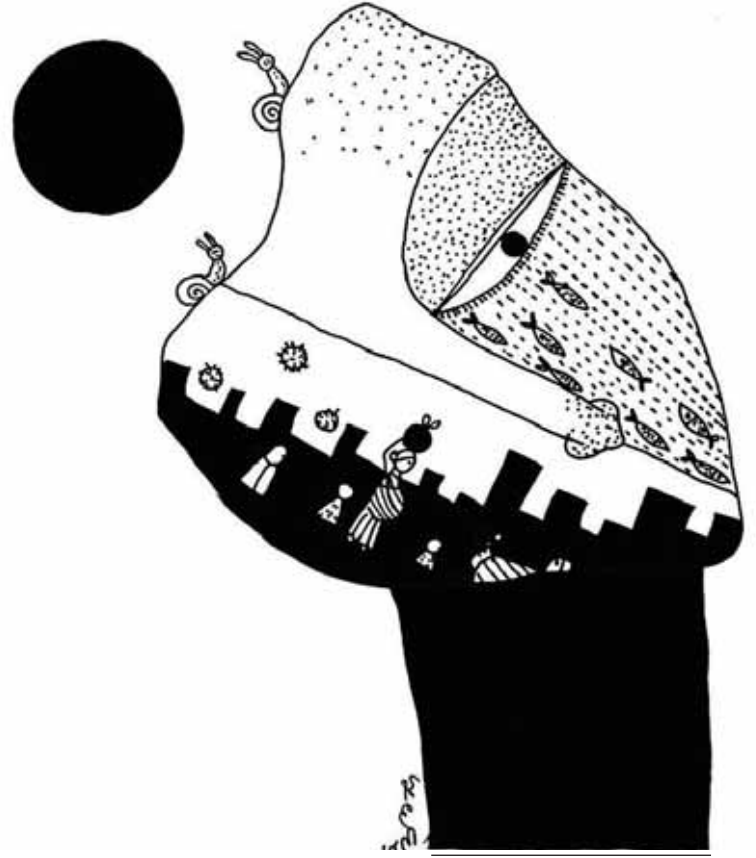
"उसकी चिंता तुम मत ही करो।"

"अरे! चिंता कैसे न करूँ? जिन पैसों को रिंकी की बालियों के लिए तुमने बचाया है, उनसे पहले वो काम तो कर लो। खाता-वाता बाद में देखा जायेगा।" पति ने बात को वहीं खत्म करने की मंशा से कहा।

"नहीं जी! बाद में क्यों? अच्छे कामों में देरी नहीं होनी चाहिए।" बनिता ने पति की एक न मानी और भोर होते ही छोटे-बड़े नोटों को समेटकर 'ए बी सी बैंक' में खाता खुलवाने के लिए पति के साथ स्कूटर से निकल पड़ी। कुछ घंटों की सबल प्रक्रिया के बाद एक हजार रुपये जमा कर पहली बार बनिता अब खाता धारक बन चुकी थी और यह बात उसके लिए किसी दौलत से कम नहीं थी।

घर लौटते हुए रास्ते में मिलने वाले सभी मन्दिर, मजार और गुरुद्वारे में वह सर नवाती हुई आई थी। उसे लग रहा था कि उसके सारे सपने गुलजार होने वाले हैं। वह सारी परेशानियों को अब जीत लेगी। उसका छोटा-सा आत्मविश्वास आसमान बन गया था। उसके मोबाइल पर बैंक का नया मैसेज आया तो वह सहज ही मुस्कुरा उठी थी और उसके बाद तो बैंक के मैसेजों का अनवरत सिलसिला-सा चल पड़ा था। वह उन नीरस मैसेजों को भी बड़े चाव से पढ़ती-पढ़ाती और अपने भाई के उदार स्नेह की चर्चा मित्रों के बीच करते न थकती थी।

अपना बचत खाता खुलवाने के बाद बनिता का यह पहला सावन था। वैसे तो रिंकी की बालियाँ लेकर उसको खुश होना था, लेकिन कोई बात नहीं। शेर मार्केट में एक दाँव वह जल्द ही लगाएगी। दाँव सही लगा तो एक जोड़ी नहीं कई जोड़ी बालियाँ दिलाऊँगी अपनी गुड्डों को। दूर खेलती हुई रिंकी को देख बनिता की ममता उमड़ पड़ी। उसे आशा थी कि उसके नए खुले बचत खाते में उसका भाई कुछ शगुन के पैसे जमा कर



रेखा चित्रकार : अनु प्रिया

जरूर शुभारम्भ करेगा, इसलिए सुबह से चार बार मोबाइल उठाकर पति से पूछ चुकी थी।

"क्यों जी, जब कोई मेरे खाते में चुपके-से पैसे जमा करेगा तो मुझे मैसेज मिल जाएगा न?"

"हाँ भई! कितनी बार बताना पड़ेगा, बिन्नों?"

पति भावुक पत्नी को देखते हुए मजाक रहित सांत्वना देता जा रहा था।

"तुम सही बताते क्यों नहीं? बताओ न, कोई मैसेज क्यों नहीं आया बैंक से अभी तक?" उसने फिर कहा। साइकिल की गिरारी में ग्रीस लगाते हुए उसके पति को बड़ा बेटुका-सा लगा तो इस बार वह हँस पड़ा। बेवक्त की हँसी फिर उसे कचोट तो गई, लेकिन मानसिक रूप से व्यस्त होने के कारण कुछ कह न सकी। लेकिन ये क्या! सुबह से लेकर शाम होने को थी 'मनी क्रेडिट' का कोई भी संदेश बनिता को नहीं मिला था। ऊपर से हारा-थका सावन भी विदा लेने को व्याकुल हो उठा था। तभी उसका ध्यान बच्चों की ओर चला गया। इस बचत खाते के चलते वह अपने बच्चों के राखी बंधन के रंगीन पलों में भी पूरी मौजूद न हो सकी थी। अफसोस के साथ उसने रिंकी को गोद में उठा लिया और इस सावन के साथ-साथ कई-कई सावन चुपचाप बिना 'मनी क्रेडिट' की खबर दिए उसके आँगन में लिया था। उधर भाई ने खाता खुलवाकर गंगा नहा थी। इधर दिन महीनों में और महीने सालों में बदल चुके थे। इतने आग्रह से खुलवाए गए बचत खाते में शगुन के नाम पर दो पैसे भी जमा नहीं किए गए थे और न ही पिता ने उसके बच्चे कैसे पढ़-लिख रहे हैं, पूछा था। पैसों का गुणा-भाग सीखना-सिखाना तो बहुत बड़ी बात थी बनिता के लिए। ऊपर से रिंकी के कान बिन बालियों के देख बनिता शर्मा अब ठगा-सा महसूस करने लगी थी।

द्वैवयोग से एक दिन टी.वी. पर सी.एन.बी.सी. आवाज चैनल देखते हुए बैंक खाता, शेयर मार्केट और न जाने पैसे से जुड़े कितने पेचीदा प्रश्नों के उत्तर देते एक सम्भ्रांत-से नवयुवक को उसने देखा। जिसका नाम स्क्रीन पर 'उदयन मुखर्जी' लिख कर आ रहा था। अनायास उसके मुँह से निकल आया। "यही तो मैं कब से जानना चाहती थी जो आप बता रहे हैं।" बनिता ने हथेलियों से अपना माथा सहलाया जो हल्का गर्म हो चुका था। अब वो रुपये से रुपये बनाने की विधि, जो भाई से सीखना चाहती थी, वो सीएनबीसी आवाज चैनल पर 'मनी एक्सपर्ट उदयन मुखर्जी' से सीखने लगी थी। बनिता मन लगाकर उसको सुनती तो बहुत, लेकिन समझ में बहुत कम ही आता तो झुंझलाकर टी.वी. बंद कर देती। वह भावुकतावश ये भूल रही थी कि पैसे का खेल सीखने के लिए पैसे की जरूरत होती है, जो उसके पास न के बराबर था। बहरहाल, लाख उपाय करने के बाद भी बनिता अपने खाते की माली हालत सुधार न सकी और वह असमय मरने की कगार पर पहुँचने वाला था।

गजब तब और हो गया जब बनिता ने अपने किसी जरूरी काम के लिए खाता से दो सौ रुपये निकाल लिए। उसके बाद तो हर महीने के अंत में बैंक अपने नियमों के अनुसार कभी दस, कभी बीस रुपये डेबिट होने के मैसेज भेजने लगे थे। उसका हजार रुपये का बैंक बैलेंस बढ़ने की जगह कटते-कटते शून्य की ओर बढ़ चला था। आशाओं के फुंदने निराशा के ताप से पिघल-पिघल टूटने लगे थे। मायके की स्वर लहरियाँ अकाट्य सन्नाटे में बदल चुकी थीं। इस सबके बावजूद मौसम तो सदैव अपने ही रौ में रहता है। उसको किसी के दुखी होने से क्या लेना-देना? सो वसंत ने गुलाबी दस्तक दे डाली। खुनक हवा की खुसफुसाहट में बनिता को वो वादा याद आ गया जो पिछली बार उसके पति ने बजट असंतुलित होने के कारण इस वसंत

पंचमी के लिए स्थगित कर दिया था।

"लो जी! आ गई वसंत पंचमी फिर से। कहाँ है मेरी पीली जाजेट की साड़ी?" साड़ी को लेकर दोनों में मीठा वाद-विवाद ढंग से छिड़ चुका था। बनिता की अनमयस्कता को देखते हुए उसके पति ने कहा।

"अच्छा फ्लिपकार्ड पर कोई अच्छी-सी साड़ी देखकर ऑर्डर कर दो।" पति के कहे अनुसार उसने मोबाइल उठाया ही था कि आँखें बैंक से आए एक मैसेज पर टिक गईं।

"डियर कस्टमर आपके द्वारा खाते से लेन-देन न करने के कारण 'ए बी सी बैंक' से आपका खाता अनिश्चित समय के लिए रद्द किया जाता है। 'प्लीज कान्टैक्ट अस'।"

"और मेरे हजार रुपये?" अकबकाहट में उसके मुँह से ये बात जरा जोर से निकल गई। वैसे तो प्रतिमाह पैसे कटने वाली बात उसने पति से अभी तक छिपा रखी थी। ऐसा उसे लगता था जबकि साथ में अकाउंट खुलने के कारण पति भी उसी प्रकार के मैसेज लगातार रिसीव कर रहा था। खैर!

उसकी घबराहट पर पास में बैठे पति ने सेविंग करते हुए करारा ताना कसा "बिन्नो रानी, तुम्हारा तो मैं नहीं जानता, लेकिन तुम्हारे भाई का सेल टारगेट जरूर पूरा हो गया। ये बात मुझे तब भी मालूम थी और आज भी।" बिना विचलित हुए उसका पति अपनी दाढ़ी बनाता रहा, लेकिन बनिता बुरी तरह झंप गई। उसे लगा जैसे उसका समस्त अस्तित्व ही अनावृत्त हो गया। एक मिनट के विचार के बाद उसने कहा। "मैं नहीं मानती" और गुलदान से पीला फूल लेकर जूड़े में टांक लिया। मानो वह स्वयं से कह रही थी कि जिन्दगी चलने का नाम है।

बनिता ने "मैं नहीं मानती" कहते हुए गुलदान से एक पीला फूल निकाला और जूड़े में लगा लिया। मानो उसने अपना व्यक्तित्व अनावृत्त होने से बचा लिया था। ■

रेल पर्यटन व साहित्य को साथ संजोए

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



भारतीय रेल
(हिन्दी)

की सदस्यता अब
ऑनलाइन
भी उपलब्ध

विज़िट करें

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home



Indian Railways
(English)

शर्ते एवं दरे लागू

मांगे का बदला

श्री रूप कृष्ण आहूजा

आज सुबह मैं किचन में खड़ा चाय बना रहा था कि तभी बिल्ले की ज़ोर-ज़ोर से चिल्लाने की आवाज़ें सुनाई दीं। उसका यह चीख-चिंघाड़ा ऐसे तो कोई नई बात नहीं थी, लेकिन ऐसे दृश्य सुबह-सवेरे नहीं हुआ करते थे। खिड़की से झांक कर देखा तो पाया कि बिल्ला हमारी गली में झाड़ू बुहारने वाले मांगे राम को गन्दी-गन्दी गालियां दे रहा था। मारे गुस्से के उसका चेहरा लाल सुर्ख हो गया था, नथुने फूल गए थे। मरियल और दुबला-पतला मांगे सिर झुकाए चुप खड़ा था कि तभी बिल्ले ने उसे दो तमाचे जड़ दिए। तमाचे खाने के बाद भी वह बिल्ले से अपनी उस ग़लती की माफ़ी मांग रहा था, जो उससे अनजाने में हो गई थी।

पहले मैं आपका परिचय इस गुस्सैल बिल्ले से करा दूं। जिस बिल्डिंग में मेरा ग़रीबख़ाना है, उसमें मेरे ऊपरवाली मंजिल पर बलविन्दर उर्फ़ बिल्ला सपरिवार रहता है। यूँ दिखाने को तो वह एक प्रॉपर्टी डीलर है, लेकिन असल में वह ब्याज-बट्टे पर रुपये देने का धंधा करता है और ज़रूरतमंदों से मोटी रकम वसूलता है। इन लोगों में अक्सर नाजायज़ शराब के व्यापारी या फिर क्रिकेट के मैचों में सट्टा लगाने वाले सटोरिए ही होते हैं। हाँ, अगर कोई शराफ़त अली का साला भूले-भटके इसके चंगुल में फंस जाता तो उसकी ख़ैर नहीं होती थी। उधार दी गई अपनी रकम या उसका सूद न वसूल पाने की सूरत में वह देनदार के घर का सामान या उसकी गाड़ी-स्कूटर उठा लेना अपना हक़ समझता था।

आज का वाक़या दरअसल कुछ यूँ था कि गली में झाड़ू बुहार रहे मांगे का मोबाइल अचानक बज उठा। अपना कंधा उचका कर फ़ोन को कान से लगाए मांगे ने अभी बीड़ी सुलगाई ही थी कि उसके दूसरे कन्धे पर टिका लम्बे लट्टवाला झाड़ू वहां खड़ी बिल्ले की नई कार के बोनट से टकराता हुआ ज़मीन पर आ गिरा। उधर, बिल्ला अपनी बालकनी में कच्छा-बनियान पहने खड़ा अपने बेतरतीब केश खुजाता हुआ यहाँ-वहाँ ताक-झांक कर रहा था। उसे यह हरकत बेहद नागवार गुज़री और फिर यह सब हो गया था।

ख़ैर साहब, मैं झट-से बाहर आया और बिल्ले को समझा-बुझा कर शान्त करने लगा। किसी तरह से बिल्ला शान्त हुआ और भुनभुनाता हुआ अपने फ्लैट में घुस गया। अब मैं मांगे से मुख़ातिब हुआ। उसका उतरा हुआ चेहरा देख कर लग रहा था कि उसकी रुलाई अब फूटी कि फूटी, मगर वह रोया नहीं। मैं उसे अपने घर ले आया और पानी-वानी पिलाकर उसे ठंडा किया।

यूँ मांगे से मेरा कोई ख़ास मेल-जोल तो नहीं था, मगर कभी-कभार सुबह के वक़्त मेरे मार्केट न जा पाने की सूरत में वह मेरे लिए दूध, सिग्रेट वगैरह ख़रीद लाता था। हाँ, कभी-कभी वह चाय पीने की फ़रमाइश ज़रूर कर बैठता था। अपना काम ख़त्म करने के बाद वह आस-पड़ोस के घरों की साफ-सफ़ाई के छोटे-मोटे काम निपटाया करता, जिससे उसको कुछ अतिरिक्त आमदनी हो जाया करती थी। अपने नम्र और

खुशमिज़ाज स्वभाव के चलते वह किसी को शिकायत का मौका नहीं देता था। अक्सर दोपहर के वक़्त वह अन्य घरेलू नौकरों के साथ पार्क में इधर-उधर की बातों में मशगूल दिखा करता। ख़ैर, वक़्त गुज़रता रहा।

लीज़िए, बातों-बातों में मैं अपना परिचय कराना तो भूल ही गया। मैं पेशे में एक प्रूफ़ रीडर हूँ और रोज़ी-रोटी के लिए पत्र-पत्रिकाओं में कॉलम-कहानियां लिखने से लेकर बच्चों को ट्यूशन देने जैसे सारे गुनाह मैं करता हूँ। मेरे फ़्रीलांसर होने का फ़ायदा यह है कि मैं अपने घर में बैठकर काम किया करता हूँ। हाँ, शुरु-शुरु में कुछेक नौकरियाँ ज़रूर कीं, लेकिन कहीं कुछ नौकरियाँ मुझे रास नहीं आईं तो कहीं कुछ नौकरियों को मैं पसन्द नहीं आया। अलबत्ता, कुछ प्रकाशनों से काम मिलता रहता है और अपने राम के खाने का (और पीने का भी) जुगाड़ बना रहता है।

इस घटना के बाद मांगे के स्वभाव में बदलाव-सा आ गया। अब वह पहले की तरह ज़्यादा हँसा-बोला नहीं करता था। लगता था, यह घटना कहीं उसके भीतर घर कर गई थी। एकाध बार जब वह मेरे यहां चाय पीने आया तो मैंने उसे यह सब भूल जाने को कहा तो वह तमक कर बोला, “नहीं बाऊजी! मैं इस साले को छोड़ूँगा नहीं। मेरे झाड़ू से कौन-सी उसकी गाड़ी टूट-फूट गई थी जो उसने मुझे इतना डांटा और मुझे मारा भी? बोलिए?”

मैं बिल्ले के ख़ौफ़ और रसूख़ से परिचित था। मुझे डर था कि कहीं मांगे बिल्ले से कोई पंगा न ले बैठे कि उसे लेने के देने पड़ जाएँ। आए दिन उसके घर से कर्जदारों द्वारा की जा रही मिन्नतों-चिरौरियों की आवाज़ें आती रहती थीं। अभी कुछ दिन पहले की बात है, जब बिल्ला किसी कर्जदार से वक़्त पर वसूली न हो पाने की एवज़ में उसकी मोटर साइकिल उसके घर से उठा लाया था, वो भी ज़बरिया। वह बेचारा कॉलोनी में अख़बार बेच-बाँटकर अपनी गृहस्थी की गाड़ी चलाता था। अब मोटर साइकिल के बगैर वह काम कैसे करता? चुनांचे, बिल्ले से कई बार मिन्नत-समाजत करने के बावजूद जब बिल्ला न पिघला तो वह मेरे पास आया। मुझे लगा, अगर मेरे कुछ कहने-सुनने पर बिल्ला मान जाता है तो हर्ज़ ही क्या है? मैंने कुछ ऐसे मज़ाहिया लहजे में उससे बात की कि वह मान गया और अख़बार वाले को जल्द ही रकम लौटाने की चेतावनी के साथ उसकी मोटर साइकिल लौटा दी।

घर पर अपना काम-काज निपटाने के साथ-साथ मैं शाम को बिल्ले के दो बेटों, जो परले दर्जे के नालायक थे, को हिंदी पढ़ा दिया करता था, जिसके कारण ये दोनों फिसड्डी अच्छे नम्बरों से पास होने लगे थे। इससे बच्चों की ओर से फ़िक्रमन्द बिल्ले को राहत मिली। उसने कई बार इसके बदले मुझे रुपयों की पेशकश भी की, पर मैंने इसे अपनी व्यक्तिगत उसूलों के ख़िलाफ़ कह कर मना कर दिया। पैसों के पीर बिल्ले को इससे खुशी ही हुई। शायद यही एक कारण था कि वह मेरा लिहाज़ करता था वरना सगा तो वह अपने बाप का भी नहीं था।

इतनी मालदार आसामी होने के बावजूद वह एक पुरानी-सी मोटर साइकिल से अपने ऑफिस आया-जाया करता था। पिछले कुछ सालों में क्रिकेट के सीज़न में उसने काफ़ी रुपया बनाया और उन रुपयों से एक फ़्लैट ख़रीद कर उसे किराए पर उठा दिया था।

हमारी गली के नुक्कड़ वाले मकान में एक प्रदीप मेहरा साहब रहते थे - बेहद मिलनसार, खुश मिज़ाज और नेकदिल। ये पिछले साल पुलिस के महकमे से एक बड़े ओहदे से रिटायर हुए थे। अपनी सारी ज़िन्दगी में नौकरी के दौरान ये बेहद ईमानदार और समर्पित अफ़सर रहे। यही कारण था कि रिटायर होने की बावजूद अब भी इन्हें पुलिस के जलसों में इन्हें बाक़ायदा न्यौता जाता था। ख़ाली वक़्त में मांगे उनके लिए बाज़ार से सौदा-सुलुफ़ ला दिया करता था। हालांकि बिल्ले वाले हादसे को गुज़रे छह महीने हो गए थे, लेकिन मांगे के मन से इसकी कसक न गई तो न गई।

यह सर्दियों की एक दोपहर थी। पार्क में मांगे और बाकी नौकरों का गुल-गपाड़ा चल रहा था। कुछ देर तो मैं वहीं बैठा काम करता रहा, लेकिन जब उनकी बातों से काम में व्यवधान पड़ने लगा तो मैं अपने ताम-झाम समेट कर घर लौट आया। इन नौकरों से बतियाने के दौरान न जाने मांगे को कैसे भनक मिल गई कि बिल्ला जिस मोटर साइकिल का इस्तेमाल करता था, वह उसकी अपनी नहीं बल्कि दूसरे किसी कर्जदार की थी, जिसके द्वारा रुपये न चुकाए जाने के शक़ल में बिल्ला उसे झटक लाया था। वह कर्जदार कहां मर-खप गया था, खुदा जाने!

मांगे शायद ऐसे ही किसी मौके की फ़िराक़ में था। उसने मन-ही-मन एक योजना बनाई और वह नियमित रूप से मेहरा साहब का हुक्का भरने लगा। एक दिन मौका पाकर उसने मेहरा साहब को इस मोटर साइकिल की चोरी का बताकर फ़साना कह सुनाया। मेहरा साहब के कान खड़े हो गए। उन्होंने आनन-फ़ानन में लोकल एसएचओ को तलब किया। एसएचओ मेहरा साहब के रुआब से अनभिज्ञ न था। भले ही बिल्ले की तरफ से हर महीने अच्छी-खासी रकम उसकी जेब में आती थी, पर मेहरा साहब का आदेश न मानने का साफ़ मतलब था, अपनी नौकरी से हाथ धो बैठना। लिहाज़ा, उसने बिल्ले को थाने में बुलवा लिया।

थाने में जब बिल्ले ने यह माज़रा सुना तो उसके होश फ़ाख़्ता हो गए। एक तो गाड़ी के कागज़ात उसके पास नहीं थे, तिस पर वह उस पर अपना मालिकाना हक़ साबित न कर सकता था। उस पर गाड़ी चोरी करने का केस बना दिया गया।

अपनी ओर से सफ़ाई देने को उसके पास कुछ न था। वह बहुत कूदा-फ़ांदा, एसएचओ को अपने पुराने घनिष्ठ सम्बन्धों की दुहाई भी दी, मगर सब बेकार! उस पर मोटर साइकिल चोरी करने का मुक़दमा चला और उसे एक साल की सज़ा हो गई।

सज़ा काट कर जब वह लौटा तो उसका सारा घमंड चूर-चूर हो गया था। वह जिस्मानी तौर पर काफ़ी कमज़ोर नज़र आ रहा था। इस एक साल में उसका ब्याज-बट्टे का कारोबार भी चौपट हो चुका था। जिन लोगों को उसने मोटी रकम उधार दी हुई थी, उन्होंने ब्याज चुकाना तो दूर, उसके ख़िलाफ़ पुलिस में शिकायत दर्ज कराने की धमकी तक दे डाली। बिल्ले के पास अब मन मार कर चुप रह जाने के अलावा और कोई चारा नहीं था।

और मांगे?

बिल्ले को सज़ा हो जाने के अगले ही दिन वह मेरे पास आया। आज उसके चेहरे पर संतुष्टि के भाव थे मानो वह कोई जंग जीत कर आया हो। चाय पीते-पीते वह मुझे बोला, “बाऊजी, उसके जेल जाने का अफ़सोस तो मुझे भी है, लेकिन इसमें उन लोगों की बददुआएं भी शामिल हैं, जिन पर इसने कहर तोड़े थे। भले ही मैं एक अदना-सा आदमी हूँ तो क्या हुआ ज़रा-सी खुददारी तो भी मैं भी रखता हूँ। है कि नहीं?”

मैं चुपचाप चाय पीते हुए मांगे की कारसाज़ी पर हैरान होता रहा। ■




मन में हो
रेल संबंधी कोई भी
सवाल, रेल मदद हेल्पलाइन नं.
139
पर पाएं हर जवाब

रेल से संबंधित किसी भी सवाल या
शिकायत के लिए अब डायल करें
बस एक रेल मदद हेल्पलाइन नंबर 139.

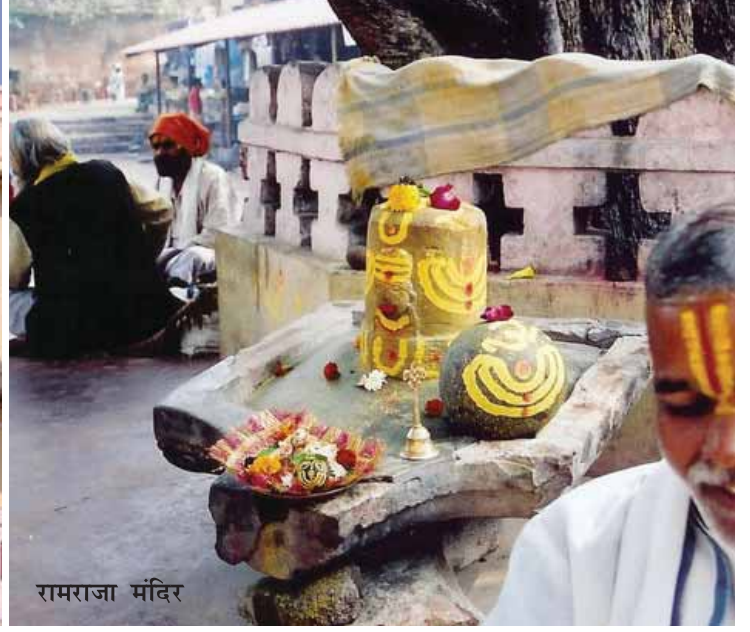


1. सुरक्षा 2. चिकित्सा सहायता 3. दुर्घटना की जानकारी
4. ट्रेन की शिकायत 5. स्टेशन की शिकायत 6. सतर्कता जानकारी 7. फ्रेट/पार्सल पूछताछ
8. अपने सामान को ट्रैक करने के लिए 9. सामान्य पूछताछ

हेल्पलाइन नंबर 138 और 182 को 139 हेल्पलाइन नंबर में बदल दिया गया है।

ओरछा

श्री सुरेन्द्र अग्निहोत्री



रामराजा मंदिर

बुन्देलखंड की भूमि मर्यादा पुरुषोत्तम भगवान श्रीराम की तप स्थली चित्रकूट के बाद सबसे पावन रामराजा नगरी ओरछा सदियों से अपने अतीत के लिए प्रसिद्ध है। धार्मिक दृष्टि से तीर्थ स्थली ओरछा रामराजा मंदिर के पीछे छिपे इतिहास के कारण जनमानस के बीच में किंवदंती के रूप में प्रसिद्ध है। मंदिर की एक ऐतिहासिक कथा है, जोकि इस प्रकार है-

पौष शुक्ल द्वादश शाह और उनकी पत्नी महारानी कुंवरि गणेश सरयु में स्नान करने अयोध्या गए। स्नान करते समय महारानी पूजा-ध्यान में मग्न हो गईं। इस पर कृष्ण भक्त पति राजा मधुकर शाह उन पर क्रोधित हुए बोले कि ऐसे कहीं राम तुम्हारे पास नहीं जाएंगे। महारानी भी अपनी भक्ति की हास्य देखकर वचनबद्ध हो गईं कि जब तक राम जी हमारी गोदी में नहीं आएंगे तब तक मैं पानी से बाहर नहीं निकलूंगी। अंत में राम जी इस अनंत श्रद्धा से हार कर रानी की गोद में बालरूप में जा पहुंचे, लेकिन

एक शर्त के साथ। वह शर्त थी कि वे पुख नक्षत्र में ही ओरछा जाएंगे। रानी ने भगवान की यह शर्त स्वीकार कर ली।

उधर, ओरछा में राम मंदिर के निर्माण की तैयारियां होने लगीं। राम जी रानी के साथ ओरछा आए, लेकिन भवन निर्माण अधूरा था, इसलिए वे और रानी महल में बैठ गए और फिर कभी उस जगह से नहीं उठे। इसलिए रानी ने राजप्रासाद खाली कर दिया। दूसरी ओर नवनिर्मित मंदिर खाली पड़ा रहा, जो उस समय 8 माह 27 दिन में बनकर पूरा हुआ था। सावन तीज के दिन ही रानी रामलला को लाई थीं। अतः इसी खुशी में ओरछा नगरी को इस दिन नववधू जैसा सजाया जाता है।

रामराजा सरकार की गूंज से गुंजायमान होने वाली नगरी ओरछा में श्रीराम को लाने की रट महारानी गणेशकुवर ने जो लगाई, उस रट को कृष्ण दीवानी मीरा ने कुछ इस तरह व्यक्त किया है -



ओरछा



राज महल, ओरछा

मेरौ मन रामहि राम रटै रे।
राम नाम जप लीजै प्राणी, कोटिक पाप कटै रे।
जनन-जनम के खत जु पुराने, नामहि लेत फटै रै।
कनक कटोरे इम्रत भरियो, पीवत कौन नटै रे।
मीरां के प्रभु हरि अबिनासी, मन-मन ताहि पटै रे।

बुन्देलखंड के निवासी रीति कालीन कवि पद्माकर ने सीताराम के बुन्देली भूमि पर चरण रखने पर कई कवित्त लिखे उनमें प्रमुख है -

काहे को बघंबर ओढ़ करो आडंबर अरु,
काहे को दिगंबर हो दूब खाय रहिए।
कहे पद्माकर त्यों काया के कलेस हेत,
सीकर सभित सीत बात ताप सहिए।।
काहे को जपो ये जप, काहे को तपो ये तप,
काहे को प्रपंच पंच पावक में दहिए।
रैन-दिन आठों जाम राम-राम-राम-राम,
सीताराम सीताराम सीताराम कहिए।
आनंद के कंद, जग जियावन, जगत बंद,
दशरथ के नंद के निबाहे ही निबाहिए।।
कहै पद्माकर त्यों पवित्र मन पालिबे कां,
च्यों रे चक्रपानि के चरित्रन को चाहिए।
आनंद बिहारी के बिनोदन में बींध,
गीध और निषाद के गुनानुवाद गहिए।
रैन-दिन आठों जाम राम-राम-राम-राम,
सीताराम-सीताराम-सीताराम कहिए।।

ओरछा के इस मंदिर में आज भी भगवान राम को राजा के रूप में (राम राजा सरकार) पूजा जाता है और गार्ड उन्हें सलामी देते हैं। मंदिर में चमड़े से बनी वस्तुओं का प्रवेश निषिद्ध है। ओरछा में रामलला के मुख्य मंदिर के अलावा भी कई मंदिर हैं, जिनकी अपनी गौरव गाथाएं हैं। पास ही स्थित लक्ष्मी नारायण मंदिर धार्मिक संगीत भित्ति, कलाकृतियों, छत्र तथा चहारदीवारी को कलात्मक जीवन दिए एक प्रमुख आकर्षण है। ओरछा इतिहास 15वीं शताब्दी से शुरू होता है, जब इसकी स्थापना रुद्र प्रताप सिंह जू बुन्देला ने की थी, जो सिकन्दर लोदी से युद्ध भी लड़ा था। सत्रहवीं शताब्दी में राजा वीरसिंह जूदेव द्वारा बादशाह जहांगीर के ओरछा आगमन की स्मृति में निर्मित जहांगीर महल अपने अतीत की यशगाथा स्वयं कहता है। इस महल के विभिन्न भाग तथा छतरियों के आकर्षण, निर्माण तत्कालीन पाषाण कलाकृतियों के उत्कृष्ट नमूने हैं, जो आज भी पर्यटकों का प्रमुख आकर्षण हैं।

लक्ष्मी मंदिर

रामराजा मंदिर के पीछे थोड़ी दूर पर लक्ष्मी मंदिर स्थित है। इसका मुख्य द्वार भी पूर्व की ओर है। वर्गाकार में बने मंदिर की यह विशेषता है कि यह त्रिभुजाकार दिखलाई पड़ता है। दो मंजिले इस भवन के मध्य में गर्भगृह हैं। इस मंदिर में बहुतायत में बुन्देली कला के चित्र बने हैं। इसमें बने वीरांगना झांसी की रानी लक्ष्मी बाई के साथ अंग्रेजों के युद्ध के चित्रों से ऐसा अनुमान लगता है कि सन् 1858 ई. के बाद तक इसमें चित्र बनते रहे।

शीष महल

शीष महल का निर्माण ओरछेश उदोतासिंह (1689-1736 ई.) के शासन काल में हुआ था। यह भवन वर्तमान समय में मध्य प्रदेश पर्यटन विकास निगम की सम्पत्ति है।



प्रवीणराय महल

प्रवीणराय महल का निर्माण ओरछेश रामशाह (1952-1605 ई.) के शासन काल में उनके भाई इन्द्रजीत ने कराया था। इस भवन का निर्माण इन्द्रजीत सिंह ने अपनी प्रेयसी रूपवती गायिका एवं नृत्यांगना प्रवीणराय के आवास हेतु कराया था। यह भवन शीश महल के पीछे स्थित है।

पालकी महल

रामराजा मंदिर के उत्तर में निर्मित यह भवन दो मंजिला है। इसका निर्माण ओरछेश जुझार सिंह (1627-35ई.) ने कराया था। इसकी दूसरी मंजिल की छत का आकार पालकी जैसा है। इसी कारण इसको 'पालकी महल' कहा जाता है। वर्तमान में इसमें ओरछा विकास प्राधिकरण द्वारा संचालित 'पालकी महल' नामक होटल है।

हरदौल की बैठक

हरदौल की कहानी राजा जुझार सिंह (1627-34) के राज्य काल की है। दरअसल, मुगल जासूसों की साजिश भरी कथाओं के कारण इस राजा को शक हो गया था कि उसकी रानी से उसके भाई हरदौल के साथ संबंध हैं। लिहाजा, उसने रानी से हरदौल को जहर देने को कहा। रानी के ऐसा न कर पाने पर खुद को निर्दोष साबित करने के लिए हरदौल ने खुद ही जहर पी लिया और त्याग की नई मिसाल कायम की। शादी-विवाह हो या यज्ञ अनुष्ठानों का भंडारा, लोग सबसे पहले चबूतरों में जाकर राजा हरदौल को आमंत्रित करते हैं। कहा जाता है कि उन्हें निमंत्रण देने से भंडारे में कोई कमी नहीं आती। बुन्देलखण्ड में हरदौल को लोक देवता के रूप में पूजा जाता है। विवाह का आमंत्रण विशेष रूप से कन्या विवाह पर आमंत्रण देने हेतु श्रद्धालु स्वयं यहां उपस्थित होकर विवाह कार्य निर्विघ्न सम्पन्न होने की प्रार्थना करते हैं।

सावन भादों

मंदिर के पास एक बागान है, जिसमें स्थित काफी ऊंचे दो मीनार (वायु यंत्र) लोगों के आकर्षण का केन्द्र हैं, जिन्हें 'सावन भादों' कहा जाता है कि इनके नीचे बनी सुरंगों को शाही परिवार अपने आने-जाने के रास्ते के तौर पर इस्तेमाल करता था। इन स्तंभों के बारे में एक किंवदंती प्रचलित है कि वर्षा ऋतु में हिंदू कैलेंडर के अनुसार सावन के महीने के खत्म होने और भादों

मास के शुभारंभ के समय ये दोनों स्तंभ आपस में जुड़ जाते थे। हालांकि इसके बारे में पुख्ता सबूत नहीं हैं। इन मीनारों के नीचे जाने के रास्ते बंद कर दिए गए हैं एवं अनुसंधान का कोई रास्ता नहीं है। ऐतिहासिक गगनचुंबी सावन भादों स्तंभ देखते ही बनते हैं।

छार द्वारी एवं बजरिया के हनुमान मंदिर

ओरछा की तीर्थ यात्रा 'छार द्वारी' के नाम से प्रसिद्ध हनुमान मंदिर के दर्शन के बिना अपूर्ण मानी जाती है। ओरछा नगर से 8 किमी रामराजा मंदिर के ठीक पीछे लक्ष्मी मंदिर हेतु जो मार्ग है, वही आगे शहर पनाह के गुंदरई दरवाजे से निकलता हुआ छार द्वारी के हनुमान मंदिर तक पहुंचता है। कहा जाता है कि यहाँ प्रतिष्ठित हनुमत लाल जी के आठ फुट ऊंचे विग्रह की प्रतिष्ठा महाराजा जुझार सिंह के भाई कुंवर हरदौल ने कराई थी। बेतवा के तट पर निर्मित महाराजा मधुकर शाह, वीरसिंह देव आदि नरेशों की छतरियां, हम्मामखाना, ऊँटखाना, तोपखाना,



बारूदखाना, नौचौकिया महल के अन्तर्गत रामराजा मंदिर एवं पालकी महल के अतिरिक्त अन्य भवन, आनंद महल बाग, फूलबाग, कल्याण जी का मंदिर, यज्ञशाला आदि अनेक स्थान ओरछा के दर्शनीय स्थलों में गिने जाते हैं। रुद्राणी बुन्देली लोक कलाग्राम में बुन्देलखण्ड की प्राचीन लोक कला तथा बुन्देली व्यंजन का रसास्वाद लिया जा सकता है।

ओरछा के अन्य दर्शनीय स्थलों में जामनी नदी, बेतवा के तीर दक्षिण छोर का वन क्षेत्र विशाल हरीतिमा लिए हुए घाट, सिद्ध बाबा का स्थान, अंजलि माता आश्रम, जुगल किशोर जी का मंदिर हनुमान मंदिर प्रमुख हैं। राजसी ओरछा दुर्ग, राजमहल महर्षि तुंगऋषि की तपोभूमि तुंगारेन के चनघाट, राष्ट्रपति बापू की भस्म विसर्जन स्थली, पालकी महल के साथ नोट घाट सड़क पुल से ओरछा के मंदिरों की सुदूरवर्ती छटा एवं वेत्रवती के दर्शन मात्र से ही प्राणी धन्य होते हैं। ओरछा स्थित शीश महल, राजप्रसाद स्वदेशी तथा विदेशी पर्यटकों का विश्राम स्थल है। मध्य प्रदेश राज्य पर्यटन निगम द्वारा इसका प्रबंध संचालन होता है। ■



बेतवा नदी के तट



वायु मार्ग

ओरछा पहुंचने के लिए निकटस्थ वायु मार्ग खजुराहो है, जो 163 किमी की दूरी पर है। यह एयरपोर्ट दिल्ली, वाराणसी और आगरा से नियमित फ्लाइटों से जुड़ा है।

रेल मार्ग

झांसी ओरछा का नजदीकी रेल मुख्यालय है। दिल्ली, आगरा, भोपाल, मुम्बई, ग्वालियर आदि प्रमुख शहरों से झांसी के लिए अनेक रेलगाड़ियां हैं। वैसे, ओरछा तक भी रेलवे लाइन है जहां पैसंजर ट्रेन से पहुंचा जा सकता है।



सड़क मार्ग

ओरछा झांसी-खजुराहो मार्ग पर स्थित है। नियमित बस सेवाएं ओरछा और झांसी को जोड़ती हैं। दिल्ली, आगरा, भोपाल, ग्वालियर और वाराणसी से यहां से लिए नियमित बसें चलती हैं। ओरछा झांसी से बस से सुगमता से पहुंचा जा सकता है। ओरछा की झांसी से दूरी लगभग 20 किमी है। यात्रियों के ठहरने के लिए धर्मशालाएं तथा लॉज आदि भी हैं।



मेरी सिक्किम यात्रा

डॉ. मुकुल श्रीवास्तव

(भाग-3)

माहात्मा गांधी बाजार से होटल तक पहुँचने का रास्ता ड्राइवर तिलोक हमें अच्छी तरह समझा कर गया था, “आपको सीढ़ियों से उतरना है और टैक्सी स्टैंड पर अम्दु बुलाई के लिए टैक्सी लेनी है।” वहीं हमारा होटल था, जो इंदिरा बाईपास पर स्थित था। कहना बड़ा आसान था, पर मेरे जैसे आदमी के लिए थोड़ा मुश्किल था। इस कहानी को आगे बढ़ाने से पहले सिक्किम की टैक्सी के बारे में बता दूँ, क्योंकि जहाँ तक मेरी जानकारी है, ऐसी टैक्सियाँ पूरे भारत में कहीं न चलती होंगी। आपको जानकर हैरत होगी कि उत्तर भारत की मध्यम वर्ग की शान की शान की सवारी वैगन-आर और ऑल्टो यहाँ ऑटो की तरह चलती हैं। गाड़ियाँ वही रहती हैं, बस आगे का बोन्ट पीले रंग से रँग दिया जाता है। कुछ के ऊपर टैक्सी लिखा रहता है, नहीं तो ये पीला रंग ही किसी कार के टैक्सी होने की निशानी है। पहाड़ी भाग होने के कारण रिक्षा चल नहीं सकता और तीन पहिये वाले ऑटो को चलाना खतरनाक हो सकता है।

आपको पूरे सिक्किम में उत्तर भारत की ये शान की सवारी टैक्सी के रूप में चलती दिखेंगी। एक जिज्ञासा मेरे मन में ही रह गई, जिसका जवाब मैं तलाश नहीं पाया। आमतौर पर पहाड़ी भागों में (कश्मीर, उत्तराखंड) यह माना जाता है कि ऑल्टो और वैगन-आर छोटी गाड़ियाँ होती हैं और कमोबेश कमजोर भी। इसलिए पहाड़ों में इनका बहुतायत से इस्तेमाल नहीं होता। वहाँ बड़ी भारी गाड़ियाँ, जैसे इनोवा, सूमो, क्वालिस जैसी गाड़ियाँ सफल रहती हैं क्योंकि ये ज्यादा मजबूत रहती हैं, पर सिक्किम में इनका इस्तेमाल क्यों ज्यादा होता है, पता नहीं चल पाया। गंगटोक शहर में भी दुपहिया वाहन मुझे न के बराबर दिखे और सुदूर इलाकों में भी यही गाड़ियाँ दिखीं। इसका मतलब आमतौर पर एक सामान्य सिक्किम निवासी गरीब नहीं है, क्योंकि सुदूर पहाड़ों में बसे गाँवों के घरों में भी चार पहिया वाहन खड़े दिखे। वापस मुद्दे पर लौटते हैं। मुझे बताया गया था, अगर हम शैयर्ड टैक्सी लेंगे तो होटल तक किराया बीस रुपये प्रति व्यक्ति लगेगा, और अगर पूरी टैक्सी लेंगे तो डेढ़ सौ रुपये। हम टैक्सी स्टैंड पहुंचे ही थे कि हमारे साथ यात्रा कर रहे एक साथी यात्री मिले जो अपनी पत्नी के साथ टैक्सी करने जा रहे थे। उन्हें भी उसी होटल जाना था। जब उन्होंने हमें देखा तो हमें भी अपने साथ आने के लिए कहा। यह उनकी सदाशयता नहीं बल्कि पैसा बचाने का जुगाड़ था, क्योंकि उन्होंने डेढ़ सौ में पूरी टैक्सी की थी, पर टैक्सी वाले ने साफ-साफ कह दिया ड्राइवर समेत गाड़ी में पांच लोगों से ज्यादा नहीं बैठ सकते। नियम सख्त है। ढाई हजार रुपये का दंड लगेगा। नियम के प्रति ऐसी ईमानदारी अद्भुत थी। वो बड़े आराम से हमें

बैठा के पचास रुपये अतिरिक्त लेता तो भी हम फायदे में रहते, पर उसने ऐसा नहीं किया। हमने एक सजी-संवरी दूसरी टैक्सी ली, जो लाल रंग की ऑल्टो थी, जिसे एक खूबसूरत सांवला लड़का चला रहा था। उसकी बोली से लगा कि उसका ताल्लुक बिहार से है, पर मेरा अंदाजा गलत निकला। उसकी जड़ें उत्तर प्रदेश के बलिया जिले की थी, पर वो पैदा यहीं हुआ था। पढ़ाई-लिखाई में मन नहीं लगा तो माता-पिता ने गाड़ी खरीदवा दी। उसकी वहाँ तीन गाड़ियाँ चलती थीं। उसने एक बोलेरो बलिया भी भेजी थी किराए पर चलवाने के लिए। मैंने उससे पूछा, “कभी अपने माता-पिता के घर (बलिया) जाते हो?” तो बोला, “साल में एक बार वहाँ जा के क्या करेगा? वहाँ गोली पहले चलती है, बोली बाद में।” मैंने कहा, “फिर वही लोग जब बाहर के प्रदेश में जाते हैं तो ठीक कैसे हो जाते हैं?” उसका सीधा जवाब था, “यहाँ कानून टाइट है।” मैं एक बार फिर सोच रहा था ऐसा क्यों? किराया उतना ही पड़ा जितना हमें पहले बताया गया था। न उससे कम न ज्यादा।

इस टैक्सी पुराण के बहाने मैं आपको गंगटोक की ट्रैफिक व्यवस्था के बारे में बताता चलाँ। पूरे शहर में सड़क के किनारे-किनारे एक पैदल पथ है, जिस पर पैदल चलने वाले लोग दिखेंगे। सड़क संकरी हैं, पर सड़कों पर सिर्फ गाड़ियाँ हैं, लोग नहीं। टैक्सी सिर्फ टैक्सी स्टैंड पर रुकेगी, चाहे आपका गंतव्य उससे कितना भी करीब क्यों न हो। टैक्सी कहीं भी कभी भी नहीं रुकेगी। अगले दिन का एक वाकया है। हम लोग घूम कर लौट रहे थे और जोरदार बारिश हो रही थी। सड़क पर लोग नहीं थे, पर हमारी टैक्सी होटल पर नहीं रुकी। उसने हमें भीगने से बचाने के लिए एक दूसरा रास्ता पकड़ा, जो होटल के बेसमेंट में जाता था। वहाँ से होटल को फोन किया गया। होटल वाले ने अपना वो बंद पड़ा बेसमेंट खोला, जिससे चढ़ कर हम



शानदार ट्रैफिक व्यवस्था



सड़क पर बना पैदल पथ

अपने कमरे तक पहुंचे। यह होती है नियमों के प्रति प्रतिबद्धता, जिसका सम्मान भारत के जिस हिस्से में मैं रहता हूँ, वहां नहीं दिखता। रात होते-होते बादल उमड़-धुमड़ के बरसने लगे। गंगटोक के होटल में एसी और पंखे नहीं होते, इसलिए मैंने खिड़की खोल रखी थी। मैं रात भर वृष्टि की टापुर टुपुर सुनता रहा। सुबह गंगटोक बादलों के आगोश में था और हमारा छांगू झील जाने का कार्यक्रम बेकार हो चुका था क्योंकि बारिश से उस रास्ते पर भू-स्खलन हुआ था और वह रास्ता पर्यटकों के लिए बंद कर दिया गया था। इसी रास्ते पर आगे भारत-चीन सीमा नाथू ला पास भी पड़ता है। सीमा देखने की मेरी कोई खास इच्छा नहीं थी, क्योंकि मैं राजौरी में भारत-पाकिस्तान नियंत्रण रेखा देख चुका था, पर छांगू झील न देख पाने का दुख जरूर था। अब हमारे कार्यक्रम में तब्दीली हो रही थी। अब हमें नामची घूमने जाना था, जो गंगटोक से लगभग 70 किमी दूर था। मैंने अपने ड्राइवर तिलोक से पूछा कि वहां क्या है, तो उसने कहा कि कुछ पूजा का है। मैंने सोचा, कुछ बौद्ध धर्म से सम्बन्धित मामला होगा। मेरे लिए ज्यादा मजेदार प्रकृति का साथ था, जो गाड़ियों में चलने के कारण हमें रास्ते में मिलता था।

मैंने पहाड़ों पर इतनी ज्यादा हरियाली कहीं नहीं देखी थी और इतने घने जंगल मन को मोह लेते थे। कश्मीर और उत्तराखंड में भी हरियाली है, पर इतनी नहीं आपको कहीं भी पचास मीटर से ज्यादा खाली पहाड़ नहीं दिखेंगे। चारों ओर सिर्फ पेड़ ही पेड़। यहाँ के पहाड़ों पर खास बात है कि बांस के झुरमुट खूब मिलेंगे, जो यहाँ के पहाड़ों को उत्तर भारत के पहाड़ों से अलग बनाते हैं। दूसरी खास बात है, उन पहाड़ों से गिरते हुए छोटे-मोटे सैकड़ों झरने। जहाँ कोई झरना बड़ा हो गया, उसे एक टूरिस्ट स्पॉट मान लिया गया। यहाँ साल के पेड़ और बांस के झुरमुट सर उठा कर आपका स्वागत करेंगे। नामची की यात्रा हमने भीगे मौसम में शुरू की। गंगटोक के बाहरी हिस्से में भुट्टे बेचने वाली कई महिलाएं दुकान सजा कर बैठी थीं और उनकी दुकान मक्के के खेतों से मिली हुई थी। मतलब, इससे ताजा भुट्टे आपको भारत के किसी पहाड़ी हिस्से में नहीं मिलने वाले। मैं तिलोक से सिक्किम के बारे में पूछ रहा था। उसने भारत का सिर्फ एक शहर देखा था। वो भी कोलकाता,

जहाँ उसकी पहली बीवी का घर था। “पहली बीवी?”

“हाँ, उसने मुझे छोड़ दिया तो मैंने दूसरी शादी कर ली। जब हम लौटेंगे तो मेरी बीवी भी इसी गाड़ी में लौटेगी, क्योंकि नामची उसका मायका था और वो अपने घर गई थी।”

“बच्चे?” मैंने पूछा।

“दो हैं,” उसने बताया, “लेकिन वो गंगटोक में घर पर हैं। वो अकेले गई है।”

“तलाक कैसे होता है?” वह बोला, “हम लोग कोर्ट नहीं जाते। सब समुदाय में ही हो जाता है शांति से। वैसे भी सिक्किम में लड़के कम और लड़कियां ज्यादा हैं और लड़कियां ज्यादा लड़के छोड़ती हैं।” तिलोक कहीं बाहर नहीं जाना चाहता।



सड़क किनारे बिकते भुट्टे



नामची के रास्ते में

वो यह भी चाहता है टूरिस्ट यहाँ खूब आएँ, लेकिन यहाँ बसने के बारे में न सोचें। हम उस भीगते मौसम में आगे बढ़े चले जा रहे थे। खिड़कियाँ खोल दी गईं। इतनी शुद्ध हवा न जाने फेफड़ों में कब जाए?

हम लोगों को नामची जाना था, यह तो पता था, पर वहाँ है क्या, इसकी जानकारी किसी को भी ठीक-ठाक नहीं थी। छांगू झील के कार्यक्रम में परिवर्तन होने के कारण यह वैकल्पिक व्यवस्था थी। खैर, मुझे इससे मतलब नहीं था कि वहाँ क्या होगा? मैं तो देश के पूर्वोत्तर भाग के इस हिस्से की हरियाली को अपनी आँखों में भर लेना चाहता था। यह बात अलग है कि सावन का महीना दूर था। तिस्ता एक बार फिर हमारा साथ दे रही थी। बीच-बीच में बारिश हो रही थी। सूरज का नामोनिशान नहीं था। रास्ते बादलों से भरे हुए थे। हमारी गाड़ी जब उनके बीच से गुज़रती थी तो एक टंडा-सा अहसास होता था। प्रार्थना झंडियों से भरे रास्ते हमें याद दिला रहे थे कि यहाँ प्रकृति से बड़ा कोई नहीं है।

रंग-बिरंगी प्रार्थना झंडियाँ जहाँ पूजा की प्रतीक थीं, वहीं सफेद झंडियाँ शोक और मृत्यु का। सच है, पहाड़ लोगों को धीरज धरना सिखा देते हैं। तभी शायद देश के इस हिस्से में सब कुछ शांत थमा है, सब अपनी बारी का इन्तज़ार करना जानते हैं। किसी को किसी से आगे जाने की कोई जल्दी नहीं है, वो चाहे गाड़ियाँ हों या इंसान। उत्तर भारत के मैदानी इलाकों की तरह बात-बात में प्रतिक्रिया नहीं देते। शायद उनको मालूम है जन्नत की हकीकत। मैं शान्ति से सड़क पर गाड़ियों का अनुशासन देख रहा था। सामने वाली गाड़ी को पास देना उस पहाड़ी मोड़ पर जब दो गाड़ियाँ अगल-बगल होती हैं, दोनों

ड्राइवरों का हँसते-मुस्कराते हुए हाल-चाल लेना बता रहा था कि यह देश का वह हिस्सा नहीं है जहाँ मैं रहता हूँ। हाँ, यह देश का वह हिस्सा जरूर है, जहाँ कोई भी शांति से बगैर किसी को हराए हुए जीतना चाहेगा। पहाड़ आपको जीना सिखा देते हैं। मैं सोच रहा था कि वैसे भी जब आपके हाथ में कुछ न हो तो आप अपने आप धीरज धरना सीख जाते हैं। यहाँ के निवासियों को यह भ्रम नहीं है कि वे शक्तिशाली हैं। यहाँ तो वह सिर्फ और सिर्फ प्रकृति है। रास्ता कहीं अच्छा था और कहीं बहुत खराब। जगह-जगह सड़क बनाने का काम चल रहा था। तीन घंटे की यात्रा के बाद हम नामची पहुँचे।

नामची इलाका गंगटोक की तरह विकसित और साफ-सुथरा था। उसके तीन किमी के बाद हमारी मंज़िल थी, जिसके बारे में हमें सिर्फ इतना पता था कि कोई पूजा स्थल है, पर वह किस धर्म का है, हमें नहीं पता था। गाड़ी पार्किंग में लगी तो हमें ड्राइवर ने कहा, “आप लोग सामने चले जाइए।” कुछ सीढ़ियाँ चढ़ कर हम एक विशाल परिसर में पहुँचे, पर अभी भी कुछ समझ में नहीं आ रहा था। सुरक्षा जांच के बाद आगे बढ़े तो भगवान शिव की एक आदमकद प्रतिमा दिखी। मन में एक निराशा-सी आई। मतलब, एक मंदिर, जिसका कोई ऐतिहासिक महत्त्व नहीं है, यह दिखाने इतनी दूर लाए?

मंदिर तो हमारे इलाके में बहुत-से हैं, इसी उधेड़-बुन में उस सुरक्षा जांच के क्षेत्र से बाहर निकले, जहाँ भगवान शिव की वह मूर्ति लगी हुई थी, पर अब जो हमारे साथ होने वाला था, वो ‘न भूतो न भविष्यति’ वाला मामला था। हम जैसे ही बाहर निकले तो लगा जैसे हमारे सारे भ्रम दूर किए जा रहे हैं। कोई पर्दा खुल रहा हो जैसे। दूर शिवजी की एक विशाल मूर्ति दिखी।

किसी हिन्दू देवता की इतनी विशाल मूर्ति मैंने अभी तक नहीं देखी थी। हाँ, बुद्धजी की विशाल प्रतिमाएं मैंने खूब देखी थीं। मैं एकटक उसको देखते हुए आगे बढ़ रहा था। मूर्ति के चारों ओर मंदिर ही मंदिर। रामेश्वर का भी मंदिर भी वहां दिख रहा था, पर मैं तो सिक्किम में हूँ। यहाँ यह मंदिर कैसे?

सवाल ही सवाल। जैसे-जैसे मैं आगे बढ़ रहा था, धरती का कैनवास बड़ा होता जा रहा था। सबसे पहले मैं अपने सारे सवालों का जवाब चाहता था, पर मेरी पत्नी दर्शन करना चाहती थी, पर उसी वक्त उस परिसर के समस्त मंदिरों के आधे घंटे के लिए बंद होने का समय हो चुका था। इसलिए मेरे पास अपने सारे सवालों का जवाब पाने का मौका था। मैंने एक गाई को भरोसे में लिया और उससे कुछ पता किया। शोफोलोक पहाड़ी पर बने इस विशाल मंदिर की आधारशिला साल 2005 में रखी गई और साल 2013 में इसे लोगों के लिए खोल दिया गया, जिसका उद्घाटन राष्ट्रपति प्रणव मुखर्जी ने किया। शिवजी की मूर्ति की ऊंचाई एक सौ आठ फीट है और यहाँ देश के बारह ज्योतिर्लिंगों और चार धाम के सभी मंदिरों की प्रतिकृति बनाई गई है। मकसद इतना है कि जो लोग अपने जीवन में इन मंदिरों में न जा पाएँ वे यहाँ आकर उनके दर्शनों का लाभ उठा सकें। हमें लग ही नहीं रहा था कि हम किसी मंदिर परिसर में हैं। चारों ओर शांत। पहाड़-बादल-भीड़ के नाम पर लोगों के कुछ झुण्ड और कुछ भी नहीं। किसी तरह के पंडों का कोई आतंक नहीं। हमने शान्ति से उस पूरे परिसर का जायजा लिया।

मैंने न तो चार धाम देखे हैं न ही बारह ज्योतिर्लिंग, इसलिए मेरे लिए एक विजुअल ट्रीट जैसा मामला हो गया। प्रतिकृतियां इतनी शानदार हैं कि आप धोखा खा सकते हैं कि ये

असल हैं या नकल? वैसे भी सिक्किम में बौद्ध धर्म ज्यादा प्रचलित है, इसलिए मोनेस्ट्री के प्रदेश में इतना शानदार मंदिर मन को लुभा रहा था, जहाँ धर्म के नाम पर कोई लूट नहीं थी जहाँ प्रसाद के दुकानों की भरमार नहीं थी जो आपसे कुछ खरीदने के लिए कह रही हों। इस परिसर में बैठकर प्रकृति से एकाकार हो सकते हैं। कहने को यह धार्मिक स्थल था, पर माहौल किसी पर्यटक स्थल जैसा था। जगह-जगह लोग सेल्फी लेने में व्यस्त थे, पर एक सीमा-रेखा जरूर थी। पर्यटक स्थल वाली उच्छृंखलता नहीं थी। मंदिर में घूमते-घूमते दो घंटे बीत चुके थे, इसलिए अब बारी पेट-पूजा की थी। मंदिर परिसर में एक विशाल कैंटीन है, जहाँ खाने-पीने का सारा सामान बाजार भाव से महंगा उपलब्ध है। आप यहाँ बाहर से खाने-पीने का कोई सामान नहीं ला सकते हैं जो लेना है। यहीं से खरीदिए।

आज का दिन धर्म के नाम रहने वाला था। इसके बाद मुझे बताया गया कि हम एक और मंदिर जाएंगे, जो साई बाबा का मंदिर है। मेरे मन में जिज्ञासा थी कि देश के इस हिस्से में भी साई बाबा की पूजा कैसे होती होगी और यह जिज्ञासा मुझे इस मंदिर की ओर ले गई। यहाँ के साई बाबा मंदिर की खास बात यह थी कि यह मंदिर दो मंजिल का था नीचे के परिसर में शिर्डी के साई बाबा की मूर्ति थी, तो ऊपर वाले परिसर में सत्य साई बाबा की मूर्ति लगी थी और उसी मंदिर परिसर में भगवान शिव की भी पूजा हो रही थी। सिक्किम में मेरा एक और दिन समाप्त हो रहा था। ■ (क्रमशः)

डिपार्टमेंट ऑफ जर्नलिज्म एंड मास कम्यूनिकेशन
लखनऊ यूनिवर्सिटी

सर्वेश्वर धाम परिसर



सेहरा में समंदर उकेरता फिल्मकार - संजय लीला भंसाली

श्री अविनाश त्रिपाठी



भूलेश्वर, मुंबई का एक सिमटा-सा कमरा हर रोज रात में और सिमट जाता, जब जिन्दगी के अलग-अलग मसाइल से हार कर एक काबिल शख्स घर लौटता। जले ख्वाब, दरक गई उम्मीद, उसके पैरों में तमाम लज्जिश भर देती। कांपते पाँव से घर लौटता ये शख्स अपने दुधमुहें ख्वाब, अपने कच्चे से बच्चे की आँखों में पिरो देता। इसी ख्वाब बोन के सफर में इस शख्स ने अपने खिलौने खेलने की उम्र वाले बच्चे को 18 बार 'मुगल-ए-आजम' दिखाई। गुमसुम-सा ये छोटा बच्चा जब इस ख्वाब को न समझ पाता न संभाल पाता, तो कोने में रो देता। यही नमकीन पानी इस ख्वाब को सींचने लगे और आज ये छोटा, तनहा, एक कमरे में सिमटा-सा बच्चा हिंदुस्तान के बड़े ख्वाब सरीखे कैनवास का सबसे बड़ा मुसव्विर यानि चितेरा है। दुनिया अहतराम से इस शख्स को संजय, संजय लीला भंसाली के नाम से जानती है।

पिता नवीन भंसाली के रोपे गए ख्वाब के एक-एक रंग को गाढ़ा करते संजय हिंदुस्तान के सबसे नामचीन, काबिल निर्देशक बन गए, जिनकी फिल्म सिर्फ फिल्म नहीं, हजारां बेइतिहा खूबसूरत पेंटिंग का सहेजा हुआ कोलाज होती है। तंगहाल बचपन, फिल्म प्रोड्यूसर पिता की नाकामी और एक हद पैसों की दिक्कत संजय को तनहा बनाती जा रही थी।

पिता के हर टूटे ख्वाब की टूटी किर्चे संजय को मजरूह करती जा रही थी। घर पर उलझनें बढ़ जातीं तो संजय स्कूल में खुद को हल्का करता, स्कूल का दबाव बढ़ता तो स्कूल से

लौटकर संजय एक कोने में सिमट जाता। एक दिन पिता उसे फिल्म के सेट पर ले गए, जहाँ हेलन के पैर थिरक कर जमीन पर पेंटिंग बना रहे होते हैं और दिलीप साब अपने अंदाज में कुछ बोलते हैं, जिनकी अदाएगी संजय के गीले मन पर छप जाती है। संजय धीरे-धीरे कद और जेहन से बड़े हो रहे थे। बचपन की हर बात अब गहरी होकर संजय को मजबूत बना रही थी। गुजिश्ता वक्त गीले निशां को पुख्ता और गाढ़ा करता गया और संजय पुणे फिल्म इंस्टिट्यूट का हिस्सा बन गए। इन तीन सालों में संजय ने सिनेमा के सफेद कैनवास को दुनिया भर के सबसे खूबसूरत रंग से भरने के ख्वाब देखने शुरू कर दिए।

फिल्म इंस्टिट्यूट से बाहर निकल संजय के अधपके ख्वाब को सेंकने का काम विधु विनोद चोपड़ा ने किया। 'परिदा' फिल्म में विधु को असिस्ट करते संजय ने एक गाना शूट किया। गाना थिएटर में जब गूजा, दर्शकों में एक बड़ा वर्ग उस वक्त का दूसरे काम में इस्तेमाल करने उठ गया। गाना खूबसूरत था, लेकिन परदे पर अपने रंगो-आब से लोगो को लुभा नहीं रहा था। एक किस्म का सादा पन गाने पर लोगों की निगाह नहीं खींच पा रहा था। थिएटर में मौजूद संजय अपने हुनर का ये हाल देख एक अहद करते हैं कि गाने को खूबसूरत जिस्म, सुकून भरी रूह, ऐसा शादाब दिल देंगे कि कोई उठने की जुर्रत न कर सके। अब संजय दूसरे के ख्वाब की बजाय अपने सपनों को हरा करने के फिराक में लग गए। शिद्दत भरी कोशिश और तवील वक्त के बाद 'खामोशी' को उसकी जुबां मिल गई। अपनी पहली फिल्म में संजय ने बेहद खामोशी से वो कह दिया जो संजय को कतार से अलग कर गया। एक लड़की के अपने गूंगे बहरे माँ-बाप को जहाँ में अहतराम दिलाने की कोशिश में कहीं संजय खुद बयानी करते दिखे। 5 साल की मेहनत से लिखी स्क्रिप्ट जब परदे पर उभरी तो लोग संगीत, अभिनय और खामोश आवाज के दीवाने हो गए। हिंदी सिनेमा में संजय के आने के इस उद्घोष को हिंदी फिल्म इंडस्ट्री ने हाथों-हाथ लिया। बाप को जो नहीं मिल पाया, उस सम्मान की यात्रा उनका बनाया किरदार कर रहा था।

संजय का दिल बेहद संवेदनशील था और मोहब्बत को देखने का उनका खास नजरिया था। यहाँ प्रेम पाने से ज्यादा देने में मुखर होता था। अपनी 'हम दिल दे चुके सनम' में संजय ने फिल्म के एक-एक फ्रेम को पेंटिंग सरीखा बना दिया। गुजरात और राजस्थान के सेहरा का उफनता लोक संगीत सेहरा में इस कदर गूजने लगा कि रेत रेत खिलखिला उठी। ऐश्वर्या की कशिश, सलमान के इश्क में फना होना, और अजय के ईमानदार अक्स को संजय ने इस तरह उभारा कि सालों तक ये किरदार दिल के एक हिस्से पर काबिज रहे। मोहब्बत में कुर्बानी



सिर्फ कुर्बानी नहीं होती, प्रेम में मोक्ष पाने का तरीका भी होता है। 'हम दिल दे चुके सनम', इसी कुर्बानी को और बड़ा ओहदा देते-देते मोक्ष के स्तर तक पहुंच जाती है। नंदिनी (ऐश्वर्या राय) महान संगीतज्ञ पंडित दरबार की बेटी है। दरबार से संगीत सीखने समीर (सलमान खान) इटली से आता है और नंदिनी की स्वर लहरियों में उलझ जाता है। दोनों की आवाज और राग में मोहब्बत का मुजस्समा बनने लगता है और ये पता चलते ही दरबार, समीर को घर से निकाल देता है। नंदिनी की शादी वनराज (अजय देवगन) से हो जाती है। नंदिनी का जिस्म निढाल-सा रहता है क्योंकि उसकी रूह तो समीर के साथ चली गई है। ये देख पति वनराज अपने हार का बदला नहीं लेता बल्कि मोहब्बत के सबसे अप्रतिम रूप, मोक्ष की तरफ बढ़ता है। वो नंदिनी को समीर से मिलाने दरिया, जमीन-आसमान एक कर देता है। बेलौस और निष्पाप मोहब्बतें खामोश भी रहें तो देर तक और दूर तक गूंजती रहती हैं। वनराज की कोशिश समीर से मिलाने की होती है, लेकिन इस प्रक्रिया में नंदिनी उसके बाए कंधे के ठीक नीचे, हमेशा के लिए आ जाती है।

मोहब्बत की इस खूबसूरत दास्तां को संजय भंसाली ने इश्क के गुलाबी रंग सेफ्रेम दर फ्रेम पेंट किया है। अब आई 'देवदास' क्लासिकल भले न हो, लेकिन इससे खूबसूरत फिल्म बनाना बेहद मुश्किल होगा। छोटे और बेतरतीब कमरे में रहने वाला संजय अब हर घर (सेट) को ख्वाब सरीखा सुन्दर और बेहद विशाल बनाना चाहता था। बचपन के हर अभाव का बदला अब संजय अपनी फिल्म में ले रहे थे, बिना लड़े, बिना आवाज किए उनका आक्रोश रोमांस की शक्ति में निखर रहा था। 'देवदास' ने कामयाबी की नई इबारत लिख दी। संजय मोहब्बत, रकाबत, हिज्र को नया चेहरा पहना गए। 'देवदास', जहाँ रौशनी का त्योंहार था, 'ब्लैक' अँधेरे का वो किस्सा था जो अमिताभ अपनी आवाज से रानी मुखर्जी की आँख में डालते

हैं। रानी की आँख तक पहुंचते-पहुंचते ये किस्सा रोशन हो जाता है और संजय को 'संजय लीला भंसाली' बना देता है।

अपने सफर में संजय 'सांवरिया' तक पहुंचते-पहुंचते कुछ लड़खड़ा गए। काल्पनिक-सी दुनिया की नीली रौशनी में संजय का चेहरा धुंधला-धुंधला-सा दिखा, लेकिन फिर 'गुजारिश' में संजय ने दुनिया की परवाह किए बिना अपने उसी चेहरे को रौशनी दे दी। एक अपाहिज शख्स की मौत की अपील हर संवेदनशील हिंदुस्तानी को भरपूर सुनाई दी। अब 15 साल से देखे जा रहे ख्वाब को जिस्मानियत हासिल होती है और 'बाजीराव मस्तानी' मोहब्बत की आसमानी दास्तां बन गई। फिल्म का एक-एक हिस्सा संजय लीला भंसाली के होने का सबूत देता है। बेहद खूबसूरत सेट, रचे गए नृत्य शौर्य की शानदार दास्तां परदे पर आती है तो साँसे रुक जाती है।

'पद्मावत' भले ही अलग-अलग तरह के विवाद में रही, लेकिन वीर रस के साथ शृंगार का ऐसा अद्भुत रंग बिखेरना महज कमाल हो सकता है। रानी पद्मावती के रूप, कौशल और सम्मान की लड़ाई को भंसाली ने परदे पर उकेरा तो सदियों पहले का इतिहास पन्नों से निकलकर जिंदा शक्ति ले लेता है। दीपिका पादुकोण, शाहिद और रनवीर सिंह के किरदारों को संजय बखूबी तराशते हैं। गानों के शूट करने का भंसाली का खास तरीका है। किरदार की बोली की जगह से संजय फोक को गीत में उतारते हैं और सिनेमा में उसे परिवर्तित करते-करते, उसे नई ऊँचाई दे देते हैं।

फिल्म अच्छी और भी बनती हैं लेकिन, लेकिन हर फिल्म को अपने खास लहजे से बिलकुल अलग बिलकुल मुखल्लिफ अंदाज देने वाले सिर्फ संजय लीला भंसाली हो सकते हैं। ■

फिल्म निर्माता, समीक्षक, टीवी पत्रकार,
अंतरराष्ट्रीय फिल्म समारोह में ज्यूरि एवं सदस्य



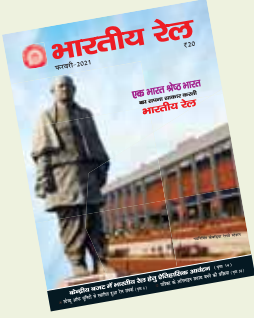
भारतीय रेल

आपकी अपनी लोकप्रिय पत्रिका

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

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

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



भारतीय रेल

की सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

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



सदस्यता शुल्क

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

(वार्षिक सदस्यता शुल्क विशेषांक के साथ)

भुगतान का माध्यम

ऑनलाइन

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

ऑफलाइन

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

सदस्यता फॉर्म

नाम

पता

पोस्ट..... जिला.....

राज्य..... पिन कोड

मोबाइल..... ई-मेल

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

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



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