



भारतीय रेल

मई-2021

₹ 20

प्राणवायु का संचार करती ऑक्सीजन एक्सप्रेस



47 ऑक्सीजन
एक्सप्रेस

185 टैंकर्स

राज्यों की सहायता हेतु
4400 कोविड केयर कोच में
70000 बेड की व्यवस्था

2960
मेडिकल टन

मेडिकल
ऑक्सीजन
7 मई, 2021 तक

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 (₹)
बैक कवर	13,300	11,400	10,450
सेकेण्ड कवर	12,350	10,450	9,500
थर्ड कवर	11,400	9,500	8,550
पूरा पृष्ठ (विशेष स्थिति, जैसे टेक्स्ट से पूर्व व बाद में)	9,500	8,550	7,600
पूरा पृष्ठ	8,550	7,600	6,650
आधा पृष्ठ	6,650	5,130	4,180
सेंटर स्प्रेड	17,000	15,000	13,300
सेंटर स्प्रेड (दो पेज इकट्ठे (स्पेशल 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

ऑक्सीजन एक्सप्रेस की तसवीर

फॉलो करें

Twitter : @bhartiyarailrb
Facebook : bhartiya railpatrika
Instagram : bhartiya railpatrika

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



रेल मंत्री ने झारखंड में हंसडीहा-गोड्डा नई रेल लाइन राष्ट्र को समर्पित की 5



देश में प्राणवायु पहुंचाने में मदद करती ऑक्सीजन एक्सप्रेस 7



भारतीय रेल ने राज्यों की सहायता हेतु 4400 कोविड केयर कोच तैनात किए 10

- 12 रेलवे परिसर एवं रेलगाड़ियों में फेस मास्क पहनना जरूरी
- 13 भारतीय रेल पर भारत रत्न डॉ. भीम राव अम्बेडकर का जन्मदिवस मनाया गया
- 15 कारोबारी सुगमता हेतु मालभाड़ा के ऑनलाइन भुगतान प्रणाली के दिशानिर्देश जारी
- 18 रेलवे ने वित्त वर्ष 2020-21 के दौरान 10 प्रतिशत अधिक रिकॉर्ड माल ढुलाई की
- 18 भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 2020-21 में सबसे अधिक स्कैप...
- 20 मध्य रेल के पॉइंट्समैन श्री मयूर शेलके ने अपनी बहादुरी से एक बच्चे की जान बचाई
- 21 मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल गलियारा...
- 22 35 दिनों में भारत की सबसे बड़ी आधिकारिक संरचना के निर्माण हेतु अनुबंध
- 23 संसद में रेल
- 36 खेल जगत
- 40 शुरू शुरू में ब्रिटेन में रेलों का विरोध
- 43 रेलगाड़ियों के मॉडल के रचयिता- आकाश कांबले
- 45 रेलों के अंचल से
- 56 इत्ती-सी खुशी
- 60 वृद्धावस्था : सब दिन होत न एक समाना
- 63 उदास वक्त में खुश रहने के नुस्खे
- 64 कालिंजर दुर्ग
- 72 अभिनय और नृत्य का करिश्मा माधुरी दीक्षित



भारतीय रेल ने 12000 एचपी डबल्यूएजी 12बी का 100वां इंजन अपने बेड़े में शामिल किया

19



गोवा की यादगार सैर श्री महेंद्र मरोडकर

68

श्री वी. वी. बालकृष्णन

श्री विमलेश चन्द्र

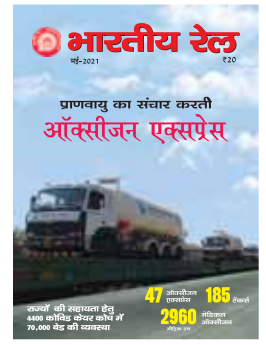
सुश्री कल्पना मनोरमा

श्री अंकुश्री

श्री जसविंदर शर्मा

श्री सुरेन्द्र अग्निहोत्री

श्री अविनाश त्रिपाठी



जीवन रक्षक बनती भारतीय रेल की ऑक्सीजन एक्सप्रेस

कोविड-19 की अचानक आई दूसरी लहर ने देशवासियों को बहुत ही बुरी तरह से झकझोर कर रख दिया है। कोविड संक्रमण में कुछ स्वास्थ्य परिस्थितियों के उपचार में ऑक्सीजन की उपलब्धता एक मुख्य अंग बन गई है। देश के कुछ राज्यों के अस्पतालों में तरल मेडिकल ऑक्सीजन की कमी के कारण मरीजों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा था। ऐसी विपरीत परिस्थितियों में इन राज्यों तक ऑक्सीजन पहुँचाना भारतीय रेल के लिए भी एक चुनौती भरा कार्य था।

भारतीय रेल ने अपने मूल मंत्र 'हर एक जीवन अमूल्य है' को एक बार फिर चरितार्थ करते हुए तुरंत देश के विभिन्न क्षेत्रों के लिए ऑक्सीजन एक्सप्रेस दौड़ानी शुरू कर दी हैं। 7 मई, 2021 तक 47 ऑक्सीजन एक्सप्रेस द्वारा महाराष्ट्र, उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, दिल्ली, हरियाणा तथा तेलंगाना को 2,960 मीट्रिक टन मेडिकल ऑक्सीजन पहुँचाई गई है। यह प्रक्रिया सतत् रूप से चल रही है।

ऑक्सीजन एक्सप्रेस को चलाना कोई हँसी-खेल नहीं था, क्योंकि इसके परिचालन में काफी तकनीकी दिक्कतें थीं। ऑक्सीजन फ्लैट वैगनों पर रोड टैंकरों के साथ रोल ऑन रोल ऑफ (रो-रो) सेवा के माध्यम से पहुंचाया जाना था। रोड ओवरब्रिज्स की ऊँचाई की सीमाओं तथा कुछ स्थानों पर ओवर हेड इक्विपमेंट के कारण एक प्रकार की ऊँचाई वाले रोड टैंकरों का परिचालन करना संभव नहीं था। अंततः रेलवे ने रोड टैंकर के मॉडल टी-1618 को 1,290 मिमी ऊँचाई वाले फ्लैट वैगनों पर रखे जाने के लिए व्यवहार्य पाया। सुरक्षा मानकों का पालन करते हुए रेलवे ने कुछ खंडों पर गति की सीमाओं के साथ ओडीसी (ओवर डायमेंशनल कंसाइन्मेंट) और रो-रो के रूप में आपूर्ति करना शुरू कर दिया।

एक तकनीकी दिक्कत यह भी थी कि ऑक्सीजन क्रायोजेनिक और खतरनाक रसायन है। इसलिए रेलवे को अचानक त्वरण, मंदी से बचना पड़ता है, बीच-बीच में प्रेशर की जांच करना भी जरूरी है, खासकर जब यह भरी हुई स्थिति में हों। रेलवे ने इसे चुनौती के रूप में लेते हुए मार्ग का खाका तैयार किया और चालक दल को प्रशिक्षित किया।

ऑक्सीजन एक्सप्रेस की अबाध और तेज आवाजाही के लिए उसे ग्रीन कॉरिडोर उपलब्ध कराया जा रहा है। सभी सुरक्षा मापदंडों को ध्यान में रखते हुए रूट मैपिंग की गई है। संबंधित क्षेत्रीय रेलवे से समन्वय स्थापित कर चालक दल को बदलने एवं ईंधन भरने में कम से कम समय लगे, यह सुनिश्चित किया जा रहा है।

भारतीय रेल ने कोविड महामारी की पहली लहर के समय ही मरीजों के आइसोलेशन के लिए कोविड केयर कोच तैयार कर लिए थे। वर्तमान में 4,400 से अधिक कोविड केयर कोच में 70,000 से अधिक बेड की सुविधा उपलब्ध है। इनमें से कई कोचों का गुजरात, दिल्ली, महाराष्ट्र, मध्यप्रदेश, नगालैंड तथा अन्य राज्यों द्वारा उपयोग किया जा रहा है।

भारतीय रेल को 'देश की जीवन रेखा' कहा जाता है। अपनी अपूर्व तत्परतापूर्ण सेवाओं के साथ भारतीय रेल एक बार फिर इसे वास्तविक मायनों में सही साबित कर रही है।

आप भी कोविड के खिलाफ लड़ाई में देश का साथ दें, अपने घर पर ही रहें, मास्क पहनें, बार-बार हाथ धोएं तथा शारीरिक दूरी का पालन करें। वैक्सीन जरूर लगवाएं।

लॉकडाउन के बीच यह अंक निकाला जा रहा है। आशा है, यह अंक आपके लिए काफी उपयोगी साबित होगा। इसे और बेहतर बनाने के लिए अपने बहुमूल्य सुझावों से हमें अवगत कराना न भूलें। ■

रेल मंत्री ने झारखंड में हंसडीहा-गोड्डा नई रेल लाइन राष्ट्र को समर्पित की

- नई हंसडीहा-गोड्डा रेल लाइन से यह इलाका तेजी से तरक्की करेगा, रोजगार की नई संभावनाएं पैदा होंगी और भविष्य में किसान रेल के माध्यम से यहां के किसान अपनी उपज को बाहर भेज सकेंगे - श्री गोयल



झारखंड में हंसडीहा-गोड्डा नई रेल लाइन राष्ट्र को समर्पित करते हुए रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल, साथ में हैं रेलवे बोर्ड के मुख्य कार्यकारी अधिकारी एवं अध्यक्ष श्री सुनीत शर्मा

झारखंड का चहुंमुखी विकास सुनिश्चित करने के लिए रेल, वाणिज्य और उद्योग, उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 8 अप्रैल को हंसडीहा-गोड्डा नई लाइन को राष्ट्र को समर्पित किया और वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से गोड्डा-नई दिल्ली हमसफर स्पेशल ट्रेन को हरी झंडी दिखाई। इस नई लाइन से बेहतर परिवहन सुविधा, लागत प्रभावी और वस्तुओं की त्वरित आवाजाही में लाभ होगा और झारखंड के दुमका और गोड्डा में सामाजिक-आर्थिक विकास को गति मिलेगी। इस आयोजन के दौरान रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और सीईओ, श्री सुनीत शर्मा और अन्य गणमान्य व्यक्ति उपस्थित थे।

इस अवसर पर बात करते हुए, श्री पीयूष गोयल ने कहा, “झारखंड अपने खनिजों और कई पवित्र स्थानों के लिए प्रसिद्ध है और भारतीय रेल इस राज्य की असल क्षमता को वास्तविकता में बदलने में अपना योगदान दे रही है। इस हंसडीहा-गोड्डा परियोजना को 2011 में मंजूरी दी गई थी, हालांकि 2014 तक कोई प्रगति नहीं हुई थी। 2014 में जब प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने परियोजनाओं की समीक्षा की, तो यह खुलासा हुआ था कि अभी तक इस परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण भी नहीं हुआ था। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के निर्देश पर, इस नई लाइन परियोजना पर तेजी से प्रगति हुई। अब तक इस परियोजना ने 550 करोड़ रुपये के निवेश को आकर्षित किया है। इस नई लाइन से क्षेत्र में और अधिक रोजगार पैदा होगा। भविष्य में इस क्षेत्र से उपज भेजने के लिए किसान रेल शुरू की जा सकती है।”

श्री गोयल ने यह भी कहा कि वर्तमान में झारखंड में 20,000 करोड़ रुपये के निवेश के साथ 36 रेल परियोजनाओं पर काम चल रहा है। उन्होंने कहा कि ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर, जो झारखंड से होकर गुजरता है, राज्य की

अर्थव्यवस्था को गति प्रदान करेगा। भारतीय रेल नया इंफ्रास्ट्रक्चर खड़ा करने, अपने नेटवर्क की क्षमता बढ़ाने और प्रतिष्ठित ग्राहकों को बेहतर सुविधाएं प्रदान करने की दिशा में प्रयास कर रही है। इस लक्ष्य की ओर भारतीय रेल ने झारखंड में हंसडीहा-गोड्डा नई लाइन परियोजनाओं की शुरुआत की है। झारखंड राज्य में बुनियादी ढांचे के काम के विकास और यात्री सुविधाओं को प्रदान करने के लिए 663 करोड़ रुपये का कुल खर्च किया गया है।

हंसडीहा-गोड्डा नई लाइन की स्थापना से इस हिस्से के लिए बुनियादी ढांचे के निर्माण और कनेक्टिविटी में तेजी आएगी। नई लाइन परियोजना की कुल लंबाई 32 किमी है, जो झारखंड के गोड्डा और दुमका जिलों से गुजरती है। इस परियोजना में कुल पांच स्टेशन हैं - हंसडीहा, गंगवारा, पौरैयाहाट, कथवन और गोड्डा। सभी पांचों स्टेशनों में बुनियादी ढांचा विकास और यात्री सुविधाओं को बढ़ाया गया है। इस 32 किमी नए स्ट्रेच की गति क्षमता 120 किमी प्रति घंटा है। नई लाइन परियोजना को चालू करते समय दो प्रमुख पुलों और तैंतीस छोटे पुलों का निर्माण किया गया है।

हंसडीहा-गोड्डा रेलवे लाइन एक कोल प्रायरीटी प्रोजेक्ट है और रेलवे ने कोयले जैसे औद्योगिक इनपुट्स की आवाजाही और कारोबार और उद्योगों के तेजी से विकास को ध्यान में रखते हुए परियोजना को तेजी से पूरा करने के लिए हर संभव कदम उठाए हैं। इसके अलावा, इस नई लाइन में ट्रेन सेवाओं की शुरुआत से यात्रियों को भारत की राजधानी दिल्ली की ओर जाने में लाभ होगा। गोड्डा से नई दिल्ली जाने वाली इस नई सुपरफास्ट हमसफर एक्सप्रेस ट्रेन के आने से यात्री भागलपुर होते हुए नई दिल्ली तक की आरामदायक यात्रा कर सकेंगे। ■

देश में प्राणवायु पहुंचाने में मदद करती



ऑक्सीजन एक्सप्रेस

47

ऑक्सीजन
एक्सप्रेस

185

टैंकर्स

2960
मीट्रिक टन

मेडिकल
ऑक्सीजन

174

महाराष्ट्र

729

उत्तर प्रदेश

249

मध्य प्रदेश

1334

दिल्ली

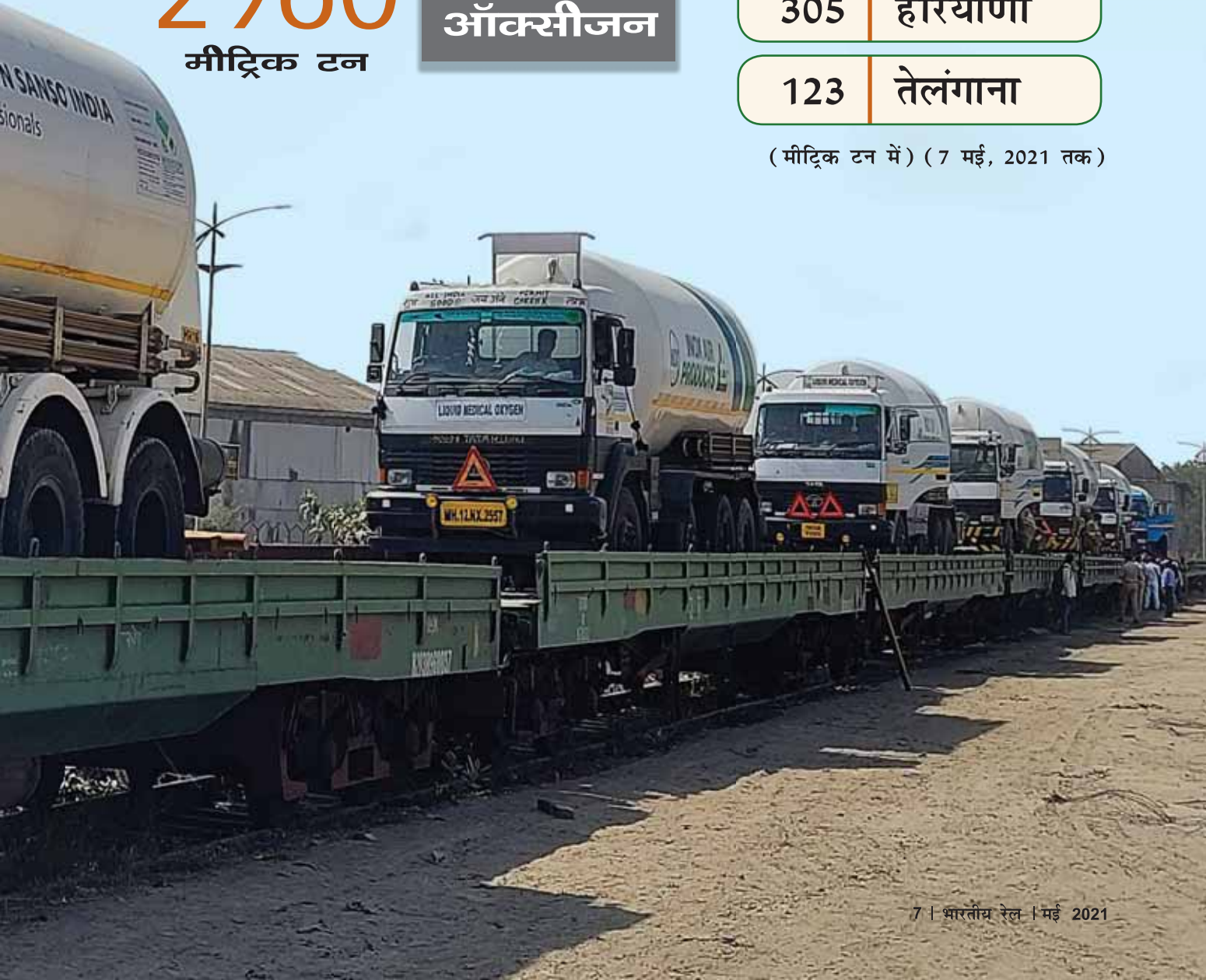
305

हरियाणा

123

तेलंगाना

(मीट्रिक टन में) (7 मई, 2021 तक)



कोरोना की दूसरी लहर में मेडिकल ऑक्सीजन की आपूर्ति एक चुनौती बन गई थी। भारतीय रेल विभिन्न राज्यों की मांग पर यथासंभव मात्रा में ऑक्सीजन की आपूर्ति करने को लेकर अपनी पूर्ण प्रतिबद्धता से काम कर रही है।

रेलवे ने 7 मई तक विभिन्न राज्यों में 185 टैंकरों में लगभग 2960 (अनुमानित) मीट्रिक टन चिकित्सा उपयोग हेतु ऑक्सीजन की आपूर्ति की है। 47 ऑक्सीजन एक्सप्रेस ने अपनी यात्रा पहले ही पूरी कर ली है।

दिल्ली के लिए हापा और मुंद्रा से 244 मीट्रिक टन ऑक्सीजन लेकर 2 और ऑक्सीजन एक्सप्रेस 4 मई को दिल्ली पहुंची। इन दोनों एक्सप्रेस के दिल्ली में पहुंचने के बाद 24 घंटों की अवधि में 4 मई, 2021 तक दिल्ली को मिलने वाली कुल ऑक्सीजन की मात्रा 450 मीट्रिक टन हो गई है।

तेलंगाना को भी दूसरी ऑक्सीजन एक्सप्रेस द्वारा अंगुल से 60.23 मीट्रिक टन की आपूर्ति की गई। बोकारो से निकली ऑक्सीजन एक्सप्रेस ने लखनऊ में 79 टन ऑक्सीजन की आपूर्ति की।

अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड, श्री सुनील शर्मा ने पत्रकारों से बातचीत करते हुए बताया कि कोविड संक्रमण में कुछ स्वास्थ्य स्थितियों के उपचार में ऑक्सीजन की उपलब्धता एक मुख्य अंग है। चूंकि रेलवे एक बार में बहुत अधिक मात्रा में तरल ऑक्सीजन पहुंचा सकती थी इसलिए मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र की राज्य सरकारों ने रेलवे द्वारा तरल मेडिकल ऑक्सीजन (एलएमओ) टैंकर ले जाने की संभावनाएं तलाशने के लिए रेल मंत्रालय से संपर्क किया था। हमेशा की तरह सेवा में सदैव तत्पर रहने वाली रेलवे ने तत्काल तकनीकी स्तर पर एलएमओ की ढुलाई की संभावना का पता लगाया। एलएमओ फ्लैट वैगनों पर रोड टैंकरों के साथ

ऑक्सीजन एक्सप्रेस के सुगम संचालन में प्रमुख सावधानियों को ध्यान में रखा गया है जो निम्न हैं:-

- ऑक्सीजन एक्सप्रेस की अबाध और तेज आवाजाही के लिए उसे ग्रीन कॉरिडोर मुहैया कराया गया है।
- ऑक्सीजन एक्सप्रेस सभी सुरक्षा मापदंडों को ध्यान में रखते हुए रूट मैपिंग की गई है। लिक्विड मेडिकल ऑक्सीजन क्रायोजेनिक लोड होने के कारण इसकी गति और त्वरण (एक्सेलरेशन) का गहनता से ध्यान रखा गया है।
- इसमें ओवर डायमेंशन कन्साइनमेंट (ODC) के तहत विश्लेषण कर सावधानियाँ बरती जाती हैं।
- अन्य रेलवे जोनों के साथ इसके सुगम संचालन में बेहतर ताल मेल किया जाता है। जिससे चालक दल को बदलने एवं फ्यूल भरने में कम से कम समय सुनिश्चित किया जा सके।
- ऑक्सीजन एक्सप्रेस की सुचारू आवाजाही के लिए रैम्प आदि की आवश्यक व्यवस्था की गई है।

रोल ऑन रोल ऑफ (रो रो) सेवा के माध्यम से पहुंचाए जाने थे।

रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) की ऊंचाई की सीमाओं और चुनिंदा स्थानों पर ओवर हेड इक्विपमेंट (ओएचई) के कारण विभिन्न विशेषताओं वाले रोड टैंकरों में से 3,320 मिमी ऊंचाई वाले रोड टैंकर के मॉडल टी 1618 को 1,290 मिमी ऊंचाई वाले फ्लैट वैगनों (डीबीकेएम) पर रखे जाने के लिए व्यवहार्य पाया गया। परिवहन के मानकों का परीक्षण सुनिश्चित करने के क्रम में विभिन्न स्थानों पर परीक्षण कराए गए।



डीबीकेएम वैगन का उद्योग और रेलवे के प्रतिनिधियों द्वारा संयुक्त रूप से लेखा-जोखा लिया गया।

इस माप के आधार पर, रूट के लिए स्वीकृतियां ली गई थीं और पाया गया कि ओवरहेड मंजूरीयों के आधार पर कुछ खंडों पर गति की सीमाओं के साथ ओडीसी (ओवर डायमेंशनल कंसाइनमेंट) और रो रो के रूप में आपूर्ति करना संभव होगा।

श्री शर्मा ने बताया कि चूँकि ऑक्सीजन क्रायोजेनिक और खतरनाक रसायन है, इसलिए रेलवे को अचानक एक त्वरण, मंदा से बचना पड़ता है, बीच-बीच में प्रेशर की जांच करनी पड़ती है, खासकर जब यह भरी हुई स्थिति में हो। रेलवे ने इसे चुनौती के रूप में लेते हुए मार्ग का खाका तैयार किया और लोगों को प्रशिक्षित किया।

क्रायोजेनिक टैंकरों में एलएमओ की रो रो संचालन के लिए वाणिज्यिक बुकिंग और भाड़े का भुगतान सुनिश्चित करने के क्रम में रेलवे ने इस मसले पर हर जरूरी विवरण और मार्गदर्शन उपलब्ध कराने के लिए 16 अप्रैल 2021 को एक परिपत्र जारी किया।

‘तरल मेडिकल ऑक्सीजन की दुलाई से संबंधित मुद्दों’ के विषय पर 17 अप्रैल 2021 को रेलवे बोर्ड के अधिकारियों और राज्य परिवहन आयुक्तों की उद्योग जगत् के प्रतिनिधियों के साथ एक बैठक हुई थी, जिसमें लिए गए फैसले के अनुसार टैंकर की व्यवस्था परिवहन आयुक्त, महाराष्ट्र द्वारा की गई थी। ये खाली टैंकर कलंबोली/बोइसर, मुंबई और आसपास के रेलवे स्टेशनों से भेजे गए तथा तरल मेडिकल ऑक्सीजन के लदान के लिए उन्हें विजाग और जमशेदपुर/राउरकेला/बोकारो भेजे गए।

उक्त फैसले के पालन के लिए, रेलवे मंडलों को तत्परता से ट्रेलर्स प्राप्त करने और फिर लदान सुनिश्चित करने के लिए निर्देश जारी किए गए हैं। रैम्पों का निर्माण किया गया ताकि अनलोडिंग में समस्या न हो। 18 अप्रैल 2021 को बोईसर (पश्चिम रेलवे) में एक परीक्षण किया गया था, जहां एक भरे हुए टैंकर को एक फ्लैट डीबीकेएम पर रखा गया और सभी जरूरी माप की गई थी।

रेलवे ने विभिन्न स्थानों पर टैंकरों की खानगी की संभावनाओं को देखते हुए पहले ही जगह-जगह डीबीकेएम वैगन पहुंचा दिए हैं। राज्य सरकारों की मांगों के संबंध में रेलवे मंडलों को सूचना दे दी गई है। सीएफटीएम और पीसीओएम उद्योग और राज्य सरकारों के साथ संपर्क में है। रेलवे बोर्ड ने सभी जीएम को पूरी तरह तैयार रहने और रेल द्वारा ऑक्सीजन की आपूर्ति में राज्य व केन्द्र सरकार की एजेंसियों को सक्रिय रूप से सहयोग करने के निर्देश दिए हैं। रेलवे बोर्ड में ईडी/टीटी/ एफ को नोडल अधिकारी के रूप में नामित कर दिया गया है।

तरल ऑक्सीजन की आपूर्ति को लेकर कई बधाएं भी हैं, जिसमें क्रायोजेनिक टैंकर्स की उपलब्धता, इन्हें लेकर चलने वाली रेलगाड़ियों की अधिक या कम रफ्तार, इन्हें उतारने के लिए उपयुक्त प्रबंध इत्यादि शामिल हैं। साथ ही, ऑक्सीजन एक्सप्रेस के लिए मार्गों का निर्धारण भी एक चुनौती है, जिसमें प्रयास न्यूनतम व्यस्त रेल मार्गों के इस्तेमाल का रहता है क्योंकि मार्गों में कई आरयूबी और एफओबी भी आते हैं। इन सब परिस्थितियों को देखते

रेल कोच फैक्ट्री ने 1,210 किलोग्राम ऑक्सीजन अस्पताल भेजी



कोरोना महामारी के बढ़ते संकट के बीच देश में ऑक्सीजन की मांग में बेतहाशा बढ़ोत्तरी को देखते हुए रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला ने आगे आकर अपने ऑक्सीजन प्लांट से 1,210 किलोग्राम तरल ऑक्सीजन गुरु नानक मेडिकल कॉलेज और अस्पताल, अमृतसर को सप्लाई की, ताकि लोगों की जान बचाई जा सके। इसे एक गैस उत्पादन फर्म के माध्यम से मेडिकल ऑक्सीजन के तौर पर अमृतसर स्थित अस्पताल को भेजा गया है।

इससे आरसीएफ के कोच उत्पादन में कुछ असर तो जरूर पड़ेगा, मगर कोरोना मरीजों की इमरजेंसी जरूरत से निपटने के लिए यह सप्लाई जरूर मददगार सिद्ध होगी। आरसीएफ में तीन किलोलीटर का तरल ऑक्सीजन स्टोरेज टैंक लगा हुआ है, जिसका उपयोग अर्गोमिक्स बनाने के लिए स्टेनलेस स्टील के कंपोनेंट्स के निर्माण में किया जाता है।

हुए महाराष्ट्र में अधिक लिक्विड मेडिकल ऑक्सीजन की आपूर्ति के लिए भारतीय रेल ने जामनगर से मुंबई तक और विजाग / अंगुल से नागपुर / पुणे के लिए ऑक्सीजन के परिवहन की योजना बनाई है।

भारतीय रेल ने तेलंगाना को लिक्विड मेडिकल ऑक्सीजन पहुंचाने के लिए अंगुल से सिकंदराबाद तक के मार्ग को चिन्हित किया है। आंध्र प्रदेश के लिए भारतीय रेल ने लिक्विड मेडिकल ऑक्सीजन को अंगुल से विजयवाड़ा तक ले जाने की योजना बनाई है। मध्य प्रदेश के लिए भारतीय रेल ने लिक्विड मेडिकल ऑक्सीजन के परिवहन के लिए जमशेदपुर से जबलपुर तक वाले मार्ग को चिन्हित किया है। ■



साबरमती प्लेटफॉर्म पर आइसोलेशन कोच

भारतीय रेल ने राज्यों की सहायता हेतु 4,400 कोविड केयर कोच तैनात किए

कोविड महामारी से जारी भारत के संघर्ष में रेल मंत्रालय यथासंभव और तत्परता से सहयोग कर रहा है और कदम उठा रहा है। इसमें राज्यों की मांग पर कोविड देखभाल डिब्बों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर उपलब्ध कराने से लेकर मानव संसाधन और सामानों के एक स्थान से दूसरे स्थान पर सुगम आवाजाही शामिल है। भारतीय रेल ने अब तक 4,400 रेल डिब्बों को आइसोलेशन कोच में तब्दील किया है, जिसमें लगभग 70,000 बिस्तर तैयार किए गए हैं। यह आइसोलेशन कोच राज्यों की मांग पर भारतीय रेल के नेटवर्क पर एक स्थान से दूसरे स्थान पर आसानी से ले जाए जा सकते हैं। संबंधित जिला प्राधिकरण और रेलवे के बीच त्वरित समझौता ज्ञापनों पर काम किया जा रहा है, जिसमें साझा दायित्व और कार्य योजना शामिल है।

रेलवे कोविड-19 दिशा-निर्देशों के पालन के साथ-साथ सेवा पर तैनात राज्यों के चिकित्सा कर्मियों को बेहतर कार्य अनुभव और सहूलियतें उपलब्ध कराने के लिए भी प्रतिबद्ध है। कुछ स्थानों पर रेलवे अधिकारी नए प्रकार के लॉजिस्टिकल सॉल्यूशंस उपलब्ध करा रहे हैं, जिसमें मरीजों को बिना किसी बाधा के कोविड-19 डिब्बों तक पहुंचाने के लिए रैंप और आइसोलेशन कोच के आसपास के प्लेटफॉर्म क्षेत्र को अलग से

आरक्षित करना शामिल है ताकि चिकित्सा कर्मियों की आवाजाही सुगम रहे और चिकित्सा संबंधी सामानों को भी आसानी से लाया ले जाया जा सके। आइसोलेशन डिब्बों के आसपास शिविर भी लगाए गए हैं। यहां यह उल्लेखनीय है कि रेल कर्मियों ने रैंप्स उपलब्ध कराने के लिए युद्ध स्तर पर काम किया।

5 मई, 2021 तक विभिन्न राज्यों की मांग पर कुल 232 आइसोलेशन कोच उपलब्ध कराए गए हैं, जिनकी कुल क्षमता 4,000 बिस्तरों से अधिक है। हाल ही में गुजरात सरकार की मांग पर रेलवे ने अहमदाबाद नगर निगम के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया जिसके अंतर्गत साबरमती में 10 और चांदलोडिया में 6 कोविड देखभाल डिब्बों को उपलब्ध कराया। नागालैंड राज्य सरकार की मांग पर रेलवे ने दीमापुर में 10 आइसोलेशन कोच तैनात किए हैं। इसके अलावा जबलपुर में उपलब्ध कराए गए आइसोलेशन कोच ने सेवाएं देनी शुरू कर दी हैं। पालघर जिला प्रशासन के साथ नियम एवं शर्तों के समझौतों के अनुरूप पालघर में भी 21 कोविड देखभाल कोच की सेवाएं शुरू हो गई हैं। मरीजों के लिए आपात स्थिति में उपयोग हेतु ऑक्सीजन सिलेंडर के दो सेट भी उपलब्ध कराए गए हैं।

4,400 कोविड केयर कोच

70,000 आईसोलेशन बेड



आईसोलेशन कोच के अंदर का दृश्य

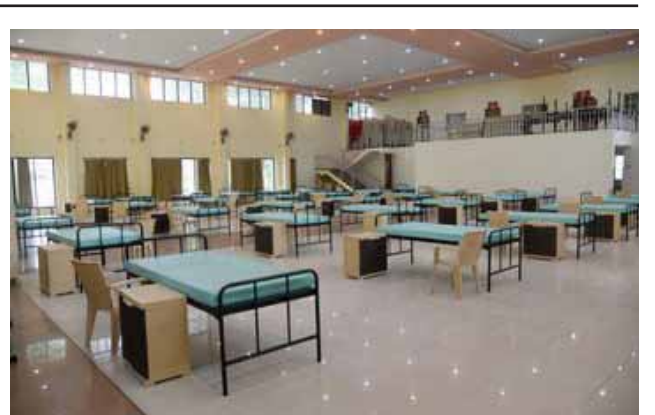
दिल्ली, उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र में तैनात किए गए कोविड-19 डिब्बों की 5 मई तक की स्थिति इस प्रकार है:

रेलवे ने महाराष्ट्र के अजनी, इनलैंड कंटेनर डीपो में भी 11 कोच तैनात किए हैं, जिनमें से 1 कोच चिकित्सा कर्मियों और चिकित्सा आपूर्ति के लिए आरक्षित है। इस सुविधा को नागपुर नगर निगम को सौंप दिया गया है।

मध्य प्रदेश सरकार की मांग के क्रम में पश्चिमी रेलवे के रतलाम डिवीजन ने इंदौर के करीब तीही में 22 कोविड देखभाल डिब्बे उपलब्ध कराए हैं, जिनकी कुल क्षमता 320 बिस्तरों की है। भोपाल में 20 देखभाल कोच उपलब्ध कराए गए जहां 302 मरीजों को आईसोलेशन में रखा जा सकता है।

दिल्ली में भारतीय रेल ने राज्य सरकार की कुल 75 कोविड देखभाल डिब्बों की मांग पूरी की जिनकी कुल क्षमता 1,200 बिस्तरों की है। इनमें से 50 रेल डिब्बे शकूरबस्ती में जबकि 25 डिब्बे आनंद विहार रेलवे स्टेशन पर तैनात किए गए हैं। उपर्युक्त राज्यों में अब तक उपलब्ध कराए गए कोविड देखभाल रेल डिब्बों में 5 मई तक स्थिति के अनुसार कुल 162 लोगों को भर्ती किया गया, जिनमें से 96 लोगों को छुट्टी दी गई। वर्तमान समय में 66 मरीज इस सुविधा का लाभ प्राप्त कर रहे हैं। इन स्थानों पर 3,600 बिस्तर उपयोग के लिए उपलब्ध हैं।

उत्तर प्रदेश राज्य सरकार से अब तक कोविड देखभाल डिब्बों की मांग नहीं आई थी, इसके बावजूद रेलवे ने फैजाबाद, भदोही, वाराणसी, बरेली और नजीबाबाद में प्रत्येक स्थान पर 10-10 डिब्बे पहले से ही उपलब्ध करा दिए हैं। इन 50 कोविड देखभाल डिब्बों की कुल क्षमता 800 बिस्तरों की है। ■



रेल पहिया कारखाना के कम्युनिटी हाल 'उत्सव' में 100 बिस्तरों वाला कोविड केयर सेंटर बनाया गया है, जिसमें बिना लक्षण वाले या हल्के लक्षण वाले कोविड के मरीजों को भर्ती किया जाएगा।

रेलवे परिसर एवं रेलगाड़ियों में फेस मास्क पहनना जरूरी

- रेलवे परिसर एवं रेलगाड़ियों में फेस मास्क / कवर नहीं पहनने वाले व्यक्तियों पर अधिकृत रेलवे अधिकारियों द्वारा भारतीय रेल (रेलवे परिसर में स्वच्छता को प्रभावित करने वाली गतिविधियों के लिए दंड) के नियम 2012 के तहत जुर्माना (500 रुपये तक) लगाया जाएगा।
- भारतीय रेल ने कोविड-19 महामारी को दोबारा फैलने से रोकने के लिए विभिन्न उपाय किए



मास्क के प्रति लोगों को जागरूक करते हुए कलाकार

भारतीय रेल, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय तथा गृह मंत्रालय द्वारा समय-समय पर जारी दिशानिर्देशों के अनुसार कोविड-19 महामारी को दोबारा फैलने से रोकने के लिए विभिन्न उपाय कर रही है। महामारी को फैलने से रोकने के लिए विशिष्ट दिशानिर्देशों में से एक फेस मास्क / कवर पहनना है। भारतीय रेल द्वारा 11 मई, 2020 को ट्रेनों की आवाजाही के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) के पैरा 2.3 (प.) में कहा गया है कि “सभी यात्रियों को यह सलाह दी जाती है कि वे प्रवेश के दौरान और यात्रा के दौरान फेस कवर / मास्क पहने हुए हों”।

इस बारे में, भारतीय रेल के (रेलवे परिसर में स्वच्छता को प्रभावित करने वाली गतिविधियों के लिए दंड) नियम 2012 के अनुपालन के संबंध में वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 2012 के 76 दिनांक 14 दिसम्बर, 2012 को देखें। राजपत्र अधिसूचना संख्या जीएसआर 846 (ई) दिनांक 26 नवम्बर, 2012 के पैरा 3 (1) (बी) देखें। इनमें रेलवे कर्मियों में स्वच्छता और सफाई को प्रभावित करने वाले कार्यों पर रोक के तहत अन्य बातों के अलावा इसे शामिल किया गया है कि कोई भी व्यक्ति किसी भी रेलवे परिसर में नहीं थूकेगा। कोविड-19 की स्थिति के मद्देनजर, थूकने और किसी भी व्यक्ति द्वारा मास्क नहीं पहनने

के कारण या इसी तरह का कुछ अन्य कार्य करने तथा रेलवे परिसर (रेलगाड़ियों सहित) में प्रवेश पर नियंत्रण महत्वपूर्ण है ताकि अशुद्ध / अस्वच्छ परिस्थितियों से बचा जा सके, जिनसे जीवन/सार्वजनिक स्वास्थ्य को खतरा हो सकता है। इसके अनुसार, थूकने और इसी प्रकार के कार्य को रोकने तथा रेलवे परिसरों (रेलगाड़ियों सहित), में सभी व्यक्तियों द्वारा फेस मास्क / फेस कवर पहनना सुनिश्चित करने के लिए भारतीय रेल के अंतर्गत 500 रुपये तक का जुर्माना (रेलवे गतिविधियों में स्वच्छता को प्रभावित करने वाली गतिविधियों के लिए दंड) नियम 2012 के तहत अधिकृत रेलवे अधिकारियों द्वारा रेलवे परिसर (ट्रेनों सहित) में फेस मास्क/कवर न लगाने वाले व्यक्तियों पर लगाया जाएगा। ■

मेट्रो रेल : ‘मास्क नहीं मेट्रो नहीं’ संबंधित बड़े पैमाने पर यात्री जागरूकता कार्यक्रम

कोविड-19 के दृष्टिगत मेट्रो रेलवे ने यात्रियों के लिए ‘नो मास्क, नो मेट्रो’ जागरूकता अभियान चलाए हैं। मेट्रो आरपीएफ भी मेट्रो कर्मियों के साथ यात्रियों को मास्क उपयोग करने, सतर्क रहने और जानकारी देने के लिए सभी स्टेशनों पर सतर्कता से जांच कर रही है कि यात्री स्टेशन परिसर और ट्रेनों के अंदर मास्क पहनने के बुनियादी कोविड मानदंडों का पालन कर रहे हैं अथवा नहीं। वे यात्रियों को मास्क का उपयोग करने के सही तरीकों के बारे में जानकारी दे रहे हैं। यह अभियान ऑन-बोर्ड भी चलाया जा रहा है। माउथ हैलर और जनसूचना प्रणाली के माध्यम से भी घोषणाएँ की जा रही हैं ताकि यात्रियों को मास्क का महत्व समझ में आए। मेट्रो के यात्रियों ने इस घातक बीमारी के प्रसार को रोकने के लिए मेट्रो के अधिकारियों की इस पहल की सराहना की है। ■



भारतीय रेल पर भारत रत्न डॉ. भीम राव अम्बेडकर का जन्मदिवस मनाया गया

भीमराव रामजी अम्बेडकर (14 अप्रैल 1891-6 दिसंबर 1956), प्रख्यात न्यायविद्, अर्थशास्त्री, राजनीतिज्ञ और समाज सुधारक थे, जिन्होंने सामाजिक समानता के लिए व्यापक अभियान चलाया। वह स्वतंत्र भारत के पहले कानून और न्याय मंत्री और भारत के संविधान के मुख्य वास्तुकार थे। सन 1990 में आपको मरणोपरान्त भारत के सर्वोच्च नागरिक पुरस्कार 'भारत रत्न' से सम्मानित किया गया। डॉ. भीमराव अम्बेडकर संविधान के महान वास्तुकार थे, जिन्होंने समानता और न्याय के सिद्धांतों के आधार पर समाज और शासन व्यवस्था लागू करने के लिए अभूतपूर्व प्रयास किए। उनके अपूर्व योगदान के लिए उनके जन्म दिवस पर संपूर्ण भारतीय रेल में उन्हें श्रद्धांजलि अर्पित की गई। यहां पेश हैं कुछ समारोहों की झलकियां:



रेलवे बोर्ड में डॉ. भीमराव अम्बेडकर को उनके 130वें जन्मदिवस पर भावभीनी श्रद्धांजलि अर्पित की गई। चित्र में उन्हें पुष्पांजलि अर्पित करते हुए मुख्य कार्यकारी अधिकारी एवं अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, श्री सुनीत शर्मा।



मेट्रो रेलवे के महाप्रबंधक श्री मनोज जोशी ने मेट्रो रेल भवन कोलकाता में दीप प्रज्वलित कर भारत रत्न डॉ. बी. आर. अम्बेडकर के जन्मदिन के उपलक्ष्य में 15 अप्रैल को आयोजित समारोह का उद्घाटन किया और महान विचारक एवं भारत के संविधान के प्रमुख वास्तुकार डॉ.बी.आर. अम्बेडकर के तस्वीर पर माल्यार्पण कर उन्हें श्रद्धांजलि दी। अन्य अधिकारियों और कर्मचारियों ने भी देश के इस महान सपूत को पुष्पांजलि अर्पित की। यह कार्यक्रम सभी कोविड औचरिकताओं को बनाए रखते हुए मनाया गया।

उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक कार्यालय भवन भूमितल के प्रांगण में दिनांक 15 अप्रैल, 2021 को भारत रत्न डॉ. भीम राव अम्बेडकर का 130वां जन्मदिवस मनाया गया। इस अवसर पर श्री रंजन यादव, अपर महाप्रबंधक ने सर्वप्रथम बाबा साहेब डॉ. भीम राव अम्बेडकर के चित्र पर माल्यार्पण कर श्रद्धांजलि अर्पित की। तत्पश्चात् अखिल भारतीय अनुसूचित जाति/जनजाति के जोनल सचिव श्री लालसा राम सहित उपस्थित सभी विभागाध्यक्ष, अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने बाबा साहेब के चित्र पर श्रद्धासुमन अर्पित किए। ■



श्री संजय कुमार मोहंती ने सदस्य (परिचालन व व्यवसाय विकास), रेलवे बोर्ड का पदभार संभाला

श्री संजय कुमार मोहंती ने रेल मंत्रालय में नए सदस्य (परिचालन एवं व्यवसाय विकास), रेलवे बोर्ड और भारत सरकार के पदेन सचिव के रूप में कार्यभार संभाल लिया है। यह नियुक्ति 1 मई 2021 से प्रभावी है। श्री मोहंती रेलवे बोर्ड के सदस्य के पद पर आसीन होने से पहले दक्षिण पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक थे।

श्री संजय कुमार मोहंती दिल्ली स्कूल ऑफ इकोनॉमिक्स के पूर्व छात्र हैं और भारतीय रेल यातायात सेवा (आईआरटीएस) के 1984 बैच के अधिकारी हैं। श्री मोहंती ने भारतीय रेल में विभिन्न महत्वपूर्ण पदों पर काम



किया है। वे प्रधान कार्यकारी निदेशक (यातायात परिवहन) / रेलवे बोर्ड, ईस्ट कोस्ट रेलवे में वरिष्ठ उप महाप्रबंधक और मुख्य सतर्कता अधिकारी तथा खुर्दा रोड डिवीजन में मंडल रेल प्रबंधक रह चुके हैं।

श्री मोहंती ने मुंबई, नागपुर, झांसी और कोंकण रेलवे में भी विभिन्न वरिष्ठ पदों पर काम किया है, जहां उन्हें प्रशासन तथा ट्रेन संचालन में विभिन्न नवाचारों के लिए सिस्टम बिल्डर के रूप में जाना जाता था। भारतीय रेल और रेल परिवहन में उनका योगदान उल्लेखनीय तथा वृहद् है। ■

श्री संजीव मित्तल ने नए सदस्य (इंफ्रास्ट्रक्चर), रेलवे बोर्ड का पदभार ग्रहण किया

श्री संजीव मित्तल ने रेल मंत्रालय में नए सदस्य (इंफ्रास्ट्रक्चर), रेलवे बोर्ड और भारत सरकार के पदेन सचिव के रूप में कार्यभार संभाल लिया है। यह नियुक्ति 1 मई 2021 से प्रभावी है। भारतीय रेल इंजीनियर्स सेवा के 1982 बैच के अधिकारी श्री संजीव इससे पूर्व मध्य रेल के महाप्रबंधक थे।

उन्होंने आईआईटी रुड़की से स्ट्रक्चरल इंजीनियरिंग में स्नातकोत्तर की उपाधि प्राप्त की है, जहां उन्होंने चांसलर मेडल सहित 3 स्वर्ण पदक प्राप्त किए।

उन्होंने मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण), दक्षिण पूर्व रेलवे, मुख्य अभियंता (ट्रैक मशीनें), और मुंबई रेलवे विकास निगम में मुख्य अभियंता जैसे महत्वपूर्ण पदों पर भी कार्य किया



है। आप दक्षिण पश्चिम रेलवे में मुख्य पुल अभियंता, मंडल रेल प्रबंधक, हुबली-दक्षिण पश्चिम रेलवे, मुख्य संरक्षा अधिकारी, पश्चिम रेलवे, वरिष्ठ उप महाप्रबंधक और मुख्य सतर्कता अधिकारी, पूर्व मध्य रेलवे के रूप अपनी सेवाएं दे चुके हैं। श्री मित्तल ने मुंबई के पास वसई क्रीक 2 किमी लंबे पुल के निर्माण में 800 मीट्रिक टन के पीएससी गर्डर का ट्रान्सपोर्ट एवं लांच करने के लिए टाइडल इनर्जी का प्रयोग कर एक नोवल तकनीक का उपयोग करके भारतीय रेल में

एक कीर्तिमान स्थापित किया है। श्री मित्तल को सुरंग प्रौद्योगिकी में काफी अनुभव है। उन्होंने प्रशिक्षण आदि के लिए, विभिन्न अवसरों पर कम से कम 20 देशों का दौरा किया है, जिसमें उच्च गति और हैवी हॉल टेक्नोलॉजी जैसे विषय शामिल थे। ■

आपको
यह अंक कैसा लगा
हमें जरूर बताएं

ई-मेल :
editorbhartiyarailrb@gmail.com

पत्र लिखें : संपादक, भारतीय रेल, 337-बी, रेल भवन, नई दिल्ली-110 001

कारोबारी सुगमता हेतु मालभाड़ा के ऑनलाइन भुगतान प्रणाली के दिशानिर्देश जारी



रेल मंत्रालय ने 30 अप्रैल, 2021 से भाड़ा शुल्कों के लिए ऑनलाइन भुगतान प्रणाली के लिए दिशानिर्देश जारी किए हैं। यह प्रणाली एसबीआई के भुगतान गेटवे के माध्यम से माल भाड़ा व्यवसाय विकास (एफबीडी) पोर्टल के माध्यम से उपलब्ध कराई जाएगी। इस पर माल भाड़ा और सभी प्रकार के सहायक शुल्कों, जैसे प्रीमियम शुल्क (प्रीमियम इंडेंट के मामले में), वैगन पंजीकरण शुल्क, विलंब शुल्क, व्हारफेज, साइडिंग शुल्क, शॉटिंग शुल्क, पुनः बुकिंग शुल्क, डायवर्जन शुल्क आदि के संग्रह के लिए सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी। एफबीडी के माध्यम से ऑनलाइन भुगतान प्रणाली 24 गुणा 7 उपलब्ध रहेगी। ये दिशानिर्देश 01.06.2021 से लागू हो जाएंगे।

- ये दिशानिर्देश 01 जून, 2021 से लागू होंगे
- एफबीडी के माध्यम से ऑनलाइन भुगतान प्रणाली 24x7 लागू रहेगी
- ऑनलाइन भुगतान प्रणाली माल भाड़ा और सभी प्रकार के सहायक शुल्कों के संग्रह की सुविधा उपलब्ध कराएगी
- यह ऑनलाइन भुगतान प्रणाली एसबीआई के भुगतान गेटवे के माध्यम से माल भाड़ा व्यवसाय विकास (एफबीडी) पोर्टल के माध्यम से उपलब्ध कराई जाएगी

दिशानिर्देशों की मुख्य विशेषताएं :

➤ ऑनलाइन भुगतान प्रणाली

- इस सुविधा के उपयोग के इच्छुक ग्राहक/ द्वितीय ग्राहकों को मांग के इलेक्ट्रॉनिक पंजीकरण (ई-आरडी) की नीति के तहत पंजीकरण के लिए निर्धारित प्रक्रिया के तहत एफबीडी पोर्टल पर खुद को पंजीकृत कराना होगा।
- माल भेजने वाले/ माल प्राप्त करने वाले का ग्राहक के रूप में और इंडोर्सि/ हैंडलिंग एजेंट का द्वितीयक ग्राहक के रूप में उल्लेख किया जाएगा। ई-आरडी में पहले से पंजीकृत ग्राहकों को इस सुविधा के लिए फिर से पंजीकृत कराने की जरूरत नहीं होगी।
- ग्राहक अपने इंडोर्सि/ हैंडलिंग एजेंट का द्वितीयक ग्राहक के रूप में पंजीकरण करा सकेंगे और शुल्कों (जैसे भाड़ा, प्रीमियम इंडेंट के मामले में प्रीमियम शुल्क, वैगन पंजीकरण शुल्क, विलंब शुल्क, साइडिंग शुल्क, शॉटिंग शुल्क आदि) के नाम का उल्लेख कर सकेंगे, जिनका भुगतान ऐसे द्वितीय ग्राहक द्वारा ग्राहक की तरफ से किया जाएगा। हालांकि,

दिशानिर्देशों के तहत, रेलवे के बकाये की देनदारी ग्राहक (माल भेजने वाले/ प्राप्त करने वाले) पर होती है और ये ही सभी भुगतान के लिए जवाबदेह होंगे।

- ऑनलाइन भुगतान नेटबैंकिंग/ आरटीजीएस/ एनईएफटी जैसे सभी माध्यमों, टीएमएस लोकेशन पर ग्राहक के डैश बोर्ड के माध्यम से क्रेडिट कार्ड/ डेबिट कार्ड/ यूपीआई जैसे सभी माध्यमों से उपलब्ध होंगे।

माल लिपिक डैशबोर्ड:

➤ ई-पंजीकृत ग्राहकों के लिए

- माल लिपिक के लिए एक डैशबोर्ड उपलब्ध कराया जाएगा। यूजर-आईडी के साथ लॉग इन करने पर माल लिपिक सभी पंजीकृत ग्राहकों और द्वितीयक ग्राहकों का ब्योरा देखने में सक्षम हो जाएगा, जिसमें उनका कोड और जीएसटीआईएन संख्या आदि शामिल है।
- डैशबोर्ड गुड्स पर लिपिक भाड़ा शुल्क, प्रीमियम शुल्क (प्रीमियम इंडेंट के मामले में), एफओआईएस/टीएमएस के



पुनः बुकिंग शुल्क, डायवर्जन शुल्क आदि फीड करेंगे। इन मामलों में, लिपिक द्वारा दिशानिर्देशों के तहत रेलवे प्राप्ति/धन प्राप्ति/जीएसटी इनवॉयस जारी की जा सकती है।

- उपर्युक्त दिये गए विवरण और जैसे प्रणाली में भरे गए हैं, उसे सीधे बहीखाते में उठा लिया जाएगा।

• ई-पंजीकृत ग्राहक डैशबोर्ड

- ग्राहक/ द्वितीयक ग्राहक को बकाये शुल्क के भुगतान के संबंध में उसके पंजीकृत मोबाइल नंबर और ई-मेल आईडी पर एक संदेश प्राप्त होगा।

माध्यम से परिगणित वैगन पंजीकरण शुल्क देख सकेंगे और ग्राहक के लिए साइडिंग शुल्क, शॉटिंग शुल्क, व्हारफेज, विलंब शुल्क (यदि मैनुअली गणना की जाती है), पुनः बुकिंग शुल्क, डायवर्जन शुल्क आदि भरा जाएगा।

- प्रणाली ग्राहक और द्वितीयक ग्राहक (जिसके लिए वह ग्राहक द्वारा भुगतान करने के लिए पंजीकृत है और अधिकृत है) के खिलाफ शुल्क आगे बढ़ाएगा।
- एक बार ऑनलाइन भुगतान प्रणाली के माध्यम से भुगतान होने पर, यह माल लिपिक के डैशबोर्ड पर नजर आने लगेगा। भुगतान की पुष्टि होने के बाद, प्रणाली माल लिपिक डैशबोर्ड के मद में हुए भुगतान दिखानी लगेगी और प्रणाली पर संग्रहण का विवरण अपडेट हो जाएगा।
- एक बार भुगतान की पुष्टि होने के बाद रेलवे प्राप्ति/ धन प्राप्ति/ जीएसटी इनवॉयस की पुष्टि होने पर, जैसी स्थिति हो, माल लिपिक द्वारा रसीद जारी की जा सकती है।
- एक बार ऑनलाइन भुगतान होने पर, प्रणाली माल लिपिक के रिकॉर्ड के लिए हर भुगतान के एवज में भुगतान पुष्टीकरण स्लिप भी जारी करेगी।
- प्रणाली में जैसे ही विवरण दर्ज होता है, यह सीधे बहीखाते में नजर आने लगेगा।
- किसी ग्राहक या द्वितीयक ग्राहक के मामले में, ई-पंजीकरण के बावजूद, वह माल लिपिक को ड्राफ्ट/चेक/नगद में सीधे भुगतान करने को इच्छुक है तो माल लिपिक भुगतान प्राप्त कर सकता है और उसके पास खुद टर्मिनल पर भुगतान प्राप्ति की सूचना के साथ डैशबोर्ड पर इसे दर्ज करने की सुविधा होगी। इस मामले में, माल लिपिक द्वारा दिशानिर्देशों के तहत रेलवे प्राप्ति/धन प्राप्ति/जीएसटी इनवॉयस जारी की जा सकती है।

► गैर ई-पंजीकृत ग्राहकों के लिए

- गैर-ई पंजीकृत ग्राहक के मामले में, माल लिपिक के पास ग्राहक का विवरण दर्ज करने और मांग दर्ज करते समय और उसकी इंडेंट संख्या की पहचान करने का विकल्प दिया जाएगा। इस क्रम में वैगन पंजीकरण शुल्क, प्रीमियम इंडेंट के मामले में प्रीमियम शुल्क और भाड़ा शुल्क की गणना एफओआईएस/टीएमएस के माध्यम से की जाएगी और माल लिपिक ऐसे ग्राहक के साइडिंग शुल्क, शॉटिंग शुल्क, व्हारफेज, विलंब शुल्क (यदि मैनुअली गणना की गई है),

- रेलवे के बकाया भुगतान निर्धारित दिशानिर्देशों के तहत होंगे और यदि लागू हो तो विलंब भुगतान शुल्क भी चुकाना होगा।
- ग्राहक/ द्वितीयक ग्राहक अपनी यूजर आईडी और पासवर्ड के द्वारा एफबीडी पोर्टल के माध्यम से ऑनलाइन भुगतान प्रणाली पर लॉग-इन करेगा।
- ग्राहक/ द्वितीयक ग्राहक पर लगाए गए शुल्क ग्राहक/ द्वितीयक ग्राहक के खाते में नजर आएंगे, जैसा लागू हो।
- ग्राहक ऐसे शुल्कों के भुगतान सहित सभी शुल्क के भुगतान में सक्षम होगा, जो उसने द्वितीय ग्राहक से वसूले हों।
- द्वितीय ग्राहक ऐसे शुल्कों का भुगतान करने में सक्षम होगा, जिनके लिए ग्राहक द्वारा उसे अधिकृत किया गया है।
- ग्राहक को हर मद में व्यक्तिगत रूप से शुल्क चुनने और भुगतान की अनुमति दी जाएगी। ग्राहक व्यक्तिगत शुल्क चुनेगा और भुगतान के लिए विवरण उपलब्ध कराएगा।
- प्रणाली उपलब्ध विभिन्न साधनों के माध्यम से भुगतान चुनने या अधिकृत करने के लिए ग्राहक को पेमेंट गेटवे पेज पर ले जाएगी।
- एक बार प्राधिकार मिलने के बाद ग्राहक भुगतान करता है और सफल भुगतान होने पर, ग्राहक सीधे भुगतान एप्लीकेशन पर पहुंच जाएगा और प्रणाली एफओआईएस/ टीएमएस एप्लीकेशन में भुगतान का विवरण दर्ज हो जाएगा और वह अन्य भुगतान कर सकता है।
- एक बार सफल भुगतान होने पर इसका ग्राहक के डैशबोर्ड पर उल्लेख हो जाएगा।
- द्वितीयक ग्राहक द्वारा सफल भुगतान की स्थिति में, यह ग्राहक डैशबोर्ड में भुगतान के रूप में दिखने लगेगा।
- रेलवे प्राप्ति/ धन प्राप्ति और संबंधित जीएसटी इनवॉयस जारी हो जाएगी और दिशानिर्देशों के तहत एप्लीकेशन के साथ ही पंजीकृत ई-मेल पर पीडीएफ फाइल के रूप पर इसे ग्राहक के साथ साझा कर दिया जाएगा।
- प्रणाली में एक प्रावधान होना चाहिए, जहां ग्राहक अपने सामने आई समस्याओं/ मुद्दे साझा कर सकता है और समयबद्ध तरीके से उनका रेलवे मंडलों/सीआरआईएस/ एफओआईएस द्वारा समाधान निकाला जा सकेगा।

आवश्यकता की स्थिति में

- किसी भी तरह की आवश्यकता की स्थिति में, जहां सफल भुगतान और ग्राहक के खाते से पैसे कटने व संग्रह

एफओआईएस/टीएमएस में नजर नहीं आने पर ग्राहक फिर से भुगतान करेगा।

- फिर से भुगतान पर, प्रणाली कार्यवाही से पहले पेमेंट गेटवे से पिछले लेन-देन की स्थिति की जांच करेगी।
- पिछला लेन-देन सफल होने की स्थिति में, प्रणाली संबंधित लेनदेन के सफल लेनदेन की स्थिति को दर्ज करेगी और भुगतान के लिए आगे कार्रवाई किए बिना रेलवे प्राप्ति/धन प्राप्ति/ जीएसटी इनवॉयस जारी कर दी जाएगी।
- अगर पिछला लेन-देन सफल नहीं हुआ था तो प्रणाली नए संग्रहण लेनदेन के साथ आगे बढ़ेगी।
- मिलान के बाद यदि एफओआईएस/ टीएमएस में कोई लेन-देन नाकाम दर्ज होता है, लेकिन ग्राहक के खाते से धनराशि कट जाती है तो फिर लेन-देन की राशि प्रणाली द्वारा खुद ही वापस कर दी जाती है।
- ग्राहक/ द्वितीयक ग्राहक के ऑनलाइन भुगतान प्रणाली के माध्यम से भुगतान में सक्षम नहीं होने या किसी आपात स्थिति में ऑनलाइन भुगतान प्रणाली के माध्यम से भुगतान की स्थिति/ भुगतान के इच्छुक नहीं होने पर, वह ड्राफ्ट/ चेक/नकदी के माध्यम से भुगतान कर सकते हैं, क्योंकि टर्मिनल पर भी यही स्थिति हो सकती है।

ऑनलाइन रिफंड की प्रक्रिया

निम्नलिखित मामलों में ऑनलाइन प्रणाली के माध्यम से बैंक द्वारा प्राप्त भुगतान से बैंक द्वारा ऑनलाइन रिफंड किया जाएगा-

- **डब्ल्यूआरएफ का रिफंड:** ऑनलाइन द्वारा संग्रहित डब्ल्यूआरएफ के रिफंड के लिए, एफओआईएस डब्ल्यूआरएफ रिफंड की नीति के तहत एक रिफंड फाइल जारी करेगा और उसे पार्टी को भुगतान की व्यवस्था के लिए एसबीआई को इसे भेजा जाएगा (जैसा पीआरएस को रिफंड)/ यूपीआई के माध्यम से बुक यूटीएस टिकट्स के मामले में किया गया है)। रिफंड सूची को संबंधित मूल स्टेशन द्वारा रिफंड वाउचर के रूप में लिया जाएगा। यह रिफंड वाउचर बहीखाते का भाग होगा, जिसे यातायात खाता कार्यालय एफओआईएस में जमा ऑनलाइन बहीखाते के माध्यम से देखा जा सकता है।
- **परिचालन संबंधी वजहों के चलते कम दूरी के लिए डायवर्जन कि स्थिति में भाड़े का रिफंड :** रेलवे खाते पर डायवर्जन पर छोटी दूरी के लिए डिलीवरी की स्थिति में जिसके लिए ऑनलाइन भुगतान किया गया है, सुपरसेशन आरआर जारी होने पर एफओआईएस द्वारा रिफंड दिया जाएगा। एफओआईएस एक रिफंड फाइल जारी करेगा और पार्टी को भुगतान की व्यवस्था के लिए एसबीआई को भेजेगा (जैसा पीआरएस को रिफंड/ यूपीआई के माध्यम से बुक यूटीएस टिकट्स के मामले में किया गया है)। रिफंड सूची को संबंधित मूल स्टेशन द्वारा रिफंड वाउचर के रूप में लिया जाएगा। यह रिफंड वाउचर बहीखाते का भाग होगा, जिसे यातायात खाता कार्यालय एफओआईएस में जमा ऑनलाइन बहीखाते के माध्यम से देखा जा सकता है।
- **विलंब शुल्क और व्हारफेज का रिफंड :** ऑनलाइन भुगतान प्रणाली के माध्यम से संग्रहित विलंब शुल्क और व्हारफेज के रिफंड के लिए, माल लिपिक सक्षम प्राधिकरण

द्वारा दी गई छूट के आधार पर एक भुगतान आदेश जारी करेगा और अधिकार संख्या और एफओआईएस में तारीख जैसे प्राधिकरण विवरण हासिल करेगा। भुगतान आदेश के आधार पर एफओआईएस एक रिफंड फाइल जारी करेगा और उसे पार्टी को भुगतान की व्यवस्था के लिए एसबीआई को भेजेगा (जैसा पीआरएस को रिफंड/ यूपीआई के माध्यम से बुक यूटीएस टिकट्स के मामले में किया गया है)। रिफंड सूची को संबंधित स्टेशन द्वारा रिफंड वाउचर के रूप में लिया जाएगा। यह रिफंड वाउचर बहीखाते का भाग होगा, जिसे यातायात खाता कार्यालय एफओआईएस में जमा ऑनलाइन बहीखाते के माध्यम से देखा जा सकता है।

मिलान की प्रक्रिया

- प्रणाली द्वारा खुद ही मिलान किया जाएगा।
 - टी + 1 यानी लेन-देन (संग्रह और रिफंड) के अगले दिन, भुगतान गेटवे प्रणाली एक एफओआईएस/ टीएमएस प्रणाली को एक रिपोर्ट उपलब्ध कराएगी, जिससे सफल लेनदेनों की सूची शामिल होगी।
 - भुगतान गेटवे प्रदाता से प्राप्त भुगतान निस्तारण सफल स्थिति रिपोर्ट के आधार पर, एफओआईएस/ टीएमएस एप्लीकेशन में एक क्वेरी/ रिपोर्ट के रूप में सफल लेन-देनों की सूची जारी होगी।
 - अपवाद रिपोर्ट के रूप में क्वेरी/ रिपोर्ट मिलान उद्देश्य से जारी की जाएगी।
 - मिलान के बाद ग्राहक के खाते से दो बार निकासी या भुगतान में कटौती जैसी कोई विसंगति होने की लेकिन एफओआईएस/ टीएमएस प्रणाली में निबटारा नहीं होने पर, रेलवे मंडल को प्रक्रिया का पालन करते हुए ग्राहक को लेन-देन रिफंड करना होगा।
- यह खुशी की बात हो सकती है कि वर्तमान में इलेक्ट्रॉनिक भुगतान प्रणाली भाड़े के संग्रह के लिए लागू है, जहां सभी बड़े और नियमित ग्राहक कवर किए जाते हैं। हालांकि, आकस्मिक ग्राहक पारंपरिक साधनों के माध्यम से भाड़ा शुल्क का भुगतान करते हैं। इसके अलावा सहायक शुल्कों (वैगन पंजीकरण शुल्क, विलंब शुल्क, व्हारफेज, साइडिंग शुल्क, शंटिंग शुल्क आदि) का भुगतान पारंपरिक साधनों से किया जाता है। ■

भारतीय रेल

पत्रिका की

सदस्यता एवं प्राप्ति हेतु संपर्क करें

011-47845381

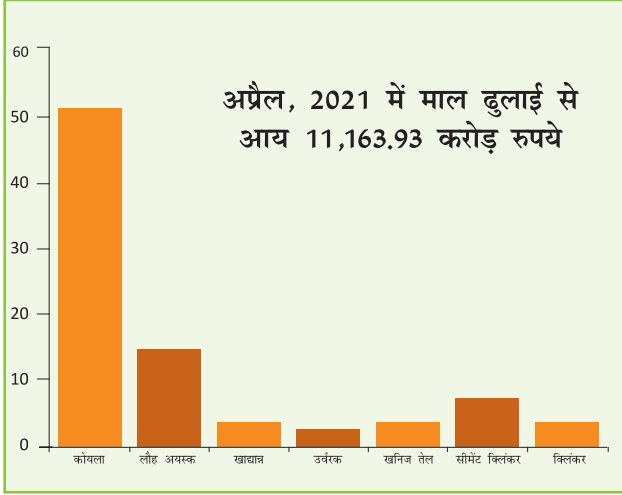
सोमवार से शुक्रवार

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

editorbhartiya@railrb@gmail.com

bmpr310rb@gmail.com

रेलवे ने वित्त वर्ष 2020-21 के दौरान 10 प्रतिशत अधिक रिकॉर्ड माल ढुलाई की



भारतीय रेल के लिए अप्रैल 2021 में माल ढुलाई और उससे हुई आय के आंकड़े लगातार बढ़ते रहे हैं।

रेलवे ने वर्ष 2019-20 के सामान्य वित्त वर्ष की तुलना में 2021-21 के दौरान 10 प्रतिशत अधिक रिकॉर्ड माल ढुलाई की है। इससे पहले किसी भी अप्रैल महीने में सर्वश्रेष्ठ माल ढुलाई अप्रैल 2019 में 101.04 मीट्रिक टन रही है।

मिशन मोड में भारतीय रेल ने अप्रैल, 2021 में भारतीय रेल ने 111.47 मिलियन टन माल की ढुलाई की है जिसमें 51.87 मिलियन टन कोयला, 14.83 मिलियन टन लौह अयस्क, 3.47 मिलियन टन खाद्यान्न, 2.53 मिलियन टन उर्वरक, 3.58 मिलियन टन खनिज तेल, 7.1 मिलियन टन सीमेंट (क्लिंकर को छोड़कर) और 4.88 मिलियन टन क्लिंकर शामिल है।

अप्रैल 2021 में भारतीय रेल को माल ढुलाई से 11,163.93 करोड़ रुपये की आय हुई। माल ढुलाई को अत्यधिक आकर्षक बनाने के लिए भारतीय रेल की ओर से कई तरह की रियायतें भी दी जाती हैं।

माल ढुलाई में हुए इस सुधार को संस्थागत बनाया जाएगा और इसे आने वाली शून्य आधारित समय सारिणी में भी शामिल करके इसी नए स्तर पर रखा जाएगा। भारतीय रेल ने कोविड 19 का उपयोग अपनी चहुंमुखी कार्यक्षमता और प्रदर्शन में सुधार के लिए एक अवसर के रूप में किया। ■



भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 2020-21 में सबसे अधिक स्कैप की बिक्री की

भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 2020-21 में अबतक की सबसे अधिक स्कैप की बिक्री की है। इसके माध्यम से उसने कुल 4,573 करोड़ रुपये कमाए हैं जो कि वित्त वर्ष 2019-20 की तुलना में 5.5 प्रतिशत यानी कि 4,333 करोड़ रुपये अधिक हैं। इससे पहले स्कैप बिक्री की कमाई का सबसे अच्छा आंकड़ा 2009-10 में 4,409 करोड़ रुपये था। भारतीय रेल स्कैप सामग्री जुटाने और ई-नीलामी के माध्यम से उनकी बिक्री कर अपने संसाधनों का अधिकतम उपयोग करने के सभी प्रयास करती है।

दोबारा इस्तेमाल में न लाई जा सकने वाली सामग्रियों यानी कि स्कैप का इकट्ठा हो जाना और उनकी बिक्री रेलवे में एक सतत् प्रक्रिया है। रेलवे के आंचलिक कार्यालयों और रेलवे बोर्ड की ओर से उच्चतम स्तर पर इसकी निगरानी की जाती है। रेलवे प्रशासन स्कैप सामग्री को इकट्ठा करने और ई-नीलामी के माध्यम से उनकी बिक्री के लिए सभी प्रयास करता है। रेलवे की निर्माण परियोजनाओं और छोटी रेल लाइनों को बड़ी रेल लाइनों में बदलने से जुड़ी परियोजनाओं में सामान्य रूप से इस तरह की स्कैप सामग्री बड़े पैमाने पर इकट्ठा हो जाती है। ये दोबारा इस्तेमाल के लायक नहीं रहतीं, इसलिए इनका निपटारा रेलवे के तय नियमों के अनुसार किया जाता है। ■

भारतीय रेल ने 12000 एचपी डबल्यूएजी 12बी का 100वां इंजन अपने बेड़े में शामिल किया

भारतीय रेल ने अपने बेड़े में 12000 हॉर्स पावर के 100 वें डबल्यूएजी 12बी इंजन को शामिल कर लिया है। यह भारतीय रेल के लिए गौरव का क्षण है। लोको को डबल्यूएजी 12बी नाम दिया गया है और इसका नंबर 60100 है। इस इंजन का निर्माण मधेपुरा इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव प्राइवेट लिमिटेड (एमईएलपीएल) द्वारा किया गया है।

यह इंजन अत्याधुनिक और उन्नत तकनीक के आईजीबीटी आधारित इंजन हैं जिन्हें 3 चरणों के अभियान के अंतर्गत निर्मित किया गया है और इन विद्युत चालित इंजनों की क्षमता 12000 हॉर्स पावर की है। अधिक क्षमता वाले इन इंजनों के भारतीय रेल के बेड़े में शामिल होने से रेल मार्गों पर भीड़ कम होगी क्योंकि इनकी औसत गति बेहतर है और यह अधिक लोड वाली मालगाड़ी को भी आसानी से खींच सकते हैं।

यह इंजन 706 कोएन के अधिकतम संकषण के लिए सक्षम है, जो 150 में 1 की ढाल में 6000 टी ट्रेन का संचालन शुरू करने और चलाने में सक्षम है। 22.5 टी (टन) के एक्सल लोड के ट्विन बो-बो डिजाइन वाले इंजन (लोकोमोटिव) को 120 किमी प्रति घंटे की गति के साथ 25 टन तक उन्नत (अपग्रेड) किया जा सकता है।

उन्नत किस्म के रेल इंजनों का निर्माण मेक इन इंडिया पहल के अंतर्गत किया गया है और यह देश के माल ढुलाई अभियान में क्रांतिकारी बदलाव ला रहे हैं। इन इंजनों के चलते माल गलियारों पर तथा अन्य मार्गों पर माल गाड़ियों की भीड़ में कमी लाने में मदद मिलेगी क्योंकि यह इंजन अधिक क्षमता में माल ढुलाई करने में सक्षम हैं और इनकी गति भी ज्यादा है।



अब तक इन विद्युत चालित इंजनों को भारतीय रेल के सभी डिवीजन में लगाया गया है और यह बेहतर प्रदर्शन कर रहे हैं। आने वाले समय में इस तरह के और अधिक विद्युत चालित इंजनों के उत्पादन की आशा है।

यह इलेक्ट्रिक इंजन समर्पित माल गलियारों के लिए कोयला ढोने वाली माल गाड़ियों हेतु बाजी पलटने वाले साबित होंगे। विद्युत चालित इंजनों को जीपीएस सिस्टम द्वारा ट्रैक किया जा सकता है ताकि इसके परिचालन को लेकर उपयुक्त रणनीति तैयार की जा सके। इस ट्रैकिंग व्यवस्था के लिए एंटीना और सॉफ्टवेयर का उपयोग किया जा रहा है जिन्हें नियंत्रण कक्ष में मौजूद सर्वर से माइक्रोवेव लिंक के द्वारा जोड़ा गया है।

डबल्यूएजी 12बी ई-लोको अब तक 48 लाख किलोमीटर का सफर तय कर चुके हैं और देश के 17 राज्यों तथा 2 केंद्र शासित प्रदेशों में विभिन्न आवश्यक वस्तुओं को पहुंचा चुके हैं।

यहां यह उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल ने मधेपुरा इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव प्राइवेट लिमिटेड (एमईएलपीएल) के साथ खरीद और देखभाल समझौता किया है।

पहला 12000 हॉर्स पावर का इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव भारत में बिहार स्थित मधेपुरा इलेक्ट्रिक लोको फैक्ट्री में निर्मित हुआ और 18 मई 2020 को इसे भारतीय रेल के पंडित दीनदयाल उपाध्याय जंक्शन स्टेशन पर सेवा में सम्मिलित किया गया।

- भारत की सबसे बड़ी ग्रीन फील्ड विनिर्माण सुविधा में निर्मित यह इंजन मेक इन इंडिया के तहत भारत का सबसे शक्तिशाली विद्युत इंजन है
- यह इंजन 'मेक इन इंडिया' कार्यक्रम के तहत निर्मित किया गया है
- इस लोकोमोटिव का निर्माण मधेपुरा इलेक्ट्रिक प्राइवेट लिमिटेड (एमईएलपीएल) द्वारा किया गया
- डबल्यूएजी 12बी ई-लोको अब तक 48 लाख किलोमीटर का सफर कर चुके हैं और देश के 17 राज्यों व 2 केंद्रशासित प्रदेशों में विभिन्न आवश्यक वस्तुओं को पहुंचा चुके हैं
- ये इंजन अत्याधुनिक आईजीबीटी आधारित, 3-फेज ड्राइव और 12000 हॉर्स पावर वाले इलेक्ट्रिक इंजन हैं
- ये उच्च हॉर्स पावर वाले इंजन मालवाहक ट्रेनों की औसत गति और लदान क्षमता बढ़ाकर अत्यधिक इस्तेमाल वाली पटरियों पर भीड़ कम करने में मददगार होंगे

मध्य रेल के पाइंट्समैन श्री मयूर शेलके ने अपनी बहादुरी से एक बच्चे की जान बचाई

श्री मयूर सखाराम शेलके, पाइंट्समैन ने अपनी सूझबूझ, साहसी पराक्रम और बहादुरी से मध्य रेल के वांगनी स्टेशन में अपनी जान को खतरे में डाल कर एक 6 साल के बच्चे की जान बचाई। 17 अप्रैल 2021 को लगभग 18.25 बजे श्री मयूर सखाराम शेलके ने मध्य रेल के मुंबई मंडल के वांगनी स्टेशन पर अपनी ड्यूटी के दौरान एक बच्चे को ट्रैक पर गिरा हुआ देखा जो प्लेटफॉर्म पर चढ़ने की कोशिश कर रहा था। बच्चा इतना छोटा था कि वह प्लेटफॉर्म पर चढ़ने में असमर्थ था। उसी समय ट्रेन संख्या 01302 अप (उद्यान एक्सप्रेस) उसी ट्रैक पर तेजी से आ रही थी। श्री शेलके तुरंत हरकत में आए और ट्रैक पर कूद गए और तेजी से बच्चे की ओर दौड़े व बच्चे को उठा कर प्लेटफॉर्म पर धकेलकर उसे बचा लिया और फिर वह खुद प्लेटफॉर्म पर एक सेकंड में चढ़ गए। इस प्रकार उनकी त्वरित कार्रवाई और दिमाग की सूझबूझ व साहस से बच्चे के जिंदगी बची। यह बच्चा अपनी माँ के साथ प्लेटफॉर्म पर चलते समय ट्रैक पर गिर गया था। चूंकि माँ नेत्रहीन थी, इसलिए अपने बच्चे को बचाने में असमर्थ थी। वह अपने जीवन के लिए चिल्ला रहा था।



रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने इस बच्चे के जीवन को बचाने में श्री शेलके द्वारा दिखाए गए साहस के लिए उनसे व्यक्तिगत रूप से बात की और उनके कार्य की सराहना की। उन्होंने यह भी कहा कि उनके पराक्रम की तुलना किसी पुरस्कार या पैसे से नहीं की जा सकती, बल्कि उन्हें उनके काम से मानवता को प्रेरित करने के लिए पुरस्कृत किया जाएगा।

श्री संजीव मित्तल, महाप्रबंधक, मध्य रेल, श्री शलभ गोयल, मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई मंडल और अन्य लोगों ने भी श्री शेलके के इस साहसी कार्य के लिए सराहना की है। ■



भारतीय रेल

पत्रिका अब

राष्ट्रीय रेल संग्रहालय

चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में भी उपलब्ध है

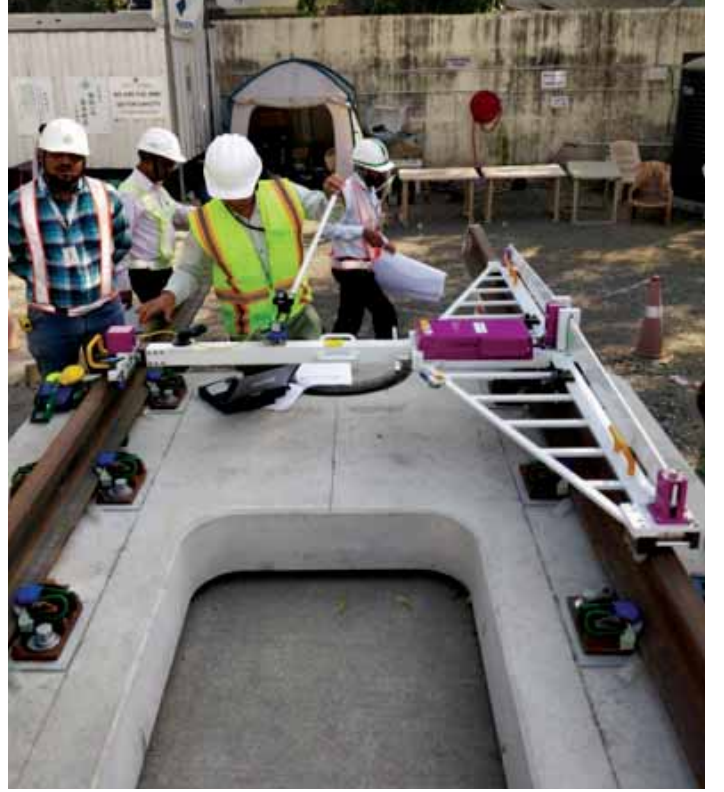
मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल गलियारा : प्रशिक्षण व सलाहकार सेवाओं हेतु जापान रेलवे तकनीकी सेवा के साथ एमओयू

नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एनएचएसआरसीएल) ने मुंबई अहमदाबाद हाई स्पीड रेल गलियारे (पैकेज सं. एमएचएसआर-टी-1, टी-2 और टी-3 के तहत) के ट्रैक के निर्माण हेतु प्रशिक्षण एवं प्रमाणन और सलाहकार सेवाओं के लिए जापान रेलवे तकनीकी सेवा (जेएआरटीएस) के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए।

एमएचएसआर परियोजना के ट्रैक पैकेज को भारतीय ठेकेदारों के लिए इस शर्त पर खोला गया है कि साइट पर काम शुरू होने से पहले इन ठेकेदारों के यहां काम करने वाले श्रमिकों को शिनकानसेन ट्रैक टेक्नोलॉजी से संबंधित विशेष तकनीकी प्रशिक्षण हासिल करना होगा। शिनकानसेन जापान की उच्च गति रेल में उपयोग की जाने वाली स्लैब ट्रैक प्रणाली बहुत अनोखी है और इसके लिए विशेष मशीनों को इस्तेमाल करने की जरूरत पड़ती है। इसी तरह की प्रणाली एमएचएसआर परियोजना के लिए भी अपनाई जाएगी।

समझौता ज्ञापन के अनुसार, जेएआरटीएस प्रशिक्षण एवं प्रमाणन (टी एंड सी) सेवाएं (कार्य की शुरुआत से पहले) और सलाहकार सेवाएं (पहले निष्पादन के दौरान) प्रदान करेगा। इन सेवाओं में सामग्री तैयार करने का प्रशिक्षण, क्लासरूम प्रशिक्षण और ऑनसाइट प्रशिक्षण शामिल है। ट्रैक ठेकेदारों को जेएआरटीएस के साथ अलग से सर्विस समझौता करना होगा। इस सर्विस समझौते के नियम एवं शर्तों को अंतिम रूप दिया जा चुका है और इसे एमओयू में शामिल कर लिया गया है।

अनुमान के मुताबिक, इसके तहत 1,000 से अधिक लोगों को प्रशिक्षित और प्रमाणित किया जाएगा। ज्यादातर प्रशिक्षण भारत में होगा, जिसके लिए सूरत में अलग से अस्थायी प्रशिक्षण सुविधा तैयार की जाएगी। क्योंकि रेल वेल्डिंग के लिए 'एनक्लोज्ड आर्क' वेल्डिंग का कार्य अभी भारत में नहीं किया जा सकता, इसलिए 'एनक्लोज्ड आर्क' पर लगभग 60 दिनों का



प्रशिक्षण जापान में दिये जाने की परिकल्पना की गई है। इसके अलावा, कोविड-19 की स्थिति के आधार पर, कुछ इंजीनियरों को जापान में ऑनसाइट प्रशिक्षण देने की योजना भी बनाई जा सकती है। यह पहल 'ट्रांसफर ऑफ टेक्नोलॉजी' में मदद करेगी और भारतीय ट्रैक इंजीनियरों के कौशल को भी बढ़ायेगी। यह भारत को उच्च गति रेल ट्रैक के निर्माण में आत्मनिर्भर बनाने की दिशा में एक अहम कदम भी है। जेएआरटीएस के बारे में

जानकारी जापान स्थित विदेशी रेलवे प्रौद्योगिकी सहयोग संगठन के रूप में जापान रेलवे तकनीकी सेवा (जेएआरटीएस) की स्थापना 1964 में टोकेडो लाइन शिनकानसेन की शुरुआत के अगले साल 1965 में की गई थी। इसकी स्थापना का मुख्य उद्देश्य दूसरे देशों द्वारा शिनकानसेन पर तकनीकी सहयोग के अनुरोध किए जाने पर प्रतिक्रिया देना था, जिससे हाई-स्पीड रेलवे के नए युग की शुरुआत हुई थी। तब से अब तक, जेएआरटीएस ने 60 से अधिक देशों के साथ तकनीकी सहयोग किया और दुनिया भर अलग-अलग हिस्सों में रेलवे के विकास में अपना अहम योगदान दिया। <https://www.jarts.or.jp/english.html> ■



35 दिनों में भारत की सबसे बड़ी आधिकारिक संरचना के निर्माण हेतु अनुबंध

एनएचएसआरसीएल ने मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएचएसआर) कॉरिडोर के अपने सबसे लंबे सिविल वर्क (सी4) पैकेज के लिए अपना पहला अनुबंध प्रदान किया है। अनुबंध के विवरण में 237 किमी लम्बा पुल, 4 स्टेशन, डिपो और एमएचएसआर गलियारे के लिए एक पर्वत सुरंग के डिजाइन पर परीक्षण और कमीशन सहित सिविल और भवन निर्माण के डिजाइन और निर्माण शामिल हैं। सी-4 पैकेज 25,000 करोड़ रुपये के आसपास है और यह गुजरात के वापी और वडोदरा के बीच 508 किमी लंबे गलियारे के कुल संरक्षण के लगभग 47 प्रतिशत को 24 नदियों के साथ-साथ ही 30 रोड क्रॉसिंग कवर करेगा, जिसमें चार स्टेशन, जैसे सूरत, वापी, बिलिमोरा और भरूच शामिल हैं।

देश के सबसे बड़े अनुबंधों में से एक होने के बावजूद, नियमित प्रक्रिया के विपरीत आदेश प्राप्त करने की अंतिम तिथि से, जोकि 3 से 6 महीने के बीच कभी भी होती है, इस अनुबंध को केवल 35 दिनों की अवधि में पूरा करने का निर्णय लिया गया। इसी पर चर्चा करते हुए, 23 सितंबर, 2020 को इसी के लिए आदेश प्राप्त हुए और 28 अक्टूबर 2020 को एलएंडटी को लैटर ऑफ एक्सेसमेंट (एलओए) जारी किया गया।

आरंभ में महामारी की चुनौतियों में यह जटिल लगा। इसमें दिल्ली, सूरत और अहमदाबाद आदि कार्यालयों से दूरस्थ रूप से काम करना था। टीम के एक हिस्से में जापानी सहयोगी थे जो दूरस्थ रूप से काम कर रहे थे, उनके साथ एक ऐसी भाषा में संवाद करना जो कि बिना किसी त्रुटि के सभी पक्षों द्वारा समझी जा सके, बहुत मुश्किल था।

कोविड प्रोटोकॉल का पालन किया गया। शारीरिक बैठकों के दौरान सभी सामाजिक दूरियों के मानदंडों का अभ्यास किया गया था, बैठक में भाग लेने वाले व्यक्तियों की संख्या को न्यूनतम रखा गया था और जहां भी शारीरिक संपर्क से बचा जा सकता था, वहां नियमित अनुवर्ती और समन्वय के लिए डिजिटल और दूरसंचार माध्यम का उपयोग किया गया था।

चूकि इसमें कई लोग और विभाग शामिल थे, इसलिए उचित समन्वय महत्वपूर्ण था। उदाहरण के लिए, स्टेशन के डिजाइन से संबंधित एक छोटे-से विवरण को अंतिम रूप देने के लिए, सिविल, इंजीनियरिंग, दूरसंचार और सिग्नलिंग, इलेक्ट्रिकल, आर्किटेक्ट आदि जैसे कई विभागों के साथ समझौते की आवश्यकता थी। इसलिए टीम में सभी विभागों के विशेषज्ञों का मिश्रण शामिल था और आर्किटेक्ट, सिविल इंजीनियर, डिजाइनर, इलेक्ट्रिकल और सिग्नलिंग इंजीनियर, कॉन्ट्रैक्ट पैकेज आदि पर एक साथ काम करने वाले विभिन्न विषयों के 50 से अधिक इंजीनियर थे। प्रत्येक चरण में दक्षता हेतु प्रत्येक विभाग के प्रमुख द्वारा नियमित बैठकें की गईं। वरिष्ठ प्रबंधन ने टीम का मार्गदर्शन किया और गुणवत्ता से समझौता किए बिना कार्यों को समय पर पूरा करने के लिए मिनट विवरण का पर्यवेक्षण किया। पर्यवेक्षण और मार्गदर्शन भी एनएचएसआरसीएल के सामान्य सलाहकार, जेआईसीसी (जापान इंटरनेशनल कंसल्टेंट्स



कंसोर्टियम) द्वारा टीम के सदस्यों को किसी भी बाधाओं को दूर करने के लिए बढ़ाया गया था।

सी4 पैकेज के लिए अनुबंध समझौते पर हस्ताक्षर समारोह 26 नवंबर 2020 को एनएचएसआरसीएल के दिल्ली कार्यालय में हुआ। आयोजन के दौरान भारत में जापान के राजदूत, श्री संतोषी सुजुकी ने कहा, संयुक्त प्रयासों के जरिए जापान की तकनीकी विशेषज्ञता और जानकारी भारत को हस्तांतरित की जाएगी। हाई स्पीड रेल परियोजना भारतीय रेल प्रणाली और इसकी संस्कृति को एक नया दृष्टिकोण प्रदान करेगी, जिसमें शीर्ष स्तर की सुरक्षा, आराम और सुविधा होगी।

सभी सिविल पैकेज कॉन्ट्रैक्ट के लिए भारतीय कंपनियों के लिए खुले हैं और उनसे उम्मीद की जाती है कि वे भारतीय कंपनियों के लिए गुणवत्ता मानकों को बढ़ाएँ और HSR की आवश्यकता को पूरा करने के लिए भारतीय तकनीशियनों के कौशल को बढ़ाएँ। अनुबंध पर हस्ताक्षर समारोह से पहले आदेश दस्तावेजों के 30,000 से अधिक पृष्ठों को टीम ने स्कैन कर तैयार किया था, वह भी बिना किसी संदर्भ के। इसके अतिरिक्त, अनुबंध दस्तावेजों के 20,000 पृष्ठों को दो सेटों में तैयार किया गया था, जिनमें से प्रत्येक पृष्ठ पर दोनों पक्षों द्वारा व्यक्तिगत रूप से हस्ताक्षर किए गए थे। इन 35 दिनों में से अधिकांशतः कार्यालय बैठक कक्षाओं में अंतिम रूप देने और चर्चा करने में तथा मिनटिय विवरणों को तकनीकी आदेशों में प्रस्तुत किया गया। सी-4 पैकेज के लिए निर्माण गतिविधियां शुरू हो गई हैं और एनएचएसआरसीएल टीम चुनौती लेने और निर्धारित समय के भीतर काम पूरा करने के लिए तैयार है। ■



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 जानकारियाँ दीं
(प्रस्तुत हैं संकलित अंश)

रेलवे की उत्पादकता में सुधार

रेलवे ने लागत को इष्टतम करने और कम करने तथा उत्पादकता में और सुधार लाने के लिए निरंतर प्रयास किया है। इस संबंध में किए गए विभिन्न उपायों के परिणामस्वरूप, रेलें चालू वित्त वर्ष के दौरान अब तक साधारण संचालन व्यय की वृद्धि को काफी हद तक नियंत्रित करने में सफल रही हैं। इसके अलावा, परिचालन व्यय में बचत सुनिश्चित करने के लिए रेलवे में नियमित रूप से मितव्ययिता और आर्थिक उपाय किए जा रहे हैं। रेल मंत्रालय द्वारा लागत को इष्टतम करने और कम करने के लिए उठाए गए कदम इस प्रकार हैं-

- ईंधन/बिजली खपत, संविदात्मक भुगतान, सामग्री की खरीद आदि क्षेत्रों में व्यय पर कड़ी निगरानी और नियंत्रण।

- बड़े लदान केंद्रों की ऊर्जा लेखा परीक्षा, 'वितरण लाइसेंस' के रूप में रेलवे द्वारा बिजली की खरीद के माध्यम से बिजली के बिलों में बचत करना।
- उपलब्ध संसाधनों के बेहतर उपयोग के लिए कार्यों/ गतिविधियों पर व्यय का प्राथमिकीकरण।
- जनशक्ति उत्पादकता में सुधार।
- अभिनव उपायों और उपलब्ध सर्वोत्तम प्रक्रियाओं का उपयोग करके परिसंपत्ति उपयोग में सुधार।
- माल सूची प्रबंधन में सुधार।
- चल स्टॉक के परिचालन और अनुरक्षण की लागत को कम करना। ■

मार्च 2020 से फरवरी 2021 तक रेलवे की परिचालनिक लागत 1,34,361 करोड़ रु. (मार्च 2020 के महीने के खर्च सहित) है। वर्तमान महामारी की स्थिति के दौरान रेलवे ने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। लॉकडाउन अवधि के दौरान रेलवे की माल यातायात सेवाओं का पूरी क्षमता से चालन किया गया है, जिनके द्वारा आवश्यक पण्यों यथा अन्न, कोयला, दवाई आदि का परिवहन किया गया। इसके अलावा, 6.3 मिलियन से अधिक फंसे हुए व्यक्तियों को ले जाने के लिए राज्य सरकारों की मांग पर श्रमिक विशेष गाड़ियां भी चलाई गईं। लॉकडाउन के बाद की अवधि में, राज्य सरकारों की मांग, सलाह और आवश्यकताओं तथा कोविड नयाचार के अनुसार, यात्री सेवाएं क्रमिक रूप से पुनः चलाई जा रही हैं। वर्ष 2021-22 के लिए पूंजीगत परिव्यय अब तक का सर्वाधिक 2,15,058 करोड़ रु. निर्धारित किया गया है। बजट का जोर अवसंरचना के विकास, श्रुपट में वृद्धि, टर्मिनल सुविधाओं का विकास, रेलगाड़ियों की गति में वृद्धि, सिग्नल व्यवस्था, यात्रियों/ उपयोगकर्ताओं की सुविधाओं में सुधार, उपरि सड़क पुलों/ निचले सड़क पुलों के संरक्षा कार्य आदि पर है। नई लाइनों, आमाम परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण परियोजनाओं, चल स्टॉक, उपरि सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों, रेलपथ नवीकरण, यात्री सुविधाओं, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों/संयुक्त उद्यमों/विशेष प्रयोज्य योजनाओं और महानगरीय परिवहन परियोजनाओं में निवेश के लिए केंद्रित आवंटन किया गया है। यह भविष्य के लिए तैयार रेलवे की नींव रखने के लिए रेलवे को अवसंरचना के तीव्र विकास और क्षमता संवर्धन के पथ पर प्रेरित करेगा।

पर्यटन स्थलों के लिए रेलगाड़ियां

इंडियन रेलवे कंटेरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन (आईआरसीटीसी) के माध्यम से, भारतीय रेल भारत दर्शन/आस्था सर्किट पर्यटक, तीर्थयात्री पर्यटक गाड़ियां, राज्य विशेष पर्यटक गाड़ियां, डीलक्स टूरिस्ट गाड़ियां, बौद्ध सर्किट गाड़ी और लक्जरी पर्यटक गाड़ियां जैसी विभिन्न पर्यटक गाड़ियां परिचालित कर रही है जो देश के प्रमुख ऐतिहासिक शहरों/पर्यटन स्थलों, जैसे अयोध्या, वाराणसी, उज्जैन, आगरा, प्रयागराज, बैद्यनाथ, बोधगया, राजगीर, नालंदा, नागपुर, इंदौर, औरंगाबाद, चित्रकूट, मथुरा, वृंदावन, पुरी, गंगासागर, तिरुपति, मदुरै, रामेश्वरम, श्रीरंगापट्टनम, मैसूर, द्वारका, अंकलेश्वर, नासिक, जैसलमेर, जोधपुर, बीकानेर, जयपुर, उदयपुर, अजमेर, खजुराहो, ओरछा, सारनाथ, कुशीनगर, श्रावस्ती, फतेहपुर सीकरी, नाथद्वारा, नंदीग्राम, सीतामढ़ी, हम्पी, मुंबई, गोकर्ण, बेलूर, जबलपुर, कूर्ग, तंजावुर को जोड़ रही है। ■



अवैध ई-टिकटिंग पर रोक

पिछले दो वर्षों अर्थात् 2019 तथा 2020 के दौरान भारतीय रेलों पर ई-टिकटों की दलाली पर रोक लगाने के लिए बड़े पैमाने पर निवारक और दंडात्मक उपाय किए गए हैं। आईआरसीटीसी की फुलपूफ, आरक्षण वेबसाइट तैयार करने के संबंध में किए गए कुछ महत्वपूर्ण प्रयास निम्नानुसार हैं:

- यह अनुदेश जारी किए गए हैं कि यात्री के संक्षिप्त नाम से टिकट बुक न की जाए क्योंकि यात्री का पूरा नाम और उपनाम जहां-कहीं लागू हो, आरक्षित टिकटों की बुकिंग के समय कैप्चर किया जाता है।
- यात्रा करने के दौरान यात्रियों में से किसी एक के लिए निर्धारित पहचान-पत्र का होना अनिवार्य कर दिया गया है।
- सॉफ्टवेयर की स्क्रिप्टिंग सहित अप्राधिकृत टिकट गतिविधियों को रोकने के लिए यात्री आरक्षण प्रणाली केंद्रों, बुकिंग कार्यालयों, प्लेटफॉर्मों, गाड़ियों जैसे क्षेत्रों में नियमित जांचें की जाती हैं। त्योहारों, छुट्टियों आदि जैसी व्यस्त अवधि के दौरान भी इस तरह की जांचों में तेजी लाई जाती है।
- टिकटों की ऑनलाइन बुकिंग के मामले में यात्री के ब्यौरे और कैप्चा भरने के लिए अपेक्षित न्यूनतम समय पर अवरोध लगाया गया है और कोई भी टिकट 35 सेकंड से पहले बुक नहीं की जा सकती है। उपयोगकर्ता आईडी की दैनिक आधार पर जांच की जाती है और जो आईडी टिकटों की तीव्र बुकिंग जैसे कदाचार का उपयोग करने वाली पाई जाती है, को निष्क्रिय कर दिया जाता है।
- आईआरसीटीसी के प्राधिकृत एजेंटों को अग्रिम आरक्षण अवधि बुकिंग और तत्काल बुकिंग खुलने के पहले पंद्रह मिनटों के दौरान टिकटों की बुकिंग से वर्जित किया गया है।
- आम जनता को भी अनैतिक तत्वों से टिकट नहीं खरीदने और ऐसे स्रोतों से टिकट खरीदने के दुष्परिणामों से जन-उद्घोषणा प्रणाली और मीडिया के माध्यम से जागरूक किया जाता है।
- आईआरसीटीसी यूजर आईडी के सृजन और प्रति यूजर टिकटों की बुकिंग करने पर प्रतिबंध लगाया गया है।
- पंजीकरण, लॉगिन और बुकिंग पेज पर डायनेमिक कैप्चा शुरू किया गया है।
- मानकीकरण परीक्षण और गुणवत्ता प्रमाणन (एसटीक्यूसी) द्वारा मल्टीलेयर सुरक्षा और नियमित ऑडिट।
- एक वैयक्तिक उपयोगकर्ता द्वारा इंडियन रेलवे कंटेरिंग एंड टूरिज्म कारपोरेशन (आईआरसीटीसी) पोर्टल से बुकिंग के मामले में एक माह में केवल 6 रेलवे टिकट बुक करने की सीमा निर्धारित की गई है। यदि उपयोगकर्ता अपने आईआरसीटीसी यूजर आईडी को अपने आधार नंबर से लिंक कर देता है और यात्री सूची में से कम-से-कम एक यात्री आधार के माध्यम से प्रमाणित हो तो वह प्रति माह 12 रेल टिकटें बुक कर सकता है।
- रेलवे टिकटों को खरीदने और आपूर्ति करने के मामले में संलिप्त अप्राधिकृत व्यक्तियों/एजेंटों का पता चलने पर रेल सुरक्षा बल द्वारा नियमित रूप से अभियान चलाए जाते हैं। रेल अधिनियम की धारा-143 के अंतर्गत अपराधियों को बुक किया जाता है। व्यापक छूट वाले मामलों और अन्य

अपराधों में शामिल तत्वों का निपटान पुलिस और सीबीआई जैसी अन्य कानून प्रवर्तन एजेंसियों के समन्वय में किया जाता है।

- अवैध ई-टिकटों का पता लगाने और उन पर अनुवर्ती कार्रवाई करने के लिए आईआरसीटीसी आईडी के प्रमाणन के लिए जांच आधारित प्रबल सॉफ्टवेयर का उपयोग करना।

वर्ष 2019 तथा 2020 में ई-टिकटों की दलाली के दर्ज किए गए मामलों का जोन-वार ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्षेत्रीय रेलवे	ई-टिकटों की दलाली के दर्ज किए गए मामलों की संख्या	
	वर्ष 2019	वर्ष 2020
मध्य	293	406
पूर्व	250	221
पूर्व मध्य	90	287
पूर्व तट	126	97
उत्तर	363	731
उत्तर मध्य	200	207
पूर्वोत्तर	243	241
पूर्वोत्तर सीमा	38	82
उत्तर पश्चिम	143	119
दक्षिण	286	315
दक्षिण मध्य	209	275
दक्षिण पूर्व	244	93
दक्षिण पूर्व मध्य	235	177
दक्षिण पश्चिम	87	172
पश्चिम	527	744
पश्चिम मध्य	182	184

ई-टिकटिंग से आय

भारतीय रेल पर आरक्षित टिकटों की ऑनलाइन बुकिंग की सुविधा आईआरसीटीसी की ई-टिकटिंग वेबसाइट पर मुहैया की जाती है। यात्रियों की बुकिंग के संबंध में पिछले दो वर्षों के दौरान आईआरसीटीसी की वेबसाइट के द्वारा सृजित राजस्व निम्नानुसार है:

वर्ष	टिकट किरायों के रूप में एकत्रित धनराशि (करोड़ों रु. में)
2018-19	32,070
2019-20	34,055
2020-21 फरवरी, 2021 तक	14,915

भारतीय रेल द्वारा ग्राहक के इंटरफेस के महत्वपूर्ण क्षेत्र के लिए सूचना प्रौद्योगिकी अवसंरचना का उपयोग किया जाता है। अनारक्षित टिकटें अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस) एप्लिकेशन पर बुक की जाती हैं। माल यातायात ग्राहकों से माल प्रभारों और मालडिब्बा पंजीकरण शुल्क एकत्रित करने के लिए ई-भुगतान सुविधा मुहैया कराई गई है। ई-भुगतान के द्वारा माल यातायात प्रभारों के संग्रह में पिछले वर्ष (2019-20) के 76.16% से वर्तमान वित्त वर्ष (2020-21) में 83.77% तक की बढ़ोतरी हुई है। ■

भारतीय रेल पर ऊर्जा संरक्षण

भारतीय रेल ने ऊर्जा संरक्षण और ऊर्जा दक्षता बढ़ाने के लिए कई नए कदम उठाए हैं, जिनमें से कुछ निम्नलिखित हैं :

- रेलवे ने इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) गाड़ियों में रिजनरेटिव ब्रेकिंग सहित 3-फेज प्रणोदन प्रणाली आधारित इंसुलेटेड-गेट बाईपोलर ट्रांजिटर(आईजीबीटी), मेनलाइन इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (मेमू), कोलकाता मेट्रो रैकों और परिचालन के दौरान ऊर्जा संरक्षण के लिए इलेक्ट्रिक ट्रेन सेट शुरू किए गए हैं।
- उत्पादन इकाइयों ने पुनरुत्पादक विशेषताओं सहित तीन-फेज इलेक्ट्रिक इंजन ऊर्जा दक्षता के उत्पादन को पूरी तरह से बदलना शुरू किया है।
- रेलवे स्टेशनों, सेवा भवनों, आवासीय क्वार्टरों, सवारी डिब्बों, ईएमयू/मेमू सहित रेलवे प्रतिष्ठानों में प्रकाश के लिए ऊर्जा दक्ष लाइट इमिटिंग डायोड (एलईडी) लगाने का प्रावधान है।
- सवारी डिब्बों में ऊर्जाक्षम ब्रशलेश डायरेक्ट करंट (बीएलडीसी) मोटर पंखे का प्रयोग।
- पावर कारों में डीजल ईंधन की खपत कम करने के लिए गाड़ियों में हेड ऑन जनरेशन (एचओजी) को चालू करना। 1,012 इलेक्ट्रिक इंजनों को होटल लोड कन्वर्टर से सुसज्जित किया गया है।
- खपत केंद्रों पर नियमित ऊर्जा लेखा जांच करना।
- 5 स्टार रेटेड बिजली उपकरणों के प्रयोग पर जोर देना।
- कॉस्टिंग, पुनरुत्पादक ब्रेकिंग विशेषताएं के उपयोग और 15 मिनट से अधिक यार्ड में रुकने पर बिजली इंजनों के ब्लोअरों को स्विच ऑफ करने के लिए नियमित प्रशिक्षण दिए जाते हैं।
- मल्टी यूनिट (एमयू) हॉलिंग लाइट लोड के ट्रेलिंग इंजनों को ऊर्जा बचाने के लिए बंद किया जाता है।
- सभी इलेक्ट्रिक इंजनों में उपलब्ध ऊर्जा मीटरों पर आधारित माइक्रो प्रोसेसरों के द्वारा इलेक्ट्रिक इंजनों में ऊर्जा खपत को मॉनिटर किया जाता है और औसत ऊर्जा खपत पर आधारित बेंच मार्किंग किए जाते हैं।
- डीजल इंजनों के चालकों को ट्रिप राशनिंग के संबंध में ईंधन खपत की मॉनिटरिंग करना।



- निष्क्रिय रेल इंजनों में ईंधन खपत कम करने के लिए 1,167 डीजल इंजनों में सहायक पावर यूनिट उपलब्ध कराए गए हैं।
- डीजल रेल इंजनों की निष्क्रियता की मॉनिटरिंग रिमोट मॉनिटरिंग और इंजनों और गाड़ियों के प्रबंधन के माध्यम से की जा रही है (जिसे आरईएमएमएलओटी कहा जाता है)। वर्तमान में 3,760 रेल इंजन आरईएमएमएलओटी से सुसज्जित हैं।
- एचएसडी बचत को 5% तक करने के लिए हाई स्पीड डीजल (एचएसडी) सहित बायो-डीजल के फ्यूल-ब्लेंडिंग के कर्षण में 5% बायो-डीजल का प्रयोग।
- डेमू सीएनजी में तरल ईंधनों की तुलना में कम उत्सर्जन वाले ग्रीन हाउस गैसों के स्थान पर 20% कंप्रेसड नेचुरल गैस (सीएनजी) का प्रयोग।
- भारतीय रेल ने यात्री परिवहन के लिए सीएनजी चलित पावर कारों में उपयोग होने वाले विश्व में एक मात्र रेलवे रूप में पहचान स्थापित की है। भारतीय रेल ने सीएनजी के साथ ड्यूल ईंधन मोड डेमू/डीपीसी से डेमू ड्राइविंग पावर कार (डीपीसी) का रूपांतरण भी शुरू किया है। डीपीसी के 25 अदद परिवर्तित किए गए हैं और परिचालनाधीन हैं।

रेल मंत्रालय ने ऊर्जा और संवहनीयता पर सहयोग के लिए अंतरराष्ट्रीय विकास विभाग (यूनाइटेड किंगडम सरकार), जिसे अब विदेश राष्ट्रमंडल एवं विकास कार्यालय कहा जाता है, के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। ऊर्जा कुशलता में सुधार और ऊर्जा संरक्षण के लिए भारतीय उद्योग परिसंघ के साथ एक समझौता ज्ञापन कर हस्ताक्षर भी किए गए हैं।

समेकित ऊर्जा प्रबंधन प्रणाली

भारतीय रेल ने दस वर्षों में 41,000 करोड़ रुपए की बचत करने के लिए एक योजना (मिशन 41के) शुरू की है।

भारतीय रेल ने नवम्बर, 2015 से दिसम्बर, 2020 तक बिजनेस एज यूजुअल (बीएयू) मोड के तहत लगभग 19,981 करोड़ रुपए की बचत की है।

भारतीय रेल द्वारा दिसम्बर, 2023 तक अपने बड़ी आमान (बीजी) नेटवर्क के विद्युतीकरण के लिए वृहद् विद्युतीकरण कार्यक्रम की शुरुआत की गई है। पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2017-18 से 2020-21 (28 फरवरी, 2021)) के दौरान कुल 16,744 मार्ग किमी को विद्युतीकृत किया गया है। ■



यात्री सुरक्षा में सुधार

रेल परियोजनाएं जोनल रेलवे-वार स्वीकृत/कार्यान्वित की जाती हैं। भारतीय रेल नेटवर्क विभिन्न राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैला हुआ है।

रेल पटरियों को रेलपथ नवीकरण कार्यों के द्वारा प्रतिस्थापित किया जाता है जो एक सतत् प्रक्रिया है। रेलपथ नवीकरण कार्यों को आयु/स्थिति आधार पर भारतीय रेल रेलपथ नियमावली में निर्धारित मानदंडों जैसे सकल मिलियन टन के संदर्भ में ढोए गए यातायात, पटरियों की खराबी की घटनाएं, पटरियों की टूट-फूट, पटरियों में जंग लगने, मानकों के अनुसार पटरियों के रखरखाव आदि के आधार पर जब कभी रेलपथ का भाग नवीकरण के लिए देय होता है, शुरू किया जाता है। रेल पटरियों के नवीकरण का कार्य स्वीकृत होने की तिथि से सामान्यतः 2 से 3 वर्षों के भीतर पूरा कर लिया जाता है। सक्रिय रेलपथ नवीकरण कार्यों का ब्यौरा परिशिष्ट-1 पर संलग्न है।

सरकार द्वारा सड़क उपयोगकर्ताओं और रेल यात्रियों की सुरक्षा में वृद्धि के लिए ऊपरी सड़क पुलों (आरओबी)/ निचले सड़क पुलों (आरयूबी) के निर्माण करके समपारों को समाप्त किए जाने पर ध्यान दिया जा रहा है। स्वीकृत आरओबी/आरयूबी/सबवे का रेलवे-वार ब्यौरा परिशिष्ट-11 के रूप में संलग्न है।

ऊपरी सड़क पुलों का निर्माण, पहुंच मार्गों हेतु अतिक्रमण मुक्त भूमि की उपलब्धता, उपयोगी सेवाओं की शिपिंग, राज्य

सरकारों द्वारा पर्याप्त निधि के आवंटन, जन समर्थन आदि पर निर्भर करता है। अतः, इन ऊपरी सड़क पुलों के कार्य को पूरा करने के लिए समय-सीमा निर्धारित करना संभव नहीं है।

पिछले दस वर्षों में किए गए रेलपथ नवीकरण और किए गए व्यय का रेलवे-वार ब्यौरा परिशिष्ट-111 के रूप में संलग्न है।

भारतीय रेल द्वारा सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है और दुर्घटनाओं को रोकने और सुरक्षा बढ़ाने के लिए निरंतर आधार पर सभी संभव कदम उठाए जाते हैं। यात्री सुरक्षा में सुधार के लिए अवसंरचना का उन्नयन एक निरंतर एवं सतत् प्रक्रिया है। लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) सवारी डिब्बों को शुरू किया जाना, सिग्नलिंग में गाड़ी टक्कर रोधी प्रणाली (टीसीएएस) प्रौद्योगिकी को शुरू करना, संवर्धित रेलपथ नवीकरण, स्टेशनों और समपार फाटकों की इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग तथा बिना चौकीदार और चौकीदार वाले समपार फाटकों को समाप्त करने जैसे विभिन्न इनपुट लगातार दिए गए हैं।

चलती गाड़ियों में अग्नि संबंधी सुरक्षा में सुधार लाने के उद्देश्य से सवारी डिब्बों में अग्निरोधी साज-सज्जा की सामग्री मुहैया कराई जा रही है और सभी नवनिर्मित वातानुकूलित सवारी डिब्बों में अग्नि एवं धुंआ संसूचना प्रणाली लगाई जा रही है। इसके अलावा, सभी नवनिर्मित पावर कारों और पैंटीकारों में अग्नि संसूचना एवं शमन प्रणाली लगाई जा रही है। ■

परिशिष्ट-1

17 मार्च, 2021 की स्थिति के अनुसार, सक्रिय रेलपथ नवीकरण कार्यों का रेलवे-वार ब्यौरा निम्नानुसार है :

रेलवे	सक्रिय कार्यों की संख्या	अनुमानित लागत (करोड़ रुपए में)
मध्य	749	3,453
पूर्व	432	1,966
पूर्व मध्य	483	2,799
पूर्व तट	474	1,983
उत्तर	524	5,253
उत्तर मध्य	643	3,460
पूर्वोत्तर	402	1,441
पूर्वोत्तर सीमा	580	2,464
उत्तर पश्चिम	260	2,059
दक्षिण	780	5,358
दक्षिण मध्य	517	2,806
दक्षिण पूर्व	636	3,473
दक्षिण पूर्व मध्य	413	2,455
दक्षिण पश्चिम	576	3,266
पश्चिम	559	4,091
पश्चिम मध्य	530	6,696
कुल	8,558	53,023

परिशिष्ट-11

पिंक-बुक-2020-21 के अनुसार, स्वीकृत आरओबी/आरयूबी/सबवे का रेलवे-वार ब्यौरा निम्नानुसार है :

रेलवे	आरओबी	आरयूबी सबवे	कुल	रेलवे की हिस्सेदारी (करोड़ रु. में)	राज्य की हिस्सेदारी (करोड़ रु. में)	कुल (करोड़ रु. में)
मध्य	94	241	335	1,637.06	998.36	2,635.42
पूर्व	84	111	195	2,019.82	2,244.68	4,264.50
पूर्व मध्य	145	257	402	3,510.83	3,409.85	6,920.68
पूर्व तट	71	198	269	2,508.28	1,911.88	4,420.16
उत्तर	154	683	837	5,033.07	4,357.95	9,391.02
उत्तर मध्य	154	589	743	4,704.01	3,337.24	8,041.26
पूर्वोत्तर	44	317	361	1,794.07	1,023.67	2,817.75
पूर्वोत्तर सीमा	8	117	125	489.56	201.42	690.98
उत्तर पश्चिम	71	1,475	1,546	3,176.09	1,695.00	4,871.08
दक्षिण	251	660	911	6,233.66	4,283.59	10,517.25
दक्षिण मध्य	147	422	569	5,418.44	4,782.70	10,201.13
दक्षिण पूर्व	44	187	231	1,995.76	1,107.96	3,103.72
दक्षिण पूर्व मध्य	74	291	365	2,287.17	858.11	3,145.28
दक्षिण पश्चिम	77	155	232	1,136.08	892.70	2,028.78
पश्चिम	207	857	1,064	4,630.61	3,121.53	7,752.14
पश्चिम मध्य	94	119	213	2,360.67	1,471.05	3,831.72
कुल	1,719	6,679	8,398	48,935.17	35,697.69	84,632.86



परिशिष्ट-III

पिछले दस वर्षों में बिछाई गई रेल पटरियों (ट्रैक किमी में) का वर्ष-वार ब्यौरा निम्नानुसार है :

रेलवे	2019-20	2018-19	2017-18	2016-17	2015-16	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12	2010-11
मध्य	280	278	299	195	185	205	153	201	196	253
पूर्व	236	267	268	178	162	185	217	207	197	190
पूर्व मध्य	335	255	291	180	202	203	241	221	196	213
पूर्व तट	457	297	276	119	116	60	154	90	44	36
उत्तर	631	579	553	281	387	383	441	634	714	654
उत्तर मध्य	274	233	204	111	164	152	318	301	248	286
पूर्वोत्तर	120	69	102	81	80	45	61	102	117	134
पूर्वोत्तर सीमा	106	105	90	42	95	34	76	76	85	84
उत्तर पश्चिम	242	227	198	80	59	24	39	78	59	133
दक्षिण	352	418	374	207	187	135	118	134	170	155
दक्षिण मध्य	299	196	193	150	278	208	297	393	331	335
दक्षिण पूर्व	336	259	279	190	209	168	180	192	190	190
दक्षिण पूर्व मध्य	202	209	182	123	119	107	85	96	90	81
दक्षिण पश्चिम	212	257	197	117	118	96	110	106	127	102
पश्चिम	211	328	321	240	229	194	202	218	278	327
पश्चिम मध्य	207	205	196	193	204	225	193	247	258	292
कुल	4,500	4,181	4,023	2,487	2,794	2,424	2,885	3,296	3,300	3,465

पिछले दस वर्षों में रेलपथ नवीकरण कार्यों (करोड़ रुपयों में) पर हुए व्यय का वर्ष-वार ब्यौरा निम्नानुसार है :

रेलवे	2019-20	2018-19	2017-18	2016-17	2015-16	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12	2010-11
मध्य	610.85	764.92	639.08	441.11	426.66	391.25	289.39	299.36	353.78	397.89
पूर्व	504.27	554.50	565.70	458.63	288.60	368.39	268.13	319.55	343.13	325.83
पूर्व मध्य	653.37	544.90	540.10	436.46	447.87	319.05	259.36	379.46	340.44	312.79
पूर्व तट	713.51	625.27	566.41	271.22	299.90	157.80	154.02	166.46	167.45	182.38
उत्तर	1,378.33	1,351.12	1,127.82	753.33	675.82	780.91	763.21	951.91	776.17	738.13
उत्तर मध्य	486.71	517.63	468.80	407.54	390.82	351.45	472.20	471.36	437.03	456.17
पूर्वोत्तर	245.44	189.20	291.88	223.20	174.85	132.79	202.15	140.46	163.11	114.58
पूर्वोत्तर सीमा	276.13	374.48	354.42	313.07	204.37	149.23	125.48	208.48	178.40	176.16
उत्तर पश्चिम	491.54	465.36	385.89	194.95	121.54	98.67	137.23	120.78	151.74	170.56
दक्षिण	721.28	771.63	741.33	464.71	398.23	317.57	302.23	346.38	294.18	227.80
दक्षिण मध्य	633.52	658.58	581.59	360.73	431.33	428.65	498.53	507.84	648.10	464.42
दक्षिण पूर्व	553.47	624.58	539.94	478.97	383.42	427.16	434.17	340.06	391.80	334.64
दक्षिण पूर्व मध्य	487.05	500.56	378.36	260.18	254.78	320.40	209.83	201.44	155.31	143.56
दक्षिण पश्चिम	546.73	510.57	394.42	214.17	187.54	138.92	190.89	205.08	170.35	135.19
पश्चिम	569.98	705.53	742.69	519.20	363.89	431.30	317.58	358.46	340.44	434.29
पश्चिम मध्य	502.67	517.90	555.85	594.84	527.19	535.07	346.13	389.83	364.00	365.12
कुल	9,374.86	9,676.72	8,874.28	6,392.31	5,576.81	5,348.61	4,970.53	5,406.91	5,275.43	4,979.51

रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास

भारतीय रेल द्वारा स्टेशनों के आसपास खाली भूमि और नभ क्षेत्र की रियल एस्टेट की संभावना का दोहन करके स्टेशनों के पुनर्विकास हेतु योजना बनाई गई है। इसके लिए, भारतीय रेल द्वारा देशभर में स्टेशनों का तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन किया जाता है। इन व्यवहार्यता अध्ययनों के परिणामों के आधार पर स्टेशनों के पुनर्विकास का कार्य चरणों में शुरू किया जाता है।

हबीबगंज और गांधीनगर रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास का कार्य पूरा किए जाने के अग्रिम चरण में है। गोमती नगर और अयोध्या स्टेशनों के पुनर्विकास का कार्य प्रगति पर है। नागपुर, अमृतसर, साबरमती, ग्वालियर, पुदुचेरी, तिरुपति, नेल्लोर और देहरादून जैसे 08 स्टेशनों के लिए अर्हता हेतु अनुरोध



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



विश्वस्तरीय नई दिल्ली रेलवे स्टेशन का प्रारूप

(आरएफक्यू) को अंतिम रूप दिया गया है। नई दिल्ली, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) और एर्नाकुलम जैसे 03 स्टेशनों के लिए अर्हता हेतु अनुरोध आमंत्रित किया गया है। स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन करने हेतु बिहार राज्य में बक्सर, बेगुसराय, भागलपुर, गया, मुजफ्फरपुर और राजेन्द्र नगर रेलवे स्टेशनों, झारखंड राज्य में बोकारो स्टील सिटी, रांची और हटिया स्टेशनों और जम्मू एवं कश्मीर के संघ शासित प्रदेश में जम्मू तवी स्टेशन को चिह्नित किया गया है। स्टेशन पुनर्विकास परियोजनाएं सामान्यतः सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) माध्यम के शुरू की जाती हैं। ■

सरकारी-निजी भागीदारी के साथ रेलवे को विस्तार

नगरिकों तक गाड़ी सेवाओं की उपलब्धता बढ़ाने, निवेश आकर्षित करने, चुनिंदा मार्गों पर आधुनिक रेल शामिल करने और यात्रियों को विश्वस्तरीय सेवाएं मुहैया कराने के मद्देनजर रेल मंत्रालय द्वारा सरकारी निजी भागीदारी (पीपीपी) के जरिए डिजाइन, निर्माण, वित्त और परिचालन आधार पर लगभग 150 जोड़ी यात्री गाड़ी सेवाओं (12 क्लस्टर में विभाजित) को शामिल करने के लिए बोलियां आमंत्रित की गई हैं। इन गाड़ियों में उन्नत यात्री सुविधा, स्वचालित तापमान और आर्द्रता नियंत्रण सुविधा सहित दक्ष वातानुकूलन, बेहतर आंतरिक साज-सज्जा एवं शौचालय, दिव्यांग यात्रियों के अनुकूल पहुंच, स्टेशन आगमन की ऑनबोर्ड उद्घोषणा, संरक्षा संबंधी उद्घोषणाओं आदि के लिए जीपीएस समर्थित यात्री उद्घोषणा प्रणाली सुविधाएं होंगी। इन गाड़ी सेवाओं के मार्गों की सांकेतिक सूची परिशिष्ट के रूप में संलग्न है।

सरकारी निजी भागीदारी माध्यम के जरिए यात्री गाड़ी सेवाओं के परिचालन से मौजूदा यात्री गाड़ी सेवाएं प्रभावित नहीं होंगी और ये सेवाएं मौजूदा गाड़ी सेवाओं के अतिरिक्त होंगी। 35 वर्ष की रियायत अवधि में यात्री गाड़ी सेवाओं के सरकारी निजी भागीदारी के जरिए परिचालन से रेलवे को प्रोद्भूत होने वाले संभावित राजस्व का शुद्ध मौजूदा मूल्य लगभग 36,800 करोड़ रु. है। वास्तविक राजस्व विभिन्न क्लस्टरों के लिए सफल

बोलीदाताओं द्वारा पेश किए गए राजस्व के हिस्से सहित बोली प्रक्रिया के परिणाम पर आधारित होगा।

ऐसा अनुमान है कि भारतीय रेल को नेटवर्क विस्तार, क्षमता संवर्द्धन, माल टर्मिनलों की स्थापना, स्टेशन पुनर्विकास, चल स्टॉक शामिल करने और अन्य आधुनिकीकरण/अपग्रेडेशन कार्यों आदि के लिए वर्ष 2030 तक 50 लाख करोड़ रुपए के पूंजीगत निवेश की आवश्यकता होगी ताकि बेहतर ढंग से यात्री और माल सेवाएं दी जा सकें और परिवहन में भारतीय रेल मॉडल शेर में सुधार लाया जा सके। पूंजीगत वित्तपोषण में अंतर को पाटने और आधुनिक प्रौद्योगिकी लाने तथा परिचालनिक दक्षता में सुधार लाने के लिए कुछ पहलों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) माध्यम का उपयोग करने की योजना है। इसमें नेटवर्क विस्तार और चुनिंदा मार्गों पर यात्री गाड़ियां चलाने के लिए आधुनिक रेल लगाना शामिल है, जिसका उद्देश्य है कि यात्रियों को उन्नत सेवाएं उपलब्ध कराई जाएं। बहरहाल, गाड़ी परिचालनों और संरक्षा का उत्तरदायित्व भारतीय रेल के पास ही रहेगा। गाड़ी संचालन में सार्वजनिक निजी भागीदारी के मामले में, राजस्व अर्जन के माध्यम से निजी भागीदारी हेतु निवेश पर प्रतिफल सुनिश्चित करने के लिए तथा भारतीय रेल को ढुलाई प्रभार और राजस्व की हिस्सेदारी का भुगतान करने हेतु एक तंत्र की योजना बनाई गई है। ■

रेलवे स्टेशनों पर विश्वस्तरीय सुविधाएं



हबीबगंज रेलवे स्टेशन

रेल मंत्रालय ने 'स्टेशन पुनर्विकास योजना' के अंतर्गत स्टेशनों पर बेहतर/संवर्धित सुविधाएं प्रदान करने की योजना बनाई है जिसमें स्टेशन परिसर में भीड़-भाड़ मुक्त प्रवेश/निकास, यात्रियों के आगमन/प्रस्थान का पृथक्करण, बिना भीड़-भाड़ वाला पर्याप्त कॉनकोर्स, शहर की दोनों दिशाओं का एकीकरण, परिवहन प्रणालियों के अन्य साधनों, जैसे बस, मेट्रो आदि से एकीकरण, उपयोगकर्ता के अनुकूल अंतरराष्ट्रीय संकेतक, पूर्णतः प्रदीप्त परिपथन क्षेत्र और ड्रॉप ऑफ, पिक-अप और पार्किंग आदि का समुचित प्रावधान शामिल है। स्टेशनों के पुनर्विकास का कार्य महाराष्ट्र में नागपुर, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस और अजनी स्टेशन, मध्य प्रदेश में हबीबगंज और ग्वालियर स्टेशन;

गुजरात में गांधीनगर और साबरमती स्टेशन; उत्तर प्रदेश में अयोध्या और गोमती नगर स्टेशन; दिल्ली में सफदरजंग और नई दिल्ली स्टेशन; आंध्र प्रदेश में तिरुपति और नेल्लोर स्टेशन और उत्तराखंड, पंजाब, केरल और केंद्र शासित प्रदेश पुडुचेरी राज्य में क्रमशः देहरादून, अमृतसर, एर्नाकुलम और पुडुचेरी स्टेशन पर शुरू किए गए हैं। स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम अपनी तरह का पहला कार्यक्रम है और यह जटिल प्रकृति का होता है और इसके लिए विस्तृत तकनीकी-वित्तीय व्यवहार्यता अध्ययन और शहरी/स्थानीय निकायों आदि से विभिन्न सांविधिक स्वीकृतियों की आवश्यकता होती है। इसलिए इस स्तर पर कोई समय-सीमा नहीं बताई जा सकती है। ■

छोटे रेलवे स्टेशनों का रखरखाव

छोटे स्टेशनों सहित सभी स्टेशनों का अनुरक्षण निर्दिष्ट मानदंडों के अनुसार सुनिश्चित किया जाता है। दिल्ली- बागपत-शामली-सहारनपुर मार्ग पर स्टेशनों सहित सभी स्टेशनों पर आवश्यकतानुसार रखरखाव सुनिश्चित किया जाता है। इसके अलावा, रेलवे स्टेशनों का अनुरक्षण/सुधार एक सतत् प्रक्रिया है और इस संबंध में निर्माण कार्य की परस्पर प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के अध्यधीन आवश्यकतानुसार शुरू किए जाते हैं। रेल मंत्रालय स्टेशन की कोटि के आधार पर यात्रियों के लिए न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं के बारे में व्यापक निर्देशों में निर्दिष्ट योजना के अनुसार यात्री सुविधाएं प्रदान कर रहा है। हाल ही में, 2018 में निर्देश जारी किए गए थे। पांच वर्षों के दौरान भारतीय रेल में यात्री सुख-सुविधाओं के लिए बजटीय स्रोतों के तहत आवंटित निधियों का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

(करोड़ रु. में)

वित्त वर्ष	वास्तविक व्यय
2015-16	1,081.21
2016-17	981.25
2017-18	1,286.81
2018-19	1,585.89
2019-20	1,903.11
2020-21	1,646.94
	(दिसंबर 2020 तक)

वालू रेल परियोजनाएं

दिनांक 1 अप्रैल, 2020 की स्थिति के अनुसार, 7.5 लाख करोड़ रु. लागत की 53,039 किमी कुल लंबाई वाली 513 परियोजनाएं योजना/स्वीकृति/निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं, जिसमें से 10,013 किमी को यातायात के लिए खोल दिया गया है और इन परियोजनाओं पर मार्च, 2020 तक 1.86 लाख करोड़ रु. का व्यय किया गया है। इनमें निम्नलिखित शामिल हैं:-

- 4,04,853 करोड़ रु. की लागत से, 21,343 किमी कुल लंबाई की 189 नई लाइन परियोजनाएं, जिसमें से 2,633 किमी लंबाई को यातायात के लिए खोले जाने का लक्ष्य हासिल कर लिया गया है और इन परियोजनाओं पर मार्च, 2020 तक 94,575 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।
- 59,699 करोड़ रु. की लागत से 7,003 किमी कुल लंबाई की 54 आमान परिवर्तन परियोजनाएं, जिसमें से 3,733 किमी लंबाई को यातायात के लिए खोले जाने का लक्ष्य हासिल कर लिया गया है और इन परियोजनाओं पर मार्च, 2020 तक 23,405 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।
- 2,85,324 करोड़ रु. की लागत से 24,693 किमी कुल लंबाई की 270 दोहरीकरण परियोजनाएं, जिसमें से 3,647 किमी लंबाई को यातायात के लिए खोले जाने का लक्ष्य हासिल कर लिया गया है और मार्च, 2020 तक 67,816 करोड़ रु. का व्यय किया गया है।

परियोजनाओं का पूरा होना विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है। रेल परियोजनाओं के त्वरित कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा उठाए गए विभिन्न उपायों में (i) परियोजनाओं का प्राथमिकीकरण (ii) प्राथमिकता वाली परियोजनाओं पर धन के आवंटन में

पर्याप्त वृद्धि (ii) फील्ड स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन (iv) विभिन्न स्तरों पर परियोजनाओं की प्रगति की बारीकी से निगरानी और (v) शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीव संबंधी मंजूरीयों और परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों को हल करने के लिए राज्य सरकारों और संबंधित प्राधिकारियों के साथ नियमित अनुवर्ती कार्रवाई करना शामिल है।

नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण कार्यों के लिए भारतीय रेल में औसत वार्षिक बजट आवंटन को 2009-14 के दौरान 11,527 करोड़ रुपए/वर्ष से बढ़ाकर 2014-19 के दौरान 26,026 करोड़ रुपए/वर्ष कर दिया गया है जो 2009-14 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय से 126% अधिक है और वित्त वर्ष 2020-21 के लिए इन परियोजनाओं के लिए 40,757 करोड़ रु. का संशोधित बजट परिव्यय मुहैया कराया गया था, जो 2009-14 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय से 254% अधिक है। वित्त वर्ष 2021-22 के लिए, इन कार्यों के लिए 45,165 करोड़ रु. का अब तक का अधिकतम परिव्यय प्रस्तावित किया गया है जो 2009-14 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय से 292% अधिक है। 2014-19 के दौरान 13,124 किमी लंबाई (3,035 किमी नई लाइनें, 3,993 किमी आमान परिवर्तन और 6,096 किमी दोहरीकरण) को यातायात के लिए खोल दिया गया है जो 2009-14 से 73% अधिक है। 2019-20 के दौरान, 2,226 किमी (360 किमी नई लाइन, 408 किमी आमान परिवर्तन और 1,458 किमी दोहरीकरण) को यातायात के लिए खोल दिया गया है जो 2009-14 के दौरान औसत वार्षिक खोली गई लाइनों (1,520) से 46% अधिक है। ■

कुंभ मेला हेतु विशेष ट्रेन

भारतीय रेल राज्यवार आधार पर गाड़ी सेवाओं का परिचालन नहीं करती, क्योंकि रेलनेट राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैला हुआ है।

बहरहाल, हरिद्वार में कुंभ मेला (जनवरी-अप्रैल 2021) के लिए, भारतीय रेल ने कोविड-19 की वजह से उत्पन्न स्थिति को देखते हुए राज्य सरकारों की चिंता और स्वभाव को ध्यान में रखते हुए पर्याप्त प्रबंध किए हैं।

12 जोड़ी कुंभ मेला स्पेशल, जो हरिद्वार की ओर जाने वाली मौजूदा नियमित सेवाओं के अतिरिक्त हैं, चलाई जा रही हैं।

इसके अलावा, तीर्थ यात्रियों के लिए अतिरिक्त एकोमोडेशन सृजित करने के लिए हरिद्वार की ओर जाने वाली 15 जोड़ी नियमित गाड़ी सेवाओं का भी संवर्धन किया गया है। बहरहाल, हरिद्वार की यात्रा करने वाले यात्री मार्ग में दिल्ली जैसे स्टेशनों पर उपयुक्त गाड़ी बदलने की सुविधा का उपयोग कर सकते हैं। ■

कोहरा-रोधी उपकरण

कोहरा प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों को जीपीएस आधारित पोर्टेबल हैंड-हेल्ड फॉग पास डिवाइस प्रदान की जा रही है, जो जिओ-फेस सीमा के भीतर लैंडमार्क, जैसे सिग्नल, समपार फाटक आदि जैसे स्थलों के समीप आते ही ऑडियो-विजुअल सिग्नल भेजती है। 01-03-2021 तक भारतीय रेल में 12,742 फॉग पास डिवाइस मुहैया कराई गई हैं। ■



मालवहन में रेलवे की हिस्सेदारी

भारतीय रेल ने भारत के लिए राष्ट्रीय रेल योजना-2030 तैयार की है। 2030 तक 'भविष्य के लिए तैयार' रेलवे प्रणाली तैयार करने की योजना है। इस योजना का उद्देश्य मांग से पहले क्षमता का सृजन करना है, जिसके परिणामस्वरूप वर्ष 2050 तक भविष्य की मांग को पूरा भी किया जा सकेगा और माल यातायात में रेलवे की निश्चित हिस्सेदारी 45% तक बढ़ेगी और इसे बनाए रखना है। योजना के मसौदे को पब्लिक डोमेन (भारतीय रेल की वेबसाइट) में रखा गया है और इसे टिप्पणियों/राय के लिए हितधारकों के बीच परिपत्रित किया जा रहा है।

भारतीय रेल गाड़ी सेवाओं की निगरानी के लिए अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी का उपयोग करती है। माल गाड़ी सेवाओं की निगरानी फ्रेट ऑपरेशंस इन्फॉर्मेशन सिस्टम (एफओआईएस) के माध्यम से की जाती है और यात्री गाड़ियों के लिए, इस्तेमाल की जाने वाली प्रणाली कोचिंग ऑपरेशंस इन्फॉर्मेशन सिस्टम (सीओआईएस) है, जिनमें से दोनों निर्णय लेने और अंततः गाड़ी सेवाओं में सुधार के लिए एक साधन के रूप में सूचना प्रौद्योगिकी का उपयोग करते हैं। एफओआईएस और सीओआईएस ग्राहकों की मांग को पूरा करने के लिए गाड़ियों के कार्यक्रम/समय सारणी और मार्ग व्यवस्था के साथ-साथ चल स्टॉक के वितरण में सुधार करके महंगी परिसंपत्तियों और संसाधनों का इष्टतम उपयोग करने में सक्षम बनाते हैं। एफओआईएस और सीओआईएस ग्राहकों को गाड़ियों की स्थिति के बारे में निरंतर गाड़ी निगरानी और तत्काल संपर्कता सुनिश्चित करते हैं। रेलगाड़ियों की निरंतर ट्रेकिंग और वास्तविक समय के आधार पर उनकी निगरानी के लिए रेलवे के नेटवर्क में बड़ी संख्या में नियंत्रण कार्यालय हैं। रेलवे नियंत्रण कार्यालय किसी खंड पर गाड़ी सेवाओं की चार्टिंग और उनकी योजना बनाने के लिए व्यापक सॉफ्टवेयर, कंट्रोल ऑफिस एप्लिकेशन (सीओए) का उपयोग करते हैं। सीओए को एफओआईएस और सीओआईएस दोनों में एकीकृत किया गया है, ताकि गाड़ी सेवाओं की निगरानी और निर्णय लेने की प्रक्रिया वास्तविक समय के आधार पर की जा सके। राज्य सरकारों की विशिष्ट पण्य की मांग को पूरा करने के लिए रेलगाड़ियां चलाने के लिए एक त्रिपक्षीय प्रक्रिया स्थापित की गई है। राज्य सरकारों की खाद्य, उर्वरक, पीओएल, बिजली के लिए कोयला, खनिज आदि जैसी वस्तुओं की आवश्यकताओं/मांगों का मूल्यांकन सबसे पहले खाद्य एवं नागरिक आपूर्ति मंत्रालय, उर्वरक विभाग, पेट्रोलियम मंत्रालय, कोयला मंत्रालय, विद्युत मंत्रालय, खान मंत्रालय आदि जैसी नोडल केंद्रीय एजेंसी द्वारा किया जाता है तथा संबंधित नोडल केंद्रीय एजेंसी राज्य सरकारों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए माल गाड़ियों के संचालन के लिए रेल मंत्रालय के साथ समन्वय करती है।

भारतीय रेल ने राज्य सरकारों की आवश्यकताओं को पूरा करने तथा आपदाओं, विपदाओं, मेलों, त्योहारों आदि के दौरान राहत प्रदान करने के लिए अधिक यात्री और मालगाड़ियों को चलाने में हमेशा पहल की है। इसके अलावा, भारतीय रेल राज्य सरकारों की मांग पर तीर्थयात्रियों के लिए गाड़ियां चलाती है।

सीसीटीवी कैमरे के लिए बजट

क्लोज्ड सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) कैमरे 686 स्टेशनों पर मुहैया करा दिए गए हैं। राज्य-वार ब्यौरे परिशिष्ट पर संलग्न हैं। सीसीटीवी कैमरे के माध्यम से यात्री आरक्षण केंद्र के साथ-साथ प्रमुख रेलवे स्टेशनों के अन्य क्षेत्रों की ऑन-लाइन मॉनिटरिंग की जाती है। यदि कोई गैर-कानूनी/संदेहास्पद गतिविधि देखी जाती है तो तत्काल कार्रवाई की जाती है। वर्तमान में, व्यक्तियों के प्रवेश की रोकथाम सीसीटीवी मॉनिटरिंग का उपयोग करके नहीं की जाती है। बहरहाल, संदेहास्पद/आपत्तिजनक गतिविधियों में शामिल व्यक्तियों की निगरानी रखी जाती है और जब कभी आवश्यकता हो, दखल दिया जाता है। सीसीटीवी कैमरे के लिए बजट के संबंध में संबंधित परिशिष्ट। ■

सीसीटीवी से सुसज्जित राज्य-वार रेलवे स्टेशनों के ब्यौरे निम्नानुसार हैं

क्र. सं.	राज्य	स्टेशनों की संख्या
1	आंध्र प्रदेश/तेलंगाना	47
2	अरुणाचल प्रदेश	0
3	असम	14
4	बिहार	47
5	छत्तीसगढ़	13
6	दिल्ली	14
7	गोवा	7
8	गुजरात	30
9	हरियाणा	13
10	हिमाचल प्रदेश	1
11	जम्मू और कश्मीर	11
12	झारखण्ड	19
13	कर्नाटक	30
14	केरल	21
15	मध्य प्रदेश	29
16	महाराष्ट्र	156
17	मणिपुर	0
18	मेघालय	0
19	मिजोरम	0
20	नागालैण्ड	1
21	ओडिशा	16
22	पुडुचेरी	0
23	पंजाब	7
24	राजस्थान	31
25	तमिलनाडु	35
26	त्रिपुरा	1
27	यूटी चंडीगढ़	1
28	उत्तर प्रदेश	69
29	उत्तराखण्ड	6
30	पश्चिम बंगाल	67
	समग्र कुल	686

मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार प्रणाली

भारतीय रेल द्वारा रेलों पर मोबाइल गाड़ी रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रणाली शुरू की गई है। एमटीआरसी को लागू करने का लक्ष्य और उद्देश्य लोको पायलट, स्टेशन मास्टर, नियंत्रक के बीच सीधी वार्ता द्वारा संचार स्थापित करना और आधुनिक गाड़ी नियंत्रण प्रणाली के लिए इसका उपयोग करना भी है। इस प्रणाली को 3,460 मार्ग किमी पर मुहैया करा दिया गया है। मुहैया कराई गई एमटीआरसी प्रणाली का ब्यौरा परिशिष्ट-1 के रूप में संलग्न है। इसके अलावा, 6,861 करोड़ रुपये की लागत से 34,304 मार्ग किमी पर दीर्घकालिक विकास आधारित एमटीआरसी प्रणाली के लिए नए कार्यों को मंजूरी दी गई है। इसका ब्यौरा परिशिष्ट-11 के रूप में संलग्न है। वित्त वर्ष 2020-21 तक आर्बिटि एमटीआरसी हेतु कुल राशि 232.54 करोड़ रुपये है, जिसका पूरा उपयोग कर लिया गया है।

रेल दुर्घटनाओं से बचने के लिए रेल पटरियों की निगरानी, निरीक्षण और रख-रखाव की अत्याधुनिक और हाइटेक विधि विकसित करने के लिए उठाए गए अन्य उपाय इस प्रकार हैं:-

- रेल पटरियों का आवधिक निरीक्षण और निगरानी, संपर्क रहित संसर् आधारित ट्रैक रिकार्डिंग कार (टीआरसी) द्वारा की जाती है। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा दोलन निगरानी प्रणाली (ओएमएस) का उपयोग करके पटरियों का निरीक्षण भी किया जाता है। इसके अलावा, रेल पटरियों की निगरानी और निरीक्षण को और सुदृढ़ करने के लिए स्वचालित ट्रैक ज्यामिति-सह-वीडियो निरीक्षण प्रणाली, स्वचालित टर्न-आउट ज्यामिति मापन प्रणाली और ग्राउंड पेनिट्रेशन रडार (जीपीआर) की खरीद की भी प्रक्रिया चल रही है।

- भारतीय रेल द्वारा रेल पटरियों के रखरखाव के लिए उच्च आउटपुट रेल ग्राइंडिंग मशीन, उच्च आउटपुट गिट्टी सफाई मशीन जैसी अत्याधुनिक रेलपथ रखरखाव मशीनों, उच्च आउटपुट एकीकृत 3x-डाइनेमिक टैम्पर आदि का उपयोग किया जा रहा है।
- एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग में सुधार - वेल्डिंग की बेहतर गुणवत्ता के लिए - मशीनीकृत प्रीहीटिंग, श्री पीस प्रीफैब्रिकेटेड मोल्ड, ऑटो टैपिंग थिम्बल, सिंगल शॉट क्रूमिबल में सुधार की व्यवस्था की गई है।
- अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन (यूएसएफडी) परीक्षण मशीनों में सुधार-एनोलॉग यूएसएफडी परीक्षण मशीनों को डिजिटल यूएसएफडी परीक्षण मशीनों में बदला गया है, जो ऑन लाइन एप्लीकेशन रेलपथ प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) और कंप्यूटर में डाटा लॉगिंग, बचत और परीक्षण के परिणामों को अंतरित करने में सक्षम हैं। यूएसएफडी परीक्षण मशीनों को लोकेशन टैगिंग, रिकॉर्डिंग की टाइम स्टैपिंग और बेहतर स्कैन (बी-स्कैन) क्षमता वाली विशेषताओं के साथ शुरू किया गया है। पटरियों के तीव्र अल्ट्रासोनिक परीक्षण के लिए भारतीय रेल पर स्व-चालित अल्ट्रासोनिक रेल परीक्षण (एसपीयूआरटी) कारें शुरू की गई हैं।
- मोटे वेब स्विचों और वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंग (डब्ल्यूसीएमएससी) को शुरू किया जाना-भारतीय रेल में मोटे वेब स्विचों और वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंग को शुरू किया गया है। इससे बेहतर रेलपथ रखरखाव और सुरक्षा में सहायता मिलेगी। ■

परिशिष्ट-1

भारतीय रेल पर जीएसएम-आर और टेट्रा पर आधारित मोबाइल गाड़ी रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रणाली की स्थिति

क्षेत्रीय रेलवे	खंड	प्रौद्योगिकी	मार्ग किमी
पूर्व	हावड़ा-धनबाद	जीएसएम (आर)	270
पूर्व मध्य	धनबाद-मुगलसराय	जीएसएम (आर)	400
उत्तर मध्य	पलवल-झांसी	जीएसएम (आर)	353
उत्तर मध्य	गाजियाबाद-अलीगढ़-कानपुर-इलाहाबाद-डीडीयू	जीएसएम (आर)	760
उत्तर	नई दिल्ली-अंबाला-लुधियाना सहित नई दिल्ली-पलवल और दिल्ली क्षेत्र	जीएसएम (आर)	372
उत्तर	लुधियाना-पठानकोट-जम्मूतवी-अमृतसर	जीएसएम (आर)	455
उत्तर	लखनऊ-कानपुर	जीएसएम (आर)	75
पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी-बोंगईगांव-गुवाहाटी	जीएसएम (आर)	410
पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी-बारसोई-मालदा टाउन और बारसोई-कटिहार	जीएसएम (आर)	270
मेट्रो रेलवे, कोलकाता	उत्तर-दक्षिण कोरिडोर-काबी सुभाष से दक्षिणेश्वर	जीएसएम (आर)	28
मेट्रो रेलवे कोलकाता	ईस्ट-वेस्ट कोरिडोर-फूलबगान से सेक्टर-वी	टेट्रा	7.5
पश्चिम	चर्चगेट-विरार	टेट्रा	60
कुल			3,460.5

जीएसएम (आर) = मोबाइल संचार-रेलवे के लिए वैश्विक प्रणाली
टेट्रा = स्थलीय ट्रंक रेडियो

डीएफसी की मुख्य विशेषताएं



रेल मंत्रालय द्वारा अर्थव्यवस्था की बढ़ती मांगों को पूरा करने और माल यातायात के द्रुत गति से परिवहन को सुविधापूर्ण बनाने के लिए रेल परिवहन क्षमता में संवर्धन हेतु दो समर्पित माल गलियारों, जिनका नाम पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल गलियारा (ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी) है, के निर्माण कार्य को उपरोक्त मार्गों के साथ कार्यान्वित किया जा रहा है। समर्पित माल गलियारों की मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार हैं:-

- अधिकतम अनुमेय गति - 100 किमी प्र.घं।
- लंबी ढुलाई और उच्च अनुगामी लदान - 13,000 टन प्रति गाड़ी तक।
- पश्चिमी समर्पित माल गलियारे पर दोहरी स्टैक गाड़ियां।
- डीएफसी के माल टर्मिनलों पर कुशल हैंडलिंग और मूल्य संवर्धित सेवाएं।
- 25 टन के संवर्धित एक्सल लोड।
- माल डिब्बों की उच्चतर अधिकतम मूविंग डाइमेंशंस।
- मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार सहित स्वचालित सिग्नलिंग।
- समग्र संवर्धित थ्रूपुट

समर्पित माल गलियारों के 2,843 किमी (ईडीएफसी के लुधियाना से सोननगर 1,337 किमी और डब्ल्यूडीएफसी के

जेएनपीटी से दादरी 1,506 किमी) में से 657 किमी को पहले ही चालू कर दिया गया है।

समर्पित माल गलियारों से माल गाड़ियों के तेज परिवहन के साथ उच्चतर परिवहन आउटपुट प्राप्त होगा। सुनियोजित डबल स्टैक कंटेनर गाड़ियों के संचालन और भारी ढुलाई से वहन क्षमता में बढ़ोत्तरी भी होगी। माल परिवहन की इकाई लागत अधिकांशतः घटेगी और लॉजिस्टिक की लागत में भी महत्वपूर्ण रूप से बचत होगी। इससे समर्पित माल गलियारों से संबंधित उद्योगों/लॉजिस्टिक सेवाप्रदाताओं आदि हेतु आपूर्ति श्रृंखला में सुधार होगा जिससे अतिरिक्त मात्रा में माल और आयात-निर्यात संबंधी यातायात में भी बढ़ोत्तरी होगी।

डीएफसी के उपरोक्त लाभों से क्षेत्र में औद्योगिक गतिविधियों को डीएफसी मार्ग के साथ औद्योगिक कॉरिडोर/ औद्योगिक नगर स्थापित किए जाने के कार्य हेतु प्रोत्साहन प्राप्त होगा। पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल गलियारों के साथ नए माल टर्मिनलों, मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक पार्कों और अंतर्देशीय कंटेनर डिपुओं का विकास, कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं।

उपरोक्त उपायों से परियोजना-प्रभावित क्षेत्रों में प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार के सृजन होने की संभावना है। ■

पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल गलियारों में निम्नलिखित राज्य और जिले शामिल हैं :

	राज्य	जिले
पूर्वी डीएफसी	पंजाब	अंबाला, पटियाला, फतेहगढ़ साहिब, लुधियाना
	हरियाणा	यमुनानगर
उत्तर प्रदेश	उत्तर प्रदेश	चंदौली, मिर्जापुर, प्रयागराज, कौशाम्बी, फतेहपुर, कानपुर नगर, कानपुर देहात, औरैया, इटावा, फिरोजाबाद, हाथरस, अलीगढ़, बुलंदशहर, हापुड़, गौतम बुद्ध नगर, गाजियाबाद, मेरठ, मुजफ्फरनगर, सहारनपुर
	बिहार	गया, औरंगाबाद, रोहतास, कैमूर (भबुआ)
	झारखंड	धनबाद, गिरीडीह, कोडरमा
	पश्चिम बंगाल	हुगली, पूर्वा बर्धमान, पश्चिम बर्धमान
पश्चिमी डीएफसी	उत्तर प्रदेश	गौतम बुद्ध नगर
	हरियाणा	फरीदाबाद, पलवल, नूह, रेवाड़ी, महेन्द्रगढ़
	राजस्थान	सीकर, जयपुर, अजमेर, पाली, सिरोही
	गुजरात	बानसकांठा, मेहसाणा, अहमदाबाद, आणंद, वडोदरा, भरूच, सूरत
	महाराष्ट्र	नवसारी, वलसाड, पालघर, ठाणे, रायगढ़

दक्षिण-उत्तर समर्पित माल ढुलाई गलियारा योजना

वर्तमान में, रेल मंत्रालय ने निम्नलिखित मार्गों पर समर्पित माल गलियारा (डीएफसी) के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने संबंधी प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है :-

- पूर्व तट कॉरीडोर-खड़गपुर-विजयवाड़ा - लंबाई 1,115 किमी
- पूर्व-पश्चिम सब कॉरीडोर
 - * भुसावल-वर्धा-नागपुर-राजखरसावां-खड़गपुर-उलुबेररया-दानकुनी-लंबाई-1,673 किमी
 - * राजखरसावां-कालीपहाड़ी-अण्डल-195 किमी
- उत्तर दक्षिण सब कॉरीडोर-विजयवाड़ा-नागपुर-इटारसी- लंबाई - 975 किमी।

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में कॉरीडोर का संरक्षण, यातायात कैचमेंट क्षेत्र, प्रौद्योगिकी-आर्थिकी अध्ययन, प्रक्षेपित यातायात, वित्तीय और आर्थिक प्रतिफल की दर इत्यादि शामिल किया जाएगा। विस्तृत परियोजना संबंधी रिपोर्ट तैयार करने का कार्य भारतीय समर्पित माल गलियारा निगम लिमिटेड को सौंपा गया है और यह प्रगति पर है। नए डीएफसीज को शुरू करने और इसके कार्यन्वयन की प्रक्रिया, यदि कोई हो, के बारे में निर्णय डीपीआर के अंतिम परिणाम के आधार पर लिया जा सकता है। ■

रेलगाड़ियों में अपशिष्ट प्रबंधन

पेंट्री कार सेवाओं से कूड़े को एकत्रित करने और निपटान करने के लिए खानपान कचरा प्रबंधन प्रणाली संबंधी विस्तृत अनुदेश क्षेत्रीय रेलवे और भारतीय रेल और इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन (आईआरसीटीसी) को वाणिज्यिक परिपत्र सं. 2011 का 45 और 2016 का 55 के द्वारा मुहैया कराए गए हैं। ये परिपत्र भारतीय रेल की वेबसाइट <https://indianrailways.gov.in/> उपलब्ध कराए गए हैं। आवधिक निरीक्षणों के माध्यम से इसका अनुपालन सुनिश्चित किया जाता है।

गाड़ियों से कूड़े की सफाई और प्रभावी प्रबंधन को सुनिश्चित करने के लिए रेलवे द्वारा निम्नलिखित विभिन्न उपाय किए गए हैं :

- गाड़ी यात्रा के दौरान सृजित कचरे को नामित स्टेशनों पर एकत्रित किया जाता है। स्टेशनों पर एकत्रित कचरे को नामित स्थानों/ निगमों/स्थानीय निकायों की प्राधिकृत एजेंसियों द्वारा निपटान किया जाता है
- नॉन-एसी सवारी डिब्बों के अलावा एसी सवारी डिब्बों में भी कूड़ेदानों की व्यवस्था की गई है।
- लंबी दूरी की महत्वपूर्ण मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में ऑन बोर्ड हाउसकीपिंग सर्विसेज (ओबीएचएस) योजना के तहत कूड़ेदानों को खाली करने सहित मार्ग में सृजित कचरे की सफाई की जाती है। ■

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर परिचालन

माल यातायात गलियारे के निम्नलिखित दो खंडों को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है और प्रधानमंत्री जी द्वारा इसे देश को समर्पित कर दिया गया है।

- 29 जनवरी, 2020 को पूर्वी समर्पित माल यातायात गलियारे (ईडीएफसी) का भाऊपुर से खुर्जा (351 किमी)।
 - 01 जनवरी, 2021 को पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे (डब्ल्यूडीएफसी) का रेवाड़ी से मदार (306 किमी)।
- विगत तीन वर्षों के लिए माल यातायात और माल यातायात राजस्व के ब्यौरे को नीचे दर्शाया गया है:-

वर्ष	माल यातायात (मिलियन टन में)	माल यातायात राजस्व (करोड़ रु. में)
2017-18	1,159.55	₹ 1,17,055.40
2018-19	1,221.48	₹ 1,27,432.72
2019-20	1,208.41	₹ 1,13,487.89

द्रुत गति रेल गलियारा

रेलवे ने निम्नलिखित सात नए हाई स्पीड रेल (एचएसआर) गलियारों के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने का कार्य नेशनल हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एनएचएसआरसीएल) को सौंपा है: • दिल्ली-नोएडा-आगरा-कानपुर-लखनऊ-वाराणसी, • दिल्ली-जयपुर-उदयपुर-अहमदाबाद, • मुंबई-नासिक-नागपुर, • मुंबई-पुणे-हैदराबाद, • चेन्नै-बंगलुरु-मैसूर, • दिल्ली-चंडीगढ़-लुधियाना-जालंधर-अमृतसर, • वाराणसी-पटना-हावड़ा

उपरोक्त सात हाई स्पीड गलियारों में से किसी को भी अभी तक मंजूरी नहीं दी गई है। किसी भी एचएसआर परियोजना को मंजूरी देने का निर्णय विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के परिणाम, प्रौद्योगिकी-आर्थिक व्यवहार्यता, संसाधनों की उपलब्धता और वित्तपोषण के विकल्पों पर निर्भर करता है। डीपीआर तैयार करने का कार्य अभी भी चल रहा है और गलियारों के लिए संरक्षण/मार्ग को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है। ■



खेल जगत् में भारतीय रेल के खिलाड़ियों का शानदार प्रदर्शन

सीनियर महिला एशियाई कुश्ती प्रतियोगिता 2021 में भारतीय रेल के खिलाड़ियों ने विभिन्न श्रेणियों में शानदार प्रदर्शन करते हुए देश के लिए 3 स्वर्ण और 1 रजत पदक जीते। सरिता कुमारी, विनेश फौगाट एवं दिव्या काकरान ने स्वर्ण तथा साक्षी मलिक ने रजत पदक जीता।



दिव्या काकरान



विनेश फौगाट



सरिता कुमारी



साक्षी मलिक

सीनियर पुरुष एशियाई कुश्ती प्रतियोगिता 2021 में भारतीय रेल के खिलाड़ियों ने विभिन्न श्रेणियों में शानदार प्रदर्शन करते हुए देश के लिए 3 पदक अर्जित किए। रवि कुमार ने स्वर्ण, बजरंग पुनिया ने रजत पदक तथा सत्यवर्त काडियान ने कांस्य पदक जीता।



रवि कुमार



बजरंग पुनिया



सत्यवर्त काडियान



भारतीय रेल की भारोत्तोलक सुश्री झिल्ली दहाबेहेरा ने ताशकंद, उज्बेकिस्तान में आयोजित महिला एशियाई भारोत्तोलन प्रतियोगिता के 45 किलोग्राम भार संवर्ग में कुल 157 किलोग्राम (69 किलोग्राम स्नैच + 88 किलोग्राम क्लीन जर्क) भार उठाकर भारत के लिए स्वर्ण पदक अर्जित किया।



भारतीय रेल की पुरुष कबड्डी टीम ने सर्विसेज की टीम को 44-23 के भारी अंतर से हराकर 68वीं सीनियर राष्ट्रीय कबड्डी प्रतियोगिता जीती।

STEP 1

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

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

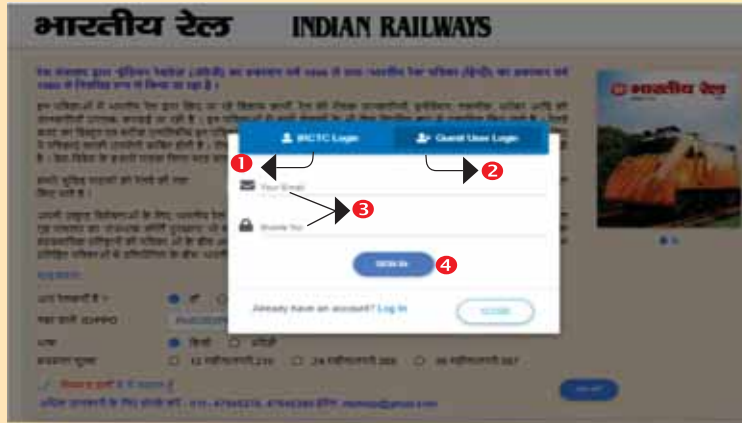
आप सीधे www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn पर भी जा सकते हैं।



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।

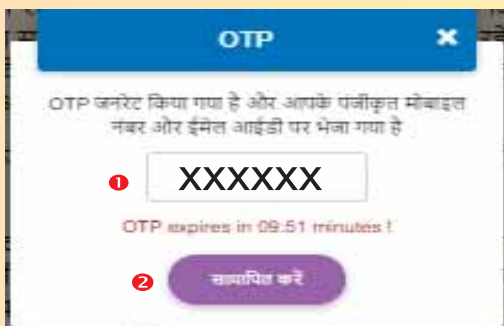


2 लॉग-इन आईडी नहीं है तो गेस्ट लॉग-इन पर क्लिक करें।

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।

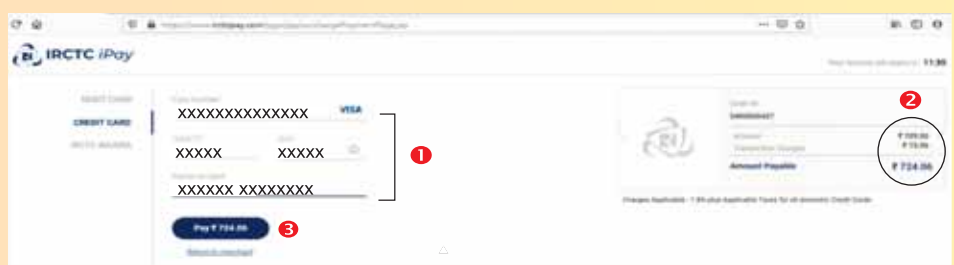
STEP 4

- 1 अपना पूरा पता पिन कोड के साथ दर्ज करें



- 2 सबमिट बटन दबाएं।

STEP 7



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

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

शुरू शुरू में ब्रिटेन में रेलों का विरोध

— श्री वी० वी० बालकृष्णन
दक्षिण रेलवे



..... धुएं से चिड़ियां मर जाएंगी

जैसा कि अधिकांश नये आविष्कारों, खोजों तथा नये विचारों के साथ होता आया है, ब्रिटेन में प्रारम्भ में रेलों का गहरा विरोध और कटु आलोचनाएं हुईं। शुरू में रेल-संचालन के अपने स्वप्न को साकार करने वाले, इसके आविष्कारकों की खिल्लियां उड़ायी गयीं और उन्हें लोगों की उपेक्षा और उत्पीड़न सहने पड़े।

श्री निकोलस जोसेफ कग्नाट नामक एक फ्रान्सीसी संभवतः वाष्पचालित इंजन के पहले निर्माता थे। इनकी वह भारी वाष्प-चालित गाड़ी पेरिस के "कॉन्जर्वेटोर डी आर्ट्स एट मिटेयर्स" में संरक्षित है, पर उनके जीवन-काल में इस आविष्कार का श्रेय-

..... साक्षात् दैत्य का ही सामना हो गया ...

सम्मान उन्हें न मिल सका। उन्हें लोगों के मूर्खतापूर्ण विरोध सहने पड़े जो यह सोचते थे कि इससे उनके स्वार्थों की धक्का लगेगा। उन्होंने सन् 1771 में कुछ विशिष्ट दर्शकों के समक्ष अपने आविष्कार के प्रदर्शन का आयोजन किया था। दुर्भाग्यवश वह यंत्र उनके नियन्त्रण में न रहा और उलट गया जिसमें वहां उपस्थित बहुत से दर्शक घायल हो गये। परिणाम यह हुआ कि उन्हें जेल की सजा भुगतनी पड़ी।

स्कॉटलैण्ड निवासी श्री विलियम मर्डोक को भी इंजन के आविष्कार में काफी रुचि थी। अपनी फर्म और मित्रों द्वारा बराबर हतोत्साहित किये जाने के बावजूद भी उन्होंने सड़क पर चलने वाली दो वाष्पचालित गाड़ियाँ बनायीं। सन् 1876 में उन्होंने उनमें से एक की रेड्थ की चर्च-मार्ग पर अन्धेरी रात में परीक्षा भी की। जैसे ही उन्होंने अपने प्रिय इंजन के नमूने को संचालित किया, वह पूरे वेग से इधर-उधर दौड़ने लगा। वे यह देखकर परेशान हो गये कि शीघ्र ही चर्च के दरवाजे एक दम खुले और इसके पहले कि वे इंजन को बन्द करते, लोग उन पर टूट पड़े। चर्च में प्रार्थना करने वालों ने समझा कि प्रेत स्वतः उनकी रविवारसरीय प्रार्थना सुन रहा था।

दूसरी कथा

इसी तरह की एक दूसरी कहानी भी कम दिलचस्प नहीं है। एक पादरी का, जब वह रात में कहीं ठहरा हुआ था, इस अपरिचित अग्नि और वाष्प के प्रेत से साक्षात्कार हुआ तो उसने सोचा कि साक्षात् दैत्य से ही उसकी मुलाकात हो गयी है। उसके साथियों ने जब यह खबर सुनी तो उन्होंने उसे आगे जाने से रोक दिया। कुछ धर्मवृत्ति वालों ने ऐसी अनीश्वरवादी क्रियाओं के लिए उसे भला बुरा कहा।

कैम्ब्रोन के श्री रिचर्ड थ्रेविट्रिच भी इसका एक नमूना बना रहे थे। उनके डेवुट नामक अत्यन्त तेज रफ्तार वाली गाड़ी के प्रयोगों की भी लोगों ने कटु आलोचना की और उन्हें हतोत्साहित किया।

इनके पश्चात् हमारे सम्मुख रेलों के सुप्रसिद्ध अन्वेषी श्री जॉर्ज स्टीफेन्सन आते हैं। उन दिनों रेलों का विरोध चरम पर पहुंचा हुआ था और श्री स्टीफेन्सन उन विरोधी बौछारों का केन्द्र





..... गायें दूध देना बन्द कर देगी

बने हुए थे। उनसे रेल कर्मियों को नेतृत्व की आशा थी। ... उनकी आशा को तोड़ा नहीं। आज रेलों के जनक के रूप से विख्यात श्री स्टीफेन्सन को एक बार ब्रैडशा नामक कैप्टन की जमीन का, रेलों के लिए सर्वेक्षण न करने के लिए कह गया और न मानने पर उन्हें उत्पीड़ित करने की धमकी दे गयी जब कि दूसरों पर पिस्तौलें तान दी गयी थी। पर यहाँ मानना होगा कि यदि श्री स्टीफेन्सन अपने काम के प्रति दृढ़ संकल्प, शान्त और शुद्ध, न्यायप्रिय स्वभाव के न होते, खतरों का खयाल न करते हुए अपने काम में जुटे रहने की दृढ़ इच्छा और इमानदारी तथा आगे बढ़ते जाने की प्रवृत्ति उनमें न होती तो रेलों को चालू होने में जितना कम समय लगा निश्चय ही उसे कहीं अधिक समय लगा होता।

उन दृढ़मना मार्गदर्शी साधकों ने रेलों के संचालन पर एकाग्र होकर निरन्तर इतना ध्यान दिया कि उसके फलस्वरूप यह दिन आ सका जब परीक्षण के लिए एक या दो लाइनें बनने का बिल पार्लियामेन्ट के समक्ष लाया गया। यह रेलों के विरुद्ध जनविरोध की शुरुआत थी।

विरोध की तीव्रता

जनता, पादरी और अखबार वाले मिल गये और उन्होंने सामूहिक रूप से शोरगुल मचाया। रेल तथा इसकी योजनाओं के विरुद्ध निहित स्वार्थ वालों का विरोध बहुत तगड़ा सिद्ध हुआ। पार्लियामेन्ट में बहुमत जमींदारों का था। उन्हें भय था कि उनकी जमीन हस्तगत करली जायेगी, उनका स्थान और जिन्दगी की शानोशौकत एवं भव्यता बाधित होगी। गाड़ी तथा होटल वाले एवं कैनलमैन और दूसरे अज्ञान लोग जब विरोध में संगठित हो गये तो विरोध की ताकत, उसकी मात्रा और तीव्रता और भी अधिक बढ़ गयी।

जो लोग यातायात के इस नये साधन के विरुद्ध थे उन्होंने जनता को तरह तरह से गुमराह करना शुरू कर दिया। देहातों

में भद्र लोगों से कहा गया कि चिड़ियां जब इंजन के ऊपर से उड़ेंगी तो वे धुएँ से मर जायेंगी। जनता स कहा गया कि बेहद भारी वजन के कारण इंजन चल ही न सकेगा। निर्माताओं को बहकाया गया कि उसकी चिमनी से निकलने वाली चिनगारियों से उनका सामान ही भस्म हो जाएगा। यात्रियों को डराया गया कि यात्रा-काल में उनकी जिन्दगी तथा शरीर के अंग खतरे में रहेंगे। बूढ़े-बुजुर्ग लोग सोचते थे कि वे उसके नीचे कुचल जायेंगे। महिलाओं को भय था कि उनको शान्ति भंग होगी। जनसाधारण का खयाल था कि उनके घोड़े मर जायेंगे। जई और भूसे बाजार में बिकने वाली वस्तुएँ नहीं रहेंगी। इन नारकीय शैतानों के आसपास गाये दूध न देगी और न फसल ही उगेगी।

अखबारनवीसों ने भी विरोध में कुछ उठा न रखा। जान बुल ने रेलों को आलोचना निम्न शब्दों में की “यदि रेल इंजन के आविष्कर्ता अपने प्रयास में सफल हो गये तो वे समाज को एक अस्वाभाविक गति देंगे। मानव-मानव के बीच विद्यमान वर्तमान सम्बन्ध समाप्त हो जायेंगे, सारे वाणिज्य नियम भंग हो जायेंगे, राजधानी का बाजार विकेन्द्रित हो जायेगा, प्रान्तों के सारे साधन एक जगह से दूसरी जगह स्थानान्तरित होने के कारण खिंच जायेंगे। और इस प्रकार जीवन में सभी प्रकार गड़बड़ी और पीड़ाएं भर उठेंगी। यदि ये असफल रहे तो हमारे सामने कुछ दुःखद स्मृतियों और लोगों की भूलों की याद भर शेष रह जायेंगी।

1825 में “क्वार्टरली रिव्यू” ने लिखा था कि बगिच्यों से दूनी तेज रफ्तार से चलने वाले इंजनों की सम्भावना से बढ़कर प्रत्यक्ष मूर्खतापूर्ण खयाल और क्या हो सकता है।’ मार्च, 1825 में “क्वार्टरली रिव्यू” ने देश भर में रेल मार्ग बिछाने को कोरी

... गाड़ी तथा होटल वाले, कैनलमैन तथा अज्ञान लोगों ने संगठित होकर विरोध किया



ज़िन्दगी और ट्रेन

ज़िन्दगी भी ट्रेन ही तो है
चल रही प्रति पल
बिना जो दम लिये-
सांसों का कोयला
विश्वास का पानी भरे ।
चेतना क ड्राइवर है ।

लक्ष्य से पूर्व,
हर स्टेशन पर रुकती-क्षण
बीसों को मिलाती,
बीसों को छुटाती,
बीसों के लिए जिन्स साल को उतारती-
जीने के दिनों को कुछ और भी बढ़ाती ।

उत्साह का गार्ड
कभी आशा की हरी झंडी
कभी निराशा को लाल झंडी
दिखता हुआ समय की हिसिल करता है ।

बीच में कभी-कभी
काल का टी.टी.ई.
चेक कर लेता है और
बेटिकट यात्री को सजा-
या वहीं यात्रा खत्म करने पर
मजबूर कर देता है ।

ट्रेन और काया वह
दोनों ही जड़ है, अचेतन है
लेकिन दोनों ही,
सभ्यता-संस्कृति की निधि है ।

— मधुकर
लखनऊ विश्वविद्यालय
लखनऊ

काल्पनिक योजना बताया था जिसकी और ध्यान देने की भी जरूरत नहीं । फिर बूलरिच रेलवे की चर्चा के प्रसंग में उसने लिखा था कि “बूलरिच को अपेक्षा हम हर कीमत पर अपने पुरखों की परम्परा का निर्वाह ही अधिक बेहतर समझते हैं ।” फिर 15 नवंबर, 1832 में जानबुल ने रेलों के बारे में कहा था कि ये “नयी मूर्खता की नयी निशानिया हैं” और मैनचेस्टर-लिवरपूल रेल-मार्ग की सफलता को देखकर जो लोग यह समझते हैं कि ये सर्वव्यापी होगी, वे मूर्ख हैं ।

मिडलेक्स, बर्कशायर बकिंगमशायर के किसानों को रेलों से यह भय था कि दूर दूर का माल आ जाने से इसकी उपज की बिक्री के बाजार छिन जाएंगे । ब्रिस्टल को लंदन से अपने व्यापार के बारे में शंकाएं थी । प्रोफेसर कोनवेल्स के शब्दों में “रेल ऐसी चीज है जिसका विरोध किया जाए । इस अवरोध पर विजय पाने के लिए रेलों को काफी क्षति उठानी पड़ी । आरंभ में ही रेलों को अस्तित्व में आने के लिए संघर्ष करना पड़ा जिसने उसे काफी बाधा पहुँचाई । एटन कालेज के अधिकारी इस बार पर अड़े थे कि लंदन में ब्रिस्टन को जाने वाली प्रस्तावित ग्रेट वेस्टर्न रेलवेज (1841) की लाइन स्कूल से तीन मील के अंदर से न गुजरे । ब्रिटेन में रेलों का विरोध इतना व्यापक हो गया था कि एक कवि ने लिखा था -

“सुरक्षित है नहीं कोना, कोई क्या...
इंग्लैण्ड की भू का,”
अशान्त अविवेक के हमले से ?”

दूसरी विरोधी शक्तियों से मिलकर चर्च वाले भी रेलों के खिलाफ चिल्ल-पों मचाने लगे । “निश्चय ही, यह प्रभु के मुकाबले में उड़ान मारना है, इसमें एक दिन देश का नष्ट होकर रहेगा” - एक पादरी सामहिक प्रार्थना के समय चिल्लाया हो । अतः एक के बाद दूसरा बिल पार्लियामेंट द्वारा स्वीकृत होता रहा जिससे कितने ही अन्वेषियों एवे साधकों की हिम्मत ही टूट गयी।

विरोधियों के तर्क

लिवरपूल-मैनचेस्टर रेल बनाने के लिए जब वहां के कामन सभा में बिल रखा गया तो विरोधियों ने निम्न तर्क दिये । जिन्होंने व्यक्तिगत सड़कों के निर्माण के लिए अग्रिम कर्ज लिये हैं, उनका क्या होगा और जो अब भी अपनी निजी या किराये की गाड़ियों में, अपने पुरखों की शानदार परम्परा का निर्वाह करते हुए यात्रा करने की इच्छा रखते हैं, उनका क्या होगा ? रेलों से गांवों के रईसों के खेतहारों का शानोआराम और खूबसूरती बर्बाद हो जायेगी । क्या सदन को दस बारह मील की रफ्तार की चलते समय ईंजन से निकलने वाले धूएं और शोर-गुल की भी कुछ खबर है। क्या खेत जोतते हुए या घास का मैदानों में चरते हुए पशु बिना आतंकित हुए रहेंगे ? लोहे की कीमत सौ प्रतिशत या उससे भी अधिक बढ़ जायेगी और शायद ही उसका खान ही समाप्त हो जायेगी । संक्षेप में ये रेलें बहुत क्लेशकारक होंगी और सारे साम्राज्य की शान्ति और चैन को अशान्ति और बेचैनी में परिणत कर देगी।

शुरू की कुछ अधिनियमों में उस जमीन पर, जिसमें रेल लाइनें गुजरती थीं, जमीन के मालिक के स्वीकृति के बिना कम्पनियों द्वारा कोई रेल इंजन या दूसरा चल इंजन प्रयोग में लाना वर्जित था । लिवरपूल-मैनचेस्टर अधिनियम के एक धारा में यह व्यवस्था थी कि बट्रेनवूड या विनविक के शहरी इलाके में कोई इंजन खड़ा नहीं किया जायेगा ।

इन विरोध का परिणाम यह हुआ कि जमींदारों से रेलों के लिए जमीन और संसद द्वारा स्वीकृति प्राप्त करने में काफी खर्च हुआ । फिर भी रेलों के आश्चर्यजनक संभावनाएं शीघ्र ही स्पष्टतः प्रकट हो गयीं । जो उसका विरोध करते थे वे भी उसकी आवश्यकता पर बल देने लगे।

रेलगाड़ियों के मॉडल के रचयिता- आकाश कांबले

श्री विमलेश चन्द्र

देश में बहुत सारे सामानों का मॉडल बनाने का काम बहुत सारे लोग करते रहे हैं, लेकिन रेलवे इंजन और रेलवे कोच का मॉडल बनाने का कार्य कुछ गिने-चुने लोगों को ही आता है। आम तौर पर रेलवे के मॉडल में लोगों की कम रुचि होती है। इसलिए रेलवे मॉडल के रचनाकार भी इस समाज में गुमनामी में रहते हैं। इसी तरह के एक मॉडल रचनाकार हैं मुंबई के श्री आकाश दीपक कांबले।

श्री कांबले का जन्म मुंबई के गिरीगांव में 14 जनवरी, 1997 को हुआ था। इनकी माताजी का नाम श्रीमती वैशाली कांबले और पिताजी का नाम श्री दीपक कांबले है। वर्तमान में ये और इनका परिवार अंबरनाथ में रहते हैं। इनकी प्रारंभिक पढ़ाई मुंबई के भायन्दर में सरदार वल्लभ भाई पटेल स्कूल में हुई जबकि मेकेनिकल इंजीनियरिंग की पढ़ाई सिंहगढ़ इंजीनियरिंग कालेज पुणे से वर्ष 2018 में हुई। वर्तमान समय में ये मोनोरेल के लोअर परेल स्टेशन पर स्टेशन मास्टर के पद पर काम करते हैं।

जब ये छोटे थे और इनके पिताजी अपने दुकान पर चले जाते थे और माताजी चर्नीरोड के एक अस्पताल में काम करने जाती थी, तब इनकी माताजी इन्हें इनके मामा के घर छोड़कर जाती थीं। लोकल ट्रेन से आने-जाने के दौरान इनका ध्यान इंजन और कोच पर पड़ा। फिर जब ये कुछ बड़े हुए तो अपने सपनों को हकीकत में बदलने का प्रयास किया। आज डीजल और बिजली इंजन कोचों और उपनगरीय रेलगाड़ियों के कुल 35 मॉडल बनाकर अपने घर में इन्होंने संजो कर रखा है। इनका पहला मॉडल दो कोच वाली लोकल ट्रेन थी।

यह अपने आप में बहुत बड़ी उपलब्धि है। इनकी इस रुचि को मोनो रेलवे ने भी काफी सराहा है। इनकी इस उपलब्धि को सोशल मीडिया और समाचार पत्रों में भी काफी जगह मिली है। आरंभ में

मॉडल बनाने के लिए ये कार्ड बोर्ड, फोम और वेस्ट मटेरियल का उपयोग करते हैं, जो बाजार में आसानी से उपलब्ध हो जाता है। अब ये मॉडल बनाने में अलुमिनियम पट्टी का उपयोग भी करने लगे हैं। इनके द्वारा एक मॉडल बनाने में 1 सप्ताह से 1 महीने तक का समय लग जाता है। इनके इस कार्य में इनके परिवार के सदस्य भी छोटा-मोटा योगदान देते हुए प्रोत्साहित करते रहते हैं। इनके ये सब मॉडल इनके घर अम्बरनाथ में ही रखे हैं। निश्चय ही इस तरह का कार्य अभी तक भारतीय रेल में या देश में किसी और ने नहीं किया है। इतनी कम उम्र में इतने सारा मॉडल बनाना न केवल बहुत ही तकनीकी काम है बल्कि बहुत ही जटिल भी है। यह एक ऐसा कार्य भी है



इंजन व डिब्बे सहित गरीब रथ का मॉडल



बीटीपीएन सहित डब्ल्यूएजी-9 इंजन

जिसकी सराहना आम जनता से नहीं मिल पाती है। मॉडल बनाना और उसे समझना, उनके लिए ही संभव है, जो रेलवे के कोच और इंजनों के बारे में बहुत नजदीक से जानते और समझते हैं। इन्होंने अपना यह शौक वर्ष 2010 में शुरू किया था जब वे 8वीं कक्षा में पढ़ते थे। इन्होंने जो मॉडल बनाया है वह 1/35 के अनुपात में है, मतलब, यदि इंजन 35 फुट लंबा है, तो मॉडल की लंबाई 1 फुट होती है। मॉडल बनाने के लिए इन्होंने इंजनों, कोचों और लोकल ट्रेन की डिजाइन और डाइमेंशन का गहराई से अध्ययन किया, तब जाकर उसे मूर्त रूप दे पाए।



ईएमयू/4/जीआईपी

इनकी इस उपलब्धि के लिए इन्हें कई पुरस्कार और प्रमाण पत्र भी प्राप्त हो चुके हैं, जिसमें सेंट्रल रेलवे लोको वर्कशॉप परेल मुम्बई, सेंट्रल रेलवे ब्रिगेड मुम्बई, वेस्टर्न रेलवे और सेंट्रल रेलवे मुम्बई के तरफ से ट्रेन मॉडल प्रदर्शनी और प्रशंसा प्रमाण पत्र, 'डेली मिड' समाचार पत्र में समाचार और प्रशंसा, 'दी रेल इन्हैसिस्ट' पत्रिका में इनके कार्य की

जानकारी और फोटो प्रकाशित हो चुके हैं। इनके बनाए हुए मॉडल पूरे देश में सम्मान और आश्चर्य के साथ देखे और समझे जाते हैं। ■

सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर, अहमदाबाद



डब्ल्यूसीएम-3/21950 इंजन का मॉडल



बीटीपीएन/4003138997 वैगन का मॉडल

विश्वस्तरीय मानकों पर गुंतकल रेलवे स्टेशन का विकास



रेल मंत्रालय ने हरित मानदंड, आकर्षक रूप और एहसास के साथ सर्वोत्तम सुविधाएं प्रदान करने के लिए अपने सभी जनों पर महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास की महत्वाकांक्षी परियोजना शुरू की है। गुंतकल रेलवे स्टेशन उन स्टेशनों में से एक है, जहां बड़े पैमाने पर इस तरह का पुनर्विकास किया जा रहा है। गुंतकल मंडल रेलवे मुख्यालय है और यह स्टेशन दक्षिण मध्य रेलवे के प्रमुख जंक्शनों में से एक है, जो देश भर में सभी दिशाओं को जोड़ता है। गुंतकल रेलवे स्टेशन का पुनर्विकास लगभग 11.5 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा किया जा रहा है। पुनर्विकास से पहले, प्रवेश द्वार से प्लेटफॉर्मों के लिए सीधा रास्ता नहीं था। अब, पुनर्विकास के अंतर्गत अप्रयुक्त रेलवे क्षेत्र को विचरण क्षेत्र के रूप में विकसित करते हुए नए स्टेशन भवन और एक नए प्लेटफॉर्म का निर्माण किया गया। प्रवेश स्थान का विचरण क्षेत्र स्टेशन पुनर्विकास के अंतर्गत बनाए गए एप्रोच सड़कों से अब उचित रूप से जुड़ गया है। नए स्टेशन भवन में विभिन्न हरित पहल और ऊर्जा पहल, जैसे वर्टिकल उद्यान, वर्षा जल संचयन, सौर पैनल, एलइडी लाइटिंग, ऊर्जा कुशल उपकरण, रूफ टॉप पर इंसुलेशन, सौर प्रकाश व्यवस्था आदि का उपयोग करते हुए ऊर्जा कुशल और पर्यावरण अनुकूल सुविधाएं प्रदान की गई हैं।

मॉडल स्टीम लोको की स्थापना

स्टेशन की सुंदरता बढ़ाने और रेलवे भाप इंजन युग की पुरानी यादों को ताजा करने के लिए नए स्टेशन भवन के सामने एक मॉडल भाप लोकोमोटिव स्थापित किया गया है। डीजल लोको शोड, गुंतकल द्वारा स्टीम लोको को बनाया गया है जो मूल भाप लोको वार्डपी 2204 की प्रतिकृति है। इस सेटअप ने नए स्टेशन भवन का गौरव बढ़ाया और रेल उपयोगकर्ताओं को भी आकर्षित कर रहा है।

श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक ने कहना है कि गुंतकल रेलवे स्टेशन विश्व स्तरीय मानकों को दर्शाता है।

विचरण क्षेत्र के विकास के अंतर्गत किए गए महत्वपूर्ण कार्य

- ओपन एयर एम्फीथिएटर
- चिल्ड्रन पार्क
- वॉटर फाउंटेन सिस्टम
- पार्किंग क्षेत्रों के किनारे वर्टिकल उद्यान
- एप्रोच रोड के किनारे वृक्षारोपण
- स्टील से बने 'आई लव गुंतकल' टाइपोग्राफिकल संरचना का प्रदर्शन
- आगमन और प्रस्थान क्षेत्रों में लोटस आकार के हवाई दृश्य लैंडस्केप का विकास
- एकीकृत वर्षा जल संचयन और सौर ऊर्जा चालित प्रकाश व्यवस्था के साथ उल्टा छाता शोडिंग
- यातायात प्रवाह पैटर्न व्यवस्था
- प्रवेश और निकास मेहराबों की व्यवस्था

पुनर्विकास के अंतर्गत किए गए अन्य कार्य

- नए खुले प्रतीक्षालयों की व्यवस्था के अलावा मौजूदा प्रतीक्षालयों में सुधार
- स्टेशन मास्टर कमरों में सुधार, नए प्लेटफॉर्मों और भवन का अंदरूनी और बाहरी विकास
- प्लेटफॉर्म नंबर - 6 और 7 की प्लेटफॉर्म सतहों में सुधार।
- दिव्यांगजन के लिए आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध कराना।
- कॉनकोर्स और लाउंज क्षेत्रों में सुधार
- प्रवेश और निकास स्थानों पर अग्रभाग में सुधार
- सीसीटीवी, घड़ियां, मोबाइल चार्जिंग पॉइंट, पंखे और साइनेजों की व्यवस्था। ■

संरक्षित एवं निर्बाध परिचालन का पर्याय बनी प्रयागराज संयुक्त लोको पायलट एवं गार्ड लॉबी

प्रयागराज मण्डल की संयुक्त लोको पायलट एवं गार्ड लॉबी जिसके अधीन लगभग 1,500 रनिंग कर्मचारी कार्यरत हैं, संरक्षित संचालन हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट सभी मानकों का शत-प्रतिशत पालन के उपरान्त नित नये प्रयोग व कार्यविधि अपनाकर उत्तर मध्य रेलवे में ही नहीं बल्कि, सम्पूर्ण भारतीय रेल में मील का पत्थर साबित हो रही है।

कोरोना संक्रमण के प्रारंभ से अभी तक रनिंग कर्मियों ने स्वयं को अग्रणी रखते हुए न केवल संचालन में गाड़ियों का रिकार्ड बनाया वरन स्वच्छता सैनिटाइजेशन एवं सोशल डिस्टेंसिंग का पालन करते हुए कोरोना काल में सुदूर श्रमिक विशेष गाड़ियों में हजारों यात्रियों को भोजन व अल्पाहार की व्यवस्था की। कोरोना काल में स्वयं के नवाचार व्यवस्था के तहत वरिष्ठ मण्डल बिजली इंजीनियर (परि.) प्रयागराज श्री राहुल त्रिपाठी के निर्देशन में लॉबी इंचार्ज वासुदेव पाण्डेय ने लॉबी इंटीग्रेटेड मैनेजमेंट सिस्टम को ईजाद कर एक यूनिट का आकार देते हुए प्रत्येक रनिंग कर्मियों के ऑन/ऑफ ड्यूटी की वास्तविक उपस्थिति का समग्र क्रियाविधि संग्रहित करने की सत्यापित व्यवस्था की, जो पूर्णतः टचलेस है। कर्मियों की भौतिक दूरी रखते हुए स्पर्श रहित श्वास परिक्षण के साथ-साथ स्पर्श रहित वॉल माउण्टेड आईआर थर्मल यूनिट से सभी कर्मियों के जांचोपरान्त बुकिंग संरक्षा मानक को शिखर पर बनाये रखा।

यूवी बाक्स व फॉगिंग मशीन द्वारा सैनिटाइजिंग की व्यवस्था

लॉबी प्रयागराज कोरोना संक्रमण से मुक्त रहे इस आशय से सोडियम हाइपोक्लोराइट से फ्लोर क्लीनिंग, स्वचालित हैंड स्प्रेयर मशीन के साथ-साथ एयर सैनिटाइजिंग फॉगिंग मशीन का भी उपयोग किया जाता है, जिससे परिसर संक्रमण से मुक्त रहे।

परामर्श व ज्ञान हेतु तकनीकी पद्धति से ज्ञानार्जन

कम्प्यूटर बेस्ड काउन्सिलिंग सिस्टम : प्रयागराज लॉबी में रनिंग कर्मियों के काउन्सिलिंग हेतु CBC की व्यवस्था की गई है, जहां मुख्य लोको निरीक्षक द्वारा ऑन/ऑफ ड्यूटी कर रहे रनिंग कर्मियों को परामर्श दिया जाता है, परामर्श एवं परीक्षा के पश्चात् कर्मी दल के मोबाइल पर SMS की सुविधा के साथ-साथ कर्मी दल के परामर्श रुचि पर लोको निरीक्षक द्वारा फीडबैक देने की सुविधा है।

ज्ञान शक्ति ज्ञानार्जन : संयुक्त लोको पायलट एवं गार्ड लॉबी के रनिंग कर्मियों के आत्ममूल्यांकन हेतु कम्प्यूटरीकृत व्यवस्था की गई है, जिसमें कर्मी स्वयं अपनी क्षमता परखने के साथ-साथ ज्ञानार्जन कर सकते हैं। इस व्यवस्था में प्रयागराज यार्ड के सिमुलेटर, क्रिटिकल सिग्नल, दाईं तरफ के सिग्नल, जीएण्डएसआर के संशोधन पत्र, रेड नोटिस, विशेष ड्राइव, तकनीकी निर्देश आदि का समावेश है। कार्मिक विभाग से सम्बंधित पास के नियम, एचआरएमएस, ई-पास, छुट्टी के नियम, कर्मचारी हित लाभ निधि आदि नियमों की जानकारी है।

रक्तदान, वस्त्रदान, वृक्षारोपण के नियमित कार्यक्रम

प्रयागराज की लॉबी द्वारा संचालित एनसीआरलैब्स नाम की बनी संस्था द्वारा समाज कल्याण व स्वस्थ समाज की परिकल्पना के उद्देश्य के तहत प्रतिमाह निःस्वार्थ भाव से रक्तदान, वस्त्रदान एवं वृक्षारोपण किया जाता है। प्रत्येक कर्मी के ब्लड ग्रुप की सूची तैयार कर संयोजित की गई है।

क्यूआर कोड द्वारा वितरण प्रणाली

रनिंग कर्मियों को आधुनिक टूल्स से लैस करने, संरक्षित संचालन के दृष्टिगत हर मौसम व हर परिस्थितियों से निपटने हेतु प्रयागराज लॉबी में एफएसडी, एमटीआरसी, वॉकी-टॉकी क्यूआर कोड द्वारा निगरानी के माध्यम से सदैव चुस्त-दुरुस्त रखा जाता है, एवं रनिंग कर्मियों को लॉबी में एक-दिवसीय के माध्यम से समस्या समाधान समीक्षा की जाती है।

महिला कर्मियों हेतु विशेष व्यवस्था

प्रयागराज लॉबी पर महिलाओं हेतु विशेष प्रसाधन, वेंडिंग मशीन के साथ-साथ प्रयागराज रनिंग रूम में एकल कक्ष की व्यवस्था है, प्रयागराज की महिला रनिंग कर्मी श्रीमती रेनु देवी यादव को रेल हित में संरक्षा का कार्य करने हेतु 'महाप्रबंधक पुरस्कार' से भी सम्मानित किया गया है।

स्वास्थ्य शिविर का आयोजन

एक निश्चित समय अन्तराल पर स्वास्थ्य शिविर का आयोजन कर सम्पूर्ण शारीरिक जांच, प्राणिक हिलिंग, योगा चिकित्सक द्वारा योग शिविर, मनोचिकित्सक द्वारा तनाव प्रबन्धन एवं आर्ट ऑफ लिविंग का आयोजन रनिंग कर्मियों के शारीरिक एवं मानसिक स्वास्थ्य हेतु लॉबी पर की जाती है।

परिवार की भागीदारी एवं परिवार को सम्मान

वर्ष में 02 बार रनिंग परिवार संरक्षा संगोष्ठी का आयोजन किया जाता है, जिसमें अधिकारियों एवं कर्मचारियों का परिवार सम्मिलित होकर एक-दूसरे के विचारों को समझते हुए संचालन हित में स्वयं की भागीदारी का क्रियान्वयन प्रस्तुत करते हैं। इस संगोष्ठी में महिलाओं के साथ-साथ रनिंग कर्मियों के मेधावी बच्चे जो प्रशासनिक सेवा, तकनीकी सेवा एवं उच्च शिक्षा ग्रहण कर रहे हैं, उनको सम्मानित किया जाता है।

परिवाद निस्तारण हेतु ग्रीवान्स मेला

प्रत्येक माह की 13 तारीख को लॉबी प्रयागराज लॉबी में रनिंग कर्मचारियों के परिवाद निस्तारण हेतु ग्रीवान्स मेला का आयोजन किया जाता है, जिसमें मिशन शून्य ग्रीवान्स के तहत मण्डल कार्मिक अधिकारी व हित निरीक्षक द्वारा रनिंग कर्मचारियों के परिवाद का तत्काल निस्तारण किया जाता है। साथ ही साथ एचआरएमएस, ई-पास, कर्मचारी हितलाभ निधि आदि के लिए जागरूक किया जा रहा है। ■

रेल के एटी वेल्डिंग की गुणवत्ता में सुधार हेतु पश्चिम मध्य रेलवे की सराहनीय भूमिका

भारतीय रेल पर ट्रैक की सुरक्षा और विश्वसनीयता में सुधार के लिए रेल की वेल्डिंग एक महत्वपूर्ण कारक रही है। भारतीय रेल पर एटी वेल्डिंग की गुणवत्ता में सुधार विशेष है, जो वर्तमान में भारतीय रेल नेटवर्क पर लंबे समय से इस्तेमाल की जा रही लंबी वेल्डेड रेल की रीढ़ बनाता है। रेलवे बोर्ड लगातार जोर दे रहा है और एटी वेल्डिंग की कार्यप्रणाली में सुधार लाने में बहुत जोर दिया है और इस तरह दोषपूर्ण वेल्ड दर को कम किया है और बदले में गुणवत्ता, विश्वसनीयता, सुरक्षा और पटरियों की गति में सुधार किया है। आंचलिक रेलवे को एटी वेल्डर्स (दोनों, विभागीय और सविदात्मक) के प्रदर्शन का नियमित विश्लेषण करने के लिए कहा गया है, उपकरण और संयंत्र, उपकरण और प्रक्रियाओं की समीक्षा की जा रही है ताकि एटी वेल्डिंग की गुणवत्ता में निरंतर सुधार के लिए एक ठोस कार्य योजना विकसित की जा सके। महाप्रबंधक श्री शैलेन्द्र कुमार सिंह के नेतृत्व में पश्चिम मध्य रेल ने एक दो चरण की कार्ययोजना बनाई - चरण-1 उन्नयन और बुनियादी ढांचे के सुधार और गहन निगरानी और प्रक्रियात्मक चरण के लिए एवं चरण-2 के लिए इंजीनियरिंग विभाग ने 02 चरणों के तत्व तैयार किए और उसी पर काम करना शुरू किया। 02 चरणों में पश्चिम मध्य रेल पर अपनाई गई वेल्डिंग पद्धति में सुधार योजना में निम्नलिखित उपाय शामिल थे:-

चरण 1 - बुनियादी ढांचे में सुधार

- गिलसरीन से भरा प्रेशर गेज - गिलसरीन से भरे प्रेशर गेज को नए तरीके से इस्तेमाल किया गया और सामान्य हवा से भरे प्रेशर गेज पर इस्तेमाल किया गया ताकि कंपन को पकड़ा जा सके और सही वेल्डिंग पैरामीटर सुनिश्चित करने के लिए एक स्थिर रीडिंग प्रदान की जा सके।
- एक सामान्य प्लेटफॉर्म पर मानकीकृत किया गया और बिना अभिग्रहण के क्षेत्र में परिचालित किया गया क्योंकि विभिन्न वेल्डिंग भागों में अलग-अलग तकनीक के समय और प्रक्रियाएँ थीं।



- साइट और पॉकेट साइज लीफलेट्स में प्लेकार्ड्स का प्रदर्शन - साइट पर उपलब्ध वास्तविक समय संदर्भ के साथ-साथ वेल्डिंग टीम को जागरूकता और निरंतर अनुस्मारक बनाने के लिए एटी वेल्डिंग की प्रक्रिया में लाया गया।



- डिजिटल थर्मल (इन्फ्रा-रेड लेजर) थर्मामीटर - सही/सटीक तापमान के माप के लिए पश्चिम मध्य रेल द्वारा अपनाया गया।



- वेल्डर व्यक्तिगत डायरी - उच्च गुणवत्ता नियंत्रण सुनिश्चित करने और वेल्डर प्रदर्शन के मूल्यांकन और निगरानी को सक्षम करने के लिए पश्चिम मध्य रेल द्वारा वेल्डर व्यक्तिगत डायरी इनोवेट की गई।



- **वेल्डर टूल बॉक्स** - उपकरण और प्लांट की पूर्णता सुनिश्चित करने के लिए वेल्डर टूल बॉक्स बनाया गया है।
- **वेल्ड पार्टिशन स्टोर रूम** - वेल्डिंग सामग्री के उचित भंडारण के लिए सभी डिवीजनों में पश्चिम मध्य रेल द्वारा नमी और धूल के किसी भी अंतर्ग्रहण को रोकने के लिए वेल्ड पार्टिशन स्टोर रूम निर्मित किया गया है।
- वेल्डिंग अनुसूची का मानकीकरण।



- **अकुशल वेल्डर की योग्यता की वापसी** - गुणवत्ता सुनिश्चित करने और बेहतर गुणवत्ता के लिए खराब प्रदर्शन करने वाले वेल्डर को पुनः प्रशिक्षण देने के लिए।
- **वेल्डिंग सेमिनार** - सूचना और गुणवत्ता नियंत्रण विधियों/ तकनीकों/नवाचारों के प्रसार के लिए।
चरण-1 में मुख्य रूप से एटी वेल्ड्स में वेल्ड जनरेशन दोष दर को कम करने पर ध्यान केंद्रित किया गया था जिसने ट्रैक में निष्पादित होने वाले वेल्ड की गुणवत्ता में सुधार करने में मदद की है।

चरण-2 - गहन निगरानी और प्रक्रियात्मक परिवर्तन

- **वेल्डिंग की गुणवत्ता पर अच्छा एटी का वर्गीकरण** - 05 वर्गीकरण किए गए थे, और सभी वेल्ड्स को उत्कृष्ट गुणवत्ता के लिए उत्कृष्ट श्रेणी से वर्गीकृत किया गया था।
- सभी एडीईएन, यूएसएफडी संचालकों के लिए मुख्य ट्रैक इंजीनियर द्वारा जारी प्रक्रिया आदेश आवश्यक रूप से वेल्ड की जांच करने और दोष को दर्ज करने के लिए ताकि वेल्ड की गुणवत्ता और वर्गीकरण का पता लगाया जा सके। किसी भी सीमा रेखा और खराब गुणवत्ता वाले वेल्ड के लिए एडीईएन की सख्त निगरानी की गई थी और उसी में सुधार के लिए आवश्यक सुधारात्मक कार्रवाई की गई थी।
- **ट्रैक प्रबंधन प्रणाली में संशोधन** वेल्ड की गुणवत्ता की

आसान रिपोर्टिंग और उसी की गहन निगरानी का लाभ उठाने के लिए किया गया था।

- उनके उत्कृष्ट प्रदर्शन के लिए एटी वेल्ड्स को प्रमाणपत्र एक प्रेरक प्रोत्साहन के रूप में दिया गया था और अन्य लोगों को प्रेरित किया गया था कि वे अपेक्षित गुणवत्ता मानदंडों को बढ़ाएं।
चरण-2 में मुख्य रूप से उत्कृष्ट वर्गीकरण की गुणवत्ता में सुधार करने पर ध्यान केंद्रित किया गया था।

पश्चिम मध्य रेल में उपरोक्त 2 चरणों ने दोषपूर्ण वेल्ड जनरेशन दर में सुधार करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। पमरे में एटी वेल्डिंग का प्रदर्शन 2016-18 में 18.33% के मुकाबले 2020-21 में 0.04% रहा, जो भारतीय रेल पर सर्वश्रेष्ठ एटी वेल्डिंग प्रदर्शन है। रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड द्वारा पश्चिम मध्य रेल की सराहना की गई है। एटी वेल्डिंग तकनीक में सुधार में मुख्यालय में ट्रैक इंजीनियर्स और डिवीजन वेल्डिंग स्टाफ के साथ-साथ डिवीजन में भारी प्रयासों को शामिल किया है जिन्होंने एटी वेल्डिंग की गुणवत्ता और प्रक्रिया में अथक सुधार किया है। पश्चिम मध्य रेल और भारतीय रेल को प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष बचत दोनों के रूप में पुरस्कृत करने के लिए इंप्रूव्ड वेल्डिंग मेथोडोलॉजी बहुत फायदेमंद रही है।

- लीप्स और सीमा में सुधार के साथ ट्रैक्स की सुरक्षा - बहुत कम दोषपूर्ण वेल्ड जनरेशन दर।
- वेल्ड फ्रैक्चर में कमी

प्रत्येक दोषपूर्ण वेल्ड को ट्रैक से हटाने के लिए रेल को बदलने की आवश्यकता होती है तथा 02 और वेल्ड्स को भी निष्पादित किया जाना है जो हर बार 100 मिनट के लिए ट्रेन संचालन में बाधा डालेंगे। इस प्रकार, पश्चिम मध्य रेल में लगभग 20,000 वेल्ड्स के वार्षिक निष्पादन के साथ, दोषपूर्ण वेल्ड्स की संख्या 3,700 (औसत दोष दर 18.33%) रही होगी। दोषपूर्ण वेल्ड्स की संख्या 2020-21 में घटकर सिर्फ 08 रह गई है (औसत दोष दर 0.04%)। इससे कई गुना लाभ हुआ है, जिसमें से प्रमुख इस प्रकार हैं :

- रेल की बचत - दोषपूर्ण वेल्ड के प्रतिस्थापन के लिए ₹ 7 करोड़ रेल बचत प्रतिवर्ष की गई।
(नई रेल के उपयोग को बचाया गया है और अनावश्यक स्कैप/एसएच रेल से भी बचा गया है)
- वेल्डिंग सामग्री/भागों/निष्पादन की बचत - ₹ 4.5 करोड़ बचत प्रतिवर्ष।
- 6,225 ब्लॉक घंटे की बचत - आवश्यक नहीं/ब्लॉक घंटे की बचत - प्रो-ट्रैफिक वेल्ड निष्पादन और संबद्ध ब्लॉक की लागत को बचा लिया गया है जो अन्य उपयोगी ट्रैक रखरखाव गतिविधियों में उपयोग किया जाएगा।
- वेल्ड्स के प्रतिस्थापन में कमी - अन्य संसाधनों और मैनपावर की बचत।

इसके अलावा, स्टाफ में उच्च गुणवत्ता वाले कार्य पद्धति और ट्रैक रखरखाव की गुणवत्ता में उत्कृष्टता के लिए काम करना और समग्र रूप से वेल्डिंग करना सुनिश्चित करने के लिए पूरी प्रक्रिया में विभिन्न माध्यमों से फील्ड अधिकारियों के साथ काम किया गया है। ■

पश्चिम मध्य रेलवे : एंड टू एंड सप्लाइ चैन को डिजिटलाइजेशन करने वाली प्रथम रेल

भारतीय रेल पर एंड टू एंड सप्लाइ चैन (यूजर डिपो मॉड्यूल प्रणाली) में शत-प्रतिशत कार्य करने में पश्चिम मध्य रेल को प्रथम जोनल रेलवे बनने का गौरव प्राप्त हुआ है। पश्चिम मध्य रेल ने महाप्रबंधक श्री शैलेन्द्र कुमार सिंह के निर्देशन में अधिकारियों एवं कर्मचारियों के सहयोग से यह महत्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की है। भारतीय रेल में क्रिस द्वारा विकसित इस प्रणाली की शुरुआत 2020-21 में की गई थी। वर्तमान में इस प्रणाली को भारतीय रेल के सभी क्षेत्रीय रेलवे में लागू कर दिया गया है। इस प्रणाली के कार्यान्वित होने से सभी हितधारकों के साथ लेन-देन एवं ऑनलाइन सूचनाओं के आदान-प्रदान में तेजी आई है। इससे पश्चिम मध्य रेल में की सप्लाइ चैन का एंड टू एंड डिजिटलाइजेशन हो गया है।

यूडीएम से कई संभावित लाभ होंगे, जिसमें-

- संपूर्ण आपूर्ति शृंखला का कम्प्यूटरीकरण यानी कंसाइनी एंड यूजर डिपो भी डिजिटल आपूर्ति शृंखला में शामिल होंगे।
- लागत में कमी और अर्थव्यवस्था के लिए सामग्री की खरीद का अनुकूलन।
- आंतरिक के साथ-साथ बाहरी ग्राहकों के लिए बेहतर सेवा स्तर।

- बेहतर एसेट रखरखाव के लिए सामग्री उपयोग की ट्रेसबिलिटी।
- परिवर्तनकारी मैनुअल से लेकर डिजिटल वर्किंग तक परिवर्तन।
- विभिन्न हितधारकों के बीच वास्तविक समय की जानकारी का आदान-प्रदान।
- बड़ी हुई दक्षता, अर्थव्यवस्था और पारदर्शिता।

यूजर डिपो मॉड्यूल की सहायता से उपयोगकर्ता डिपो यानी कंसाइनियों के अंत में विभिन्न सामग्री प्रबंधन गतिविधियों को कम्प्यूटरीकृत करता है तथा इसके लिए अधिकृत उपयोगकर्ता को सक्षम भी करता है एवं अधिकृत उपयोगकर्ताओं द्वारा रसीद जारी करने और लेन-देन करने के लिए कम्प्यूटरीकृत लेजर और डीएमटीआर (दैनिक सामग्री लेन-देन रिपोर्ट) का निर्माण भी होगा एवं पारदर्शिता आएगी।

सभी फील्ड के डिपो होल्डरों को इश्यू नोट, गेट पास, एडजस्टमेंट मेमो आदि पर काम करने में डिजिटलाइजेशन के द्वारा सहायता एवं सुगमता आएगी। इसके साथ-साथ IPAS पर भुगतान गतिविधियों का एकीकरण भी होगा। मॉनिटरिंग के लिए भी कई एमआईएस/अपवाद रिपोर्ट एक्सेस करने में भी लाभ मिलेगा। ■

पश्चिम मध्य रेलवे में 15 ऊपरी पैदल पुलों का निर्माण

पश्चिम मध्य रेलवे ने कोविड-19 महामारी काल के दौरान कठिन चुनौतियों का सामना करते हुए वर्ष 2020-21 में 15 ऊपरी पैदल पुलों का निर्माण तत्परता से करके बहुत बड़ी उपलब्धि हासिल की है, जिसमें मुख्यालय कंस्ट्रक्शन विभाग द्वारा सलैया, बखलेटा एवं भगोरा, जबलपुर मंडल में करकबेल एवं लगरगवाँ स्टेशनों पर, भोपाल मंडल में होशंगाबाद, मिसरोद एवं बरखेड़ा स्टेशनों पर, आरवीएनएल भोपाल ने बरखेड़ा, मंडीदीप एवं मिसरोद, कोटा मंडल में मखोली, नारायणपुर टटवारा एवं फतेहसिंहपुरा, आरवीएनएल कोटा ने सोगरिया स्टेशनों पर कुल 15 ऊपरी पैदल पुल का निर्माण किया गया है। एफओबी के निर्माण से यात्रियों को एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म तक जाने में सहायता मिलती है।

- एफओबी का निर्माण अत्यधिक आधुनिक तकनीक का इस्तेमाल करके किया गया है। इन एफओबी के गर्डर को बाहर तैयार किया जाता है और फिर इसे उच्च क्षमता वाली क्रेन की सहायता से लॉन्च किया जाता है।
- एफओबी का मानक संरचना आरडीएसओ डिजाइन के नियमों के तहत ही पूर्ण निर्माण किया गया है।
- कई एफओबी में फ्लैट रैम्प की सुविधा दी गई है, जिससे यात्रियों को अपना सामान आसानी से खींच कर ले जाने सुविधा होगी।



- सभी एफओबी में एलइडी लाइट की सुविधा भी उपलब्ध है, जिससे रात्रि में यात्रियों को कोई असुविधा न हो।
- सभी एफओबी में यात्रियों को चढ़ने व उतरने के लिए स्टेप और नोजिंग एंगल लगाए गए हैं, जिससे यात्रियों की फिसलन कम हो। कुछ एफओबी में यात्रियों की सुविधा के लिए हैंड रेलिंग लगाई गई है ताकि दिव्यांगजनों को आसानी से चढ़ने उतरने में सुविधा हो।
- यात्रियों की फिसलन न हो इसके लिए सभी एफओबी की सतह पर चेकर्ड टाइल्स का उपयोग किया गया है। बारिश के मौसम को ध्यान में रखते हुए सभी एफओबी के ऊपर कवर शेड दिया गया है, जिससे यात्रियों का आवागमन आसान हो।
- एफओबी की चौड़ाई तीन मीटर के लगभग होती है, जिससे यात्रियों को दोनों तरफ से आवागमन में सुविधा हो।
- ये एफओबी लगभग एक से सवा करोड़ रुपये की लागत से निर्मित किए गए हैं। ■

चर्चगेट-विरार खंड पर मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन प्रणाली का उद्घाटन

पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल ने 1 मार्च, 2021 को मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय, मुंबई सेंट्रल में मुंबई के उपनगरीय खंड पर चर्चगेट और विरार स्टेशनों के बीच उपनगरीय ट्रेनों के लिए नई मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन (एमटीआरसी) प्रणाली का उद्घाटन किया। भारतीय रेल पर अपनी तरह की यह पहली अत्याधुनिक प्रणाली ईएमयू ट्रेन के चालक दल और नियंत्रण केंद्र के बीच बेहतर संचार को सक्षम बनाएगी और साथ ही कंट्रोल द्वारा यात्रियों और सभी ईएमयू कैब के बीच ब्रॉडकास्ट कॉल सुनिश्चित करेगी।



पश्चिम रेलवे के 105 ईएमयू रैकों में नई प्रणाली पहले ही स्थापित की जा चुकी है।

इस अवसर पर श्री कंसल ने कहा कि मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार प्रणाली एक प्रभावी और तकनीकी रूप से उन्नत संचार प्रणाली है, जो प्रभावी संचार के माध्यम से रेल दुर्घटनाओं को रोकने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगी। यह नियंत्रण केंद्र और स्टेशन मास्टर के साथ ट्रेन चालक दल से शीघ्र और निरंतर संपर्क की सुविधा प्रदान करती है। यह प्रणाली कॉल को कनेक्ट करने के लिए सबसे कम समय अर्थात् 300 मिली सेकंड लेती है और यह पहली बार है कि एमटीआरसी को भारत में शुरू किया गया है। उन्होंने कहा कि MRTC जैसे ही कार्य करती है, जैसे हवाई जहाजों के लिए हवाई यातायात नियंत्रण प्रणाली।

इस प्रणाली के जरिये मानसून के दौरान ट्रेन परिचालन की रियल टाइम जानकारी पाने में भी उल्लेखनीय सहायता मिलेगी। यह नई प्रणाली चल रही ट्रेन प्रबंधन प्रणाली के साथ एक एकीकृत प्रणाली है, जो नियंत्रकों को ट्रेन नंबर के साथ-साथ कैब नंबर कोड का उपयोग करके चालक और गार्ड के साथ संवाद करने में सक्षम करेगी। एमटीआरसी सिस्टम TETRA (टेरेस्टेरियल ट्रंक रेडियो) आधारित डिजिटल तकनीक है; वितरित स्विचिंग आर्किटेक्चर के साथ एयर इंटरफेस और इंटरनेट प्रोटोकॉल आधारित नेटवर्क आर्किटेक्चर पर टीडीएमए को नियोजित करता है। ■

महाराष्ट्र में भारतीय हरित भवन परिषद् से स्वर्ण प्रमाणपत्र प्राप्त करने वाला पहला रेलवे स्टेशन : छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस

छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस रेलवे स्टेशन महाराष्ट्र का पहला रेलवे स्टेशन है, जिसे भारतीय उद्योग संघ की भारतीय ग्रीन बिल्डिंग काउंसिल (IGBC) की रेटिंग के अनुसार स्वर्ण प्रमाणपत्र प्रदान किया गया। श्री संजीव मित्तल, महाप्रबंधक, मध्य रेल, श्री शलभ गोयल, मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई ने आईजीबीसी के राष्ट्रीय उपाध्यक्ष श्री गुरमीत सिंह अरोड़ा से आईजीबीसी प्रमाणपत्र स्वीकार किया।



कुछ प्रयास, जो स्टेशन को IGBC का ग्रीन प्रमाणपत्र प्राप्त करने में सक्षम बनाते हैं:

- स्टेशन को विकलांग/वरिष्ठ नागरिकों के अनुकूल बनाया गया है।
- पार्किंग स्थल में इलेक्ट्रिक चार्जिंग पॉइंट लगाए गए हैं।
- पेड़ और छोटे बगीचे स्टेशन के कुल क्षेत्रफल का 15% से अधिक कवर करते हैं। रखरखाव जैविक खाद से होता है।
- 245 किलोवाट सौर पैनलों को छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस स्टेशन स्थल पर स्थापित किया गया।
- स्टेशन रौशनी 100% एलईडी जुड़नार के साथ बदले रहे हैं।
- कार्यालयों/प्रतीक्षालयों में 17 अधिभोग सेंसर लगाए गए हैं।

- विभिन्न स्थानों पर ऊर्जा कुशल BLDC और HVLS प्रशंसक स्थापित किए गए हैं।
- मैकेनिकल क्लीनिंग हेतु ठेकेदारों द्वारा उपयोग किए जाने वाले रसायन, जैव-अपघट्य और पर्यावरण के अनुकूल हैं (ग्रीन प्रो)।
- वाई-फाई, स्वचालित टिकटिंग मशीन, खाद्य न्यायालय, दवाएं और चिकित्सा सुविधाएं आदि। स्मार्ट यात्रा जैसी सुविधाएं।
- 'प्लास्टिक बैग के उपयोग से बचें' के बारे में संकेत, और डिजिटल प्रदर्शन जागरूकता बढ़ाने हेतु प्रदर्शित किए जाते हैं। ■

पूर्व तट रेलवे : क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजना-2021 का विमोचन

पूर्व तट रेलवे क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजना-2021 का विमोचन महाप्रबंधक श्री विद्या भूषण ने रेल सदन भुवनेश्वर में किया। इस अवसर पर अपर महाप्रबंधक श्री सुधीर कुमार एवं अन्य विभागों के प्रधान विभागाध्यक्ष उपस्थित थे।

विमोचन के अवसर पर संरक्षा विभाग को बधाई देते हुए महाप्रबंधक श्री विद्या भूषण ने कहा कि इस अद्यतन आपदा प्रबंधन योजना में किए गए सुधार व संयोजन इसे और अधिक उपयोगी एवं प्रभावी बनाते हैं। पूर्व तट रेलवे की अद्यतन क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजना-2021 में विभिन्न प्रकार की आधुनिक आपदाओं के लिए प्रावधान, विभिन्न आपदाओं पर एनडीएमए के दिशा-निर्देश, आपदा पर प्रधानमंत्रीजी के एजेंडा आइटम आदि शामिल किए गए हैं।



प्रधान मुख्य संरक्षा अधिकारी श्री शैलेन्द्र कपिल ने विमोचन कार्यक्रम का संयोजन किया। ■

महाप्रबंधक ने प्रयागराज और कानपुर सेंट्रल स्टेशन के पुनर्विकास योजना की समीक्षा की

भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम लिमिटेड (आईआरएसडीसी) द्वारा उत्तर मध्य रेलवे के दोनों एनएसजी-2 स्टेशनों को विश्वस्तरीय सुविधाओं के लिए विकसित किया जा रहा है।

भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम लिमिटेड द्वारा उत्तर मध्य रेलवे के ग्वालियर, प्रयागराज जं., कानपुर सेंट्रल और आगरा कैंट स्टेशनों का पुनर्विकास किया जाएगा। 10 अप्रैल, 2021 को महाप्रबंधक श्री विनय कुमार त्रिपाठी ने आईआरएसडीसी के अधिकारियों, उत्तर मध्य रेलवे के प्रमुख विभागाध्यक्षों, डीआरएम प्रयागराज श्री मोहित चंद्रा और प्रयागराज डिवीजन और मुख्यालय के अधिकारियों की टीम के साथ वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से प्रयागराज जंक्शन और कानपुर सेंट्रल स्टेशन के पुनर्विकास योजना की समीक्षा की।

श्री संजीव कुमार लोहिया एमडी और सीईओ भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम लिमिटेड के नेतृत्व में आईआरएसडीसी के अधिकारियों की टीम ने महत्वपूर्ण एनएसजी-2 स्टेशनों के पुनर्विकास पर विस्तृत प्रस्तुति दी। पीपीपी मोड के माध्यम से प्रस्तावित पुनर्विकास के तहत दोनों स्टेशनों को विकसित और अनुरक्षित भी किया जाएगा, जिसके लिए प्रतिस्पर्धी बोली की प्रक्रिया के माध्यम से चयनित प्रस्ताव दाता द्वारा विकास कार्य किए जाएंगे।

स्टेशनों के लिए प्रस्तावित विकास कार्य 7Cs अवधारणा पर आधारित है, जिसमें 1. सिटी सेंटर का निर्माण, 2. कंजेशन फ्री स्टेशन अर्थात अलग आगमन और प्रस्थान, 3. लिफ्ट, एस्केलेटर, अन्य यात्री सुविधा की उपलब्धता, 4. मौजूदा प्रकृति और स्वरूप का संरक्षण 5. स्वच्छता, 6. संचार सुविधाएं और 7. परिवहन के अन्य साधनों के साथ संयुक्त विकास शामिल

हैं। योजनाओं की तैयारी और अंतिम रूप देते समय स्टेशन और उसके आसपास के विकास और शहर में मेट्रो आदि के साथ कनेक्टिविटी को भी शामिल किया जा रहा है ताकि यात्रियों को एक सुखद यात्रा का अनुभव प्रदान किया जा सके।

प्रयागराज जंक्शन के लिए प्रस्तावित योजना के तहत माघ, कुंभ और महाकुंभ मेला अवधि के दौरान तीर्थयात्रियों के यातायात को सुचारू रूप से चलाने के लिए आवश्यक सुविधा पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है। योजना इस तरह से बनाई जा रही है कि प्रदान की जाने वाली सुविधाएं आगामी 60 वर्ष की अवधि तक सेवा देने में सक्षम रहें। सिविल और टाउन प्लानिंग अधिकारियों के साथ उचित समन्वय भी विकास प्रक्रिया का हिस्सा है, क्योंकि रेलवे स्टेशन सही अर्थों में सिटी सेंटर के रूप में विकसित होगा और समग्र तथा व्यापक रूप से सभी आवश्यकता को पूरा करने में सक्षम रहेगा।

ग्वालियर, प्रयागराज जंक्शन और कानपुर सेंट्रल के पुनर्विकास के लिए मास्टर प्लान भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम लिमिटेड द्वारा तैयार किया गया है और रेलवे द्वारा अनुमोदित योजना के अनुसार विकास कार्य करने के लिए एजेंसी के चयन के लिए बोलियों को आमंत्रित करने से पहले आवश्यक आकलन एवं जांच प्रक्रियाधीन है। आगरा कैंट स्टेशन के संबंध में भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम लिमिटेड द्वारा वैचारिक योजना और टोपोग्राफिक सर्वे की तैयारी प्रक्रिया के अधीन है।

महाप्रबंधक ने निर्देश दिया कि विकसित की जा रही सुविधाओं में डीएफसी के संचालन के साथ टैफिक के संभावित परिवर्तन और वृद्धि सहित प्रयागराज छिड़की, सूबेदारगंज, गोविंदपुरी आदि जैसे सैटेलाइट स्टेशनों के विकास को भी ध्यान में रखा जाए। ■

दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा पहला डोर-टू-डोर कंटेनरीकृत गाड़ी आवागमन सेवा का आरंभ

कानकोर ने सिकंदराबाद मंडल के साथ मिलकर सीमेंट को ग्राहक तक पहुंचाने के लिए डोर-टू-डोर कंटेनरीकृत आवागमन की पहली रिक शुरू की है। जगगुय्यापेट स्टेशन से पश्चिम बंगाल के शालीमार, कोलकाता तक शुरू होने वाली पहली रिक को श्री ए.के. गुप्ता, मंडल रेल प्रबंधक, सिकंदराबाद द्वारा झंडी दिखाकर रवाना किया गया।

इसके तहत न केवल कारखाने से सीधे रेलवे स्टेशन तक वस्तुओं को उठाया जाएगा, बल्कि इसे ग्राहकों तक भी पहुंचाया जाएगा, जिसमें थोक उपभोक्ता, डीलर, आदि शामिल हैं। इसी के साथ तत्परता से कार्य करते हुए, मंडल ने सभी आवश्यक विकास कार्य जैसे सड़क समतल करने, पीवे सामग्री को साफ करने, वाहन क्रॉसिंग चेक रेल, रात्रि परिचालन के लिए टॉवर पर प्रकाश व्यवस्था और तीसरी लूप लाइन को शीर्ष वायरिंग लाइन में परिवर्तित करना आदि कार्य 15 दिन की अल्प अवधि में स्थानीय संसाधनों और अतिरिक्त लागत के साथ किए गए।

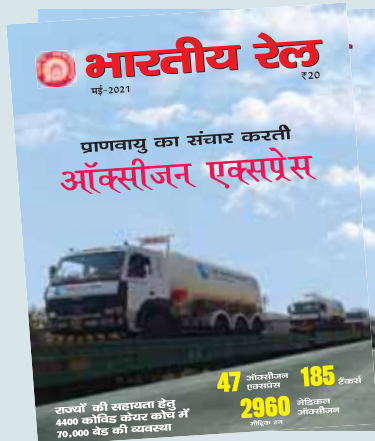
लिफ्ट-ऑन और लिफ्ट-ऑफ मोड में पहली रिक का लदान 31/03/2021 को किया गया, जिसके अंतर्गत जगगुय्यापेट स्टेशन से केसीपी सीमेंट संयंत्र के सीमेंट को पश्चिम बंगाल के शालीमार तक पहुंचाया गया, जिससे 20 लाख रुपए का राजस्व प्राप्त हुआ। इस नई पहल से वस्तुओं के मल्टिपल हैंडलिंग से



बचाव होगा चाहे यह कारखाने से रेलवे या रेलवे से माल शेड / गोदाम तक और फिर डीलरों और अंत में ग्राहकों तक हो। इससे मार्ग में चोरी/क्षति में कमी आएगी तथा जगगुय्यापेट जैसी जगह पर, जहां कोई रेल कनेक्टिविटी नहीं है, कंटेनर हैंडलिंग टर्मिनल की स्थापना से उद्योग को बढ़ावा मिलेगा और इससे उन्हें लंबे समय तक रेल परिवहन का लाभ मिल सकेगा। ■

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)

शर्तें एवं दरें लागू

दक्षिण मध्य रेलवे : महिला उप निरीक्षक कैडेट्स की पासिंग आउट परेड आयोजित

विभिन्न जोनल रेलों के 35 महिला उपनिरीक्षक कैडेट्स की पासिंग आउट परेड 23 मार्च, 2021 को आरपीएफ ट्रेनिंग सेंटर, मौला-अली में आयोजित की गई। श्री अतुल पाठक, अपर महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल, नई दिल्ली मुख्य अतिथि और श्री संजीव अग्रवाल, अपर महाप्रबंधक, दक्षिण मध्य रेलवे सम्माननीय अतिथि थे। श्री अतुल पाठक ने पासिंग आउट परेड में सलामी प्राप्त की। उन्होंने महिला उपनिरीक्षकों को रेलवे संपत्ति और रेल यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने में सतर्क रहने की सलाह दी। सुश्री टी संध्या रानी को 'सर्वश्रेष्ठ कैडेट', सुश्री स्मृतिरेखा दत्ता को 'बेस्ट इन इंडोर' और सुश्री अक्षया बी. को 'बेस्ट इन आउटडोर' चुना गया। श्री संजय सांकृत्यायन, महानिरीक्षक-



निदेशक, आरपीएफ/प्रशिक्षण केंद्र श्री जी.एम. ईश्वर राव, महानिरीक्षक-प्रमुख मुख्य सुरक्षा आयुक्त भी उपस्थित थे। ■

डीजल लोको शेड, मौला-अली को सिक्स सिग्मा प्रमाणन प्राप्त

डीजल लोको शेड, मौला-अली, हैदराबाद मंडल को 26 जनवरी, 2021 को यूरोप के मैसर्स एनेक्सस द्वारा 'लीन सिक्स सिग्मा प्रमाणन' प्राप्त करने वाला दक्षिण मध्य रेलवे का पहला लोको शेड होने का गौरव प्राप्त हुआ। इससे पहले भी यह शेड एकीकृत प्रबंधन प्रणाली (आईएमएस), 5एस, ऊर्जा प्रबंधन प्रणाली और ग्रीन को 'गोल्ड' प्रमाणन प्राप्त करने वाले पहला लोको शेड था। निरंतर संरक्षा, विश्वसनीयता और अनुरक्षण लागत में कमी के लिए प्रयास के रूप में शेड के बीस इंजीनियरों की टीम ने डीजल लोकोमोटिव और डेमू की प्रणालियों की आठ परियोजनाओं पर कार्य किया। उन्हें ग्रीन और ब्लैक बेल्ट से सम्मानित किया गया है, जो लीन सिक्स सिग्मा का विशेषज्ञता से कार्यान्वयन द्वारा निष्पादन और गुणवत्ता में



महत्त्वपूर्ण सुधार प्राप्त करने का संकेत देते हैं। इंटरनेशनल एसोसिएशन फॉर सिक्स सिग्मा सर्टिफिकेशन एक पेशेवर एसोसिएशन है, जो लीन सिक्स सिग्मा समुदाय के भीतर मानकों में वृद्धि करने और संवर्धन के लिए समर्पित है। ■

दमरे महिला कल्याण संगठन ने चिकित्सा कर्मचारियों को पुरस्कार प्रदान किया

दक्षिण मध्य रेलवे महिला कल्याण संगठन की अध्यक्ष श्रीमती जयंती मल्लया ने संगठन की ओर से 30 मार्च, 2021 को केंद्रीय रेलवे अस्पताल, के कोविड विशेष वार्डों में कार्य करने वाले 180 चिकित्सा कर्मचारियों को मेरिट प्रमाणपत्र प्रदान किए। उन्होंने डॉ. प्रसन्ना कुमार, प्रमुख चिकित्सा निदेशक, दमरे तथा डॉ.सी.के. वेंकटेश्वरलू, चिकित्सा निदेशक, की उपस्थिति में एक स्टैंड, तीन स्लाइडिंग बोर्ड, दो फोल्डेबल एम्बुलेंस स्ट्रेचर ट्रॉलियों के साथ एक इलेक्ट्रॉनिक तौल मशीन अस्पताल को सौंपा। बाद में, उन्होंने ने अक्षय कैटीन का उद्घाटन किया और अस्पताल जाने वाले रेलकर्मियों और उनके परिवारों के लिए 4 टेबल और 16 कुर्सियां भी दान कीं। श्रीमती



उषा जैन, कोषाध्यक्ष; श्रीमती अरुणा विश्वनाथ, संयुक्त सचिव और संगठन के सदस्य भी इस अवसर पर उपस्थित थे। ■

‘अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस’ का आयोजन

अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर श्री गजानन मल्लया, महाप्रबंधक, दमरे ने 08 मार्च, 2021 को जोन की 15 महिला कर्मचारियों को सम्मानित किया।

इस अवसर पर महाप्रबंधक ने चिकित्सा, परिचालन, सुरक्षा विभागों से संबंधित उन महिला कर्मचारियों की सराहना की और उन्हें बधाई दी, जिन्होंने जरूरत की घड़ी में अद्भुत सेवा प्रदान की है। उन्होंने कोविड अवधि के दौरान श्रमिक स्पेशल गाड़ियों के संचालन में महिला कर्मचारियों की सक्रिय भूमिका को भी याद किया।

इस अवसर पर पुरस्कार पाने वाली महिला कर्मचारियों ने महामारी के दौर में अपने कर्तव्यों के निर्वहन के दौरान अपने अनुभव साझा किए। श्री राजीव किशोर, प्रमुख मुख्य कार्मिक अधिकारी ने भी जोन की महिला कर्मचारियों की सेवाओं की प्रशंसा की। इससे पहले महिला सशक्तीकरण को बढ़ावा देने के



लिए एक वेबिनार का आयोजन किया गया, जिसमें मुख्य अतिथि सुश्री के.सत्यवती, सलाहकार सदस्य, एनजीओ ने महिलाओं से संबंधित प्रमुख मुद्दों पर प्रतिभागियों को प्रबुद्ध किया। ■

आगजनी रोकने के लिए जागरूकता अभियान

आग की घटनाओं की रोकथाम के लिए रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशानुसार, रेलवे सुरक्षा बल दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर के द्वारा मुख्यालय स्तर पर तथा मण्डल स्तर पर एक टीम बनाकर क्षेत्राधिकार के प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर नुकड़ नाटक के माध्यम से जागरूकता अभियान चलाया गया है। सभी स्टेशनों पर आग की रोकथाम तथा इससे बचाव हेतु पीए सिस्टम के माध्यम से परिचालन विभाग से समन्वय कर उद्घोषणा कराई जा रही है। स्टेशन तथा ट्रेनों में बैनर और पोस्टर के माध्यम से भी यात्रियों को जागरूक किया गया है।

पोस्ट तथा आउट पोस्ट स्तर पर भी स्टेशन, प्लेटफॉर्म, स्टेशन परिसर, पार्सल, लीज एसएलआर तथा सभी यात्री ट्रेनों की निगरानी करते हुए रेलवे के सभी हितधारकों से समन्वय कर सभी आवश्यक कदम उठाए जा रहे हैं। ट्रेन अनुरक्षण दल के सदस्यों को वाणिज्य विभाग से समन्वय करते हुए ट्रेनों में ज्वलनशील पदार्थों के परिवहन की रोकथाम हेतु कदम उठाए जा



रहे हैं। स्टेशन परिसर तथा यात्री ट्रेनों में धूमपान करने वाले यात्रियों के विरुद्ध रेल अधिनियम के तहत कार्रवाई की गई है। इसी अभियान के तहत 23 से 31 मार्च, 2021 तक तीनों मंडलों के प्रमुख स्टेशनों पर अग्निशमन उपकरणों की चेकिंग कराते हुए इससे बचाव हेतु जागरूकता अभियान चलाया गया। ■

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे : वित्तीय वर्ष 2020-21 की लोडिंग लक्ष्य की प्राप्ति

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने कोरोनाकाल की चुनौतियों का डटकर सामना करते हुए वित्तीय वर्ष 2020-21 की समाप्ति के 20 दिन पहले ही रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए 172.83 मिलियन टन की लोडिंग के लक्ष्य को पार करने का कीर्तिमान हासिल किया है। इसके साथ ही साथ दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे सर्वाधिक लदान करने वाली रेलवे में से एक होने के अपने खिताब को बरकरार रखने की ओर अग्रसर है। पिछले वित्तीय वर्ष 2019-20 में दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने 170.43 मिलियन टन का माल लदान किया था।

महामारी के दौर में भी दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा आपदा

को अवसर में बदलते हुए न केवल रिकार्ड रखरखाव कार्य किए गए बल्कि अधोसंरचना संबंधी कार्य भी तीव्र गति से पूर्ण किया गया। इसके साथ ही साथ देश की जरूरतों को पूरा करने के लिए आवश्यक वस्तुओं का परिवहन किया गया। इस वर्ष लदान की गई वस्तुओं में कोयला, क्लंकर, लौह अयस्क, सीमेंट, स्टील, खाद्यान्न, रासायनिक खाद, खनिज तेल एवं स्टील कारखानों के लिए कच्चे माल आदि प्रमुख रूप से सम्मिलित हैं। श्री गौतम बनर्जी, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने अपने सभी कर्मचारियों एवं अधिकारियों को इस उपलब्धि के लिए शुभकामनाएँ दीं हैं। ■

अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस हर्षोल्लास के साथ मनाया गया

विश्व महिला दिवस के अवसर पर 08 मार्च, 2021 को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे पर महिला कर्मचारियों के लिए महिला सशक्तीकरण पर प्रश्नोत्तरी एवं सेमिनार का आयोजन किया गया। इसी प्रकार एन.ई.आई. में रेल सुरक्षा बल के द्वारा भाषण प्रतियोगिता का आयोजित किया गया। इस कार्यक्रम में मुख्य अतिथि श्री गौतम बनर्जी, महाप्रबंधक, उपाध्यक्ष श्रीमती इंदिरा बनर्जी, रेलवे महिला अधिकारी एवं बड़ी संख्या में आरपीएफ महिला कर्मचारी उपस्थित थीं।

मुख्यालय में महाप्रबंधक, ने 14 महिलाकर्मियों को



सम्मानित किया। इस अवसर पर दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे महिला कल्याणकारी संगठन (सेक्रो) अध्यक्षा श्रीमति इंदिरा बनर्जी ने कहा कि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के द्वारा समय-समय पर महिलाओं के लिए स्वास्थ्य शिविर का आयोजन किया जाता है जिसमें महिलायें भाग लें और स्वयं को स्वस्थ बनायें। महाप्रबंधक श्री गौतम बनर्जी ने तीनों रेल मंडलों की महिलाओं को ऑनलाइन संबोधित कर अंतरराष्ट्रीय महिला दिवस की शुभकामनाएं दीं। कार्यक्रम के अंत में महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं अध्यक्षा, सेक्रो के द्वारा महिला वक्ताओं का सम्मान किया गया। ■

रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला ने किया रिकॉर्ड कोच उत्पादन

रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला ने वित्त वर्ष 2020-21 के दौरान कोचों के उत्पादन में एक और रिकॉर्ड बनाते हुए 1,500 कोचों का उत्पादन किया है, जिनमें से 1,497 एलएचबी कोच हैं। इसने पिछले वर्ष यानी 2019-20 के दौरान 1,342 कोचों का निर्माण किया था, जिनमें 928 एलएचबी कोच शामिल थे।

उल्लेखनीय है कि वर्ष के दौरान निर्मित 1,500 कोचों का उत्पादन पिछले पांच वर्षों में सबसे अधिक है। मार्च के महीने में आरसीएफ ने अब तक के उच्चतम 182 कोचों का उत्पादन किया। इसके अलावा इस वर्ष आरसीएफ ने नई सुविधाओं के साथ एक नए 83 बर्थ वाले एसी 3 टियर इकोनॉमी कोच और



पार्सल वस्तुओं के परिवहन के लिए लाइट वेट पार्सल कोच मार्क-2 का भी निर्माण किया। इस शानदार प्रदर्शन पर श्री रवींद्र गुप्ता, महाप्रबंधक ने सभी कर्मियों को बधाई दी है। ■



स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय
भारत सरकार



**प्लेटफॉर्म पर दूसरों से उचित दूरी बनाए रखने का लें संकल्प,
कोरोना को हराने का यही है विकल्प**



इत्ती-सी खुशी

कल्पना मनोरमा

घरों की मुंडेरें हों या कॉलोनी के पेड़-पौधे, सभी पर छोटे-छोटे बल्बों की रंगीन लड़ियाँ लगा दी गई थीं। उजाले का मर्म अबोले कहाँ जानते हैं? वे तो उजाले को पाकर खुद उत्स में बदल जाते हैं। चौंधियाती साँझ अपने प्रेमी के साथ पसरने को बेताब थी, लेकिन चारों ओर बिजली का रुआब इस कदर तारी था कि पेड़ों के हरे रंग के साथ धरती का भी रंग खिल उठा था। इस बार दीवाली आने से पहले मेरा भी पता बदल गया था। भले एक कमरे का ही सही, अपना घर खरीदकर केतन ने मेरी जिंदगी को रौशन कर दिया था। किराए के सीलन भरे घर से निजात मिल चुकी थी। जिंदगी की भव्यता का छोटा-सा परिचय मिला था।

सातवीं मंजिल पर खड़ी मैं नीचे झाँक-झाँक कर देखे जा रही थी। पार्क का मनभावन दृश्य धूसर हो चुकी मेरी आँखों के लिए, भोर की ओस जैसा लग रहा था। पलट कर अपने चारों ओर देखा तो जल्दी-जल्दी बालकनी में पड़ी पुरानी चीजों को धकेलकर किनारे कर ढक दिया। दो चार ठीक-ठीक गमलों को थोड़ा ऊँचे पर रख दिए ताकि आठवीं मंजिल के घरों से हम अच्छे दिख सकें। अभी मैं पौधों पर जमी मिट्टी साफ कर ही रही थी कि मन फिर से हुआ कि लाओ और देखें नीचे हो क्या रहा है? जैसा सोचा वैसा ही किया। देखा, एक महिला सुंदर परिधान में निकली और चट से गाड़ी में बैठकर फुर्र गयी।

ये निश्चित ही कुछ खरीदने जा रही होगी। दीवाली है भई! मैंने मन ही मन स्वयं से कहा। क्या मुझे भी इस धनतेरस कुछ खरीदना चाहिए? वैसे तो न जाने कब से जिंदगी की मीनमेख ने धनतेरस को कुछ खरीदवाना बंद ही करवा दिया था। पर इस बार क्या सच्ची में कुछ खरीद लूँ? एक कटोरदान ही सही जैसा वृंदा मौसी के घर देखा था। मैंने जैसे खुद से ही पूछा और खुद ही उत्तर दे दिया। न न बेटे से इतना खर्च करवाने के बाद धनतेरस का शगुन करने के लिए नहीं कहूँगी। कुछ न खरीद पाने के बावजूद भी मन हल्का था। मैं आँखें उठा कर अपने सिर के ऊपर तनी छत को शुक्रिया के साथ निहारा। मैं अपने विचारों में निमग्न बालकनी में पड़ी कुर्सी पर ही बैठ गयी और धीरे-धीरे धनिक बस्ती में शर्मिली शाम का उतरना देखने लगी। मन शांत हुआ तो कान हरकत में आ गए और घर के भीतर हो रही खुसर-फुसर पर केंद्रित हो गए।

“मेट्रो सिटी में रहने के अपने ही दुख होते हैं भाई। यहाँ न चैन से जिया जा सकता है न मरा।”

एक आदमी बोल रहा था। उसको सही ठहराते हुए दूसरे ने अपनी मोटी आवाज में कहा, “तभी तो अक्सर लोग कहते मिल ही जाते हैं कि बृहस्पतिवार की लोई के लिए गाय नहीं, नवरात्रियों में कन्यायें नहीं और दाता को जल्दी से सच्चे जरूरतमंद नहीं मिलते और यदि मिलते भी हैं, तो जुआरी-शराबी; जिनको कुछ देना मतलब उनके परिवार को विपत्ति में डालना। उनसे तो लोगों को तौबा ही कर लेनी चाहिए।”

“चल छोड़ यार! आज तो अपनी जमेगी न..?”

दोनों आवाजें थमीं तो खिखियाकर हँसने की सम्मिलित

आवाज गूँज उठी। झपटकर मैंने अंदर झाँकते हुए बेटे से पूछा। “ये कौन अजीब-अजीब बातें कर रहा है?” मेरे चेहरे पर डर छितरा चुका था।

“अम्मा! मैं बताना भूल गया था। मुख्य द्वार पर बत्ती वाली बंदनवार लगाने के लिए इलेक्ट्रीशियन को बुलाया था। वही अपने हेल्पर के साथ आया है।”

“अच्छा, बड़ी अलग-सी बातें कर रहे हैं दोनों।”

‘अम्मा धीरे बोलो प्लीज। अब आप गलियों वाली बस्ती में नहीं सोसायटी में रह रही हो। वे लोग अपनी बातें कर रहे हैं। सबके जीवन के अपने-अपने प्रसंग होते हैं। चलो, तुम्हारे छालों की दवाई दिलवा लाता हूँ। देर होगी तो बाजार में टेलम-टेलमच जाएगी।’ मुझे समझाकर वह तुरंत भीतर की ओर मुड़ गया।

“अम्मा, जल्दी करना...!” उसने फिर कहा।

“हाँ, इन लोगों के जाने के बाद ही न!”

“हाँ जी, अम्मा!”

सही तो कहा उसने। बाजार का दूसरा नाम टेलम-टेलम होता है। लाने को मैं खुद भी दवाई ला सकती थी लेकिन त्योहार के दिनों में बच्चे जितना नजदीक रहें उतनी ज्यादा खुशी मिलती है। वैसे देखा जाए तो आजकल के बच्चे नौकरी की चकल्लस में नाक तक डूबे रहते हैं। कब वे अपने साथ बैठें और कब परिवार के? अब देखो न आज मेरा ही घर से निकलने का बिल्कुल मन नहीं था लेकिन शरीर की व्यथा कहाँ समझती है मन के संकल्पों को।

“चलता हूँ, सर!” अपनी ऊभ-चूभ में डूबी में फिर से बालकनी में जा बैठी थी कि अचानक उन दोनों ने जाने की आज्ञा बेटे से माँगी तो मुझे भी छुट्टी मिली।

“चलो अच्छा हुआ, जल्दी चले गए। केतन, कौन से कपड़े पहनूँ?”

“अम्मा, जो आपको पसंद हों।” बेटे ने कमरे की खिड़की बंद करते हुए कहा।

“बस, दो मिनट का समय दो अभी चलती हूँ।” कहते हुए मैंने अलमारी खोली। एक तोतयी रँग का कुरता मेरे हाथ में आया। उलट-पलटकर देखा और वापस रख दिया। अब इसे बाहर नहीं पहनूँगी। गलियों में रहने की और बात थी और मैंने एक ठीक-ठाक साड़ी निकालकर पहन ली।

घर से निकलते हुए बेटे ने कहा, ‘क्या बात है, अम्मा? आप किन खयालों में खोई हो? सब ठीक तो है न! छाला ज्यादा दर्द कर रहा है?’

“नहीं, जब उम्र बढ़ने लगती है तो चिंताओं की सूची बनिये के ब्याज जैसी बढ़ने लगती है, बेटा!” कहना था, लेकिन कुछ खास नहीं, कहकर शांत हो गयी।

दो कदम आगे बढ़ते हुए उसने कहा, “अम्मा! मुझे कुछ गैस्टिक जैसी फील हो रही है, लिफ्ट की जगह सीढ़ियाँ ले लें?” सोचा बच्चे ने इतने मन से हमारे सीढ़ियों वाले जीवन में लिफ्ट को प्रगटायी है, तो क्या हुआ! चलो उसके कहने का



मान रख लेती हूँ किन्तु घुटनों ने सिरे से इनकार कर दिया और हम चुपचाप लिफ्ट से उतर गए।

“सारा दिन कम्प्यूटर से चिपके रहते हो, तो गैस नहीं बनेगी और क्या होगा ? थोड़ा घूम-टहल लिया करो!” कह कर उसकी बात न मानने की ग्लानि थोड़ी कम की।

बेटा ड्राइविंग सीट पर बैठ गया और मैं उसकी बगल में। हम गेट पर पहुँचे तो सलाम कर गार्ड ने गेट खोल दिया। अब गेट खोलना तो उसकी ड्यूटी बनती थी लेकिन सलाम ठोकने की क्या जरूरत थी ? गाड़ी चल रही थी, सो, सड़क पर पहुँचते ही रफ्तार में आ गयी।

सोचा, जाने दो। जिसको जो करना है करे, मुझे क्या? लेकिन एक अजीब-सी जिद उठी और मैंने बोलना शुरू कर दिया।

“गार्ड से कह देना, जिसे पसंद हो उसे वह सलाम किया करे बार-बार लेकिन कम से कम मुझे तो वह न ही करे तो अच्छा होगा। उम्र देखी है उसकी? मेरे पिता के बराबर होगी। और तुम! गाड़ी जरा आराम से चलाया करो! साहब होंगे सबके लिए पर मेरे वही केतन हो जो कंधे से लटक-लटक कर टॉफी माँगा करते थे।” एक साँस में बहुत कुछ कहते हुए स्टेयरिंग पर हाथ रख मैं ढेर भड़क गयी।

उसने मुस्कुराकर अपने माथे पर पड़े बालों को सम्हालते हुए कहा। “जब तुम मेरे साथ हो, तो न मुझे कुछ होगा और न ही गाड़ी को। और हाँ, ये मिडिल क्लासियत छोड़ो अम्मा।” कहकर हॉटो को गोल-गोल कर सीटी बजाने लगा। आखिरी वाला वाक्य शायद गार्ड वाली बात के लिए था।

दौड़ती हुई गाड़ी थोड़ी-सी स्लो चलने लगी तो मुझे लगा, मेरे कहने का गाढ़ा असर हुआ है लेकिन मैं गलत थी। गाड़ी लाल बत्ती पर रुकने के लिए स्लो हुई थी और देखते-देखते हम कतारों में आ गये थे। ये नजारा कभी टी.वी. पर देखा करती थी। आज अपनी गाड़ी में हूँ। सोचते हुए बेटे पर नाज हो आया। खिड़की की तरफ वाले हैंडिल को पकड़ बाँह पर सिर टिका लिया। कोई-कोई बात सार्थक होने में आदमी की तिहाई जिंदगी ले लेती है। सोचते हुए जितना सामने से देख सकती थी देखने लगी। क्योंकि घर से बाहर निकल कर ज्यादा चकमक करना भद्रता की निशानी नहीं होती। मुझे कई बार समझाया गया था।

मेरी तन्द्रा खिड़की के काँच पर पड़ने वाली धप-धप से टूटी। देखा एक लड़की मैले-कुचैले कपड़े, उलझे बाल और पपड़ाये होंठ लिए एक मरघिल्ला-सा उधारे बदन बच्चा काँच में दबाये, बार-बार दाँत निकाल शीशे से हाथ लगा-लगाकर माथे से लगाये जा रही थी मानो कह रही थी “पैयाँ लागू...।”

बिना देर किये मैं पर्स से सिक्के वाली थैली निकालने लगी तो बेटे ने आव देखा न ताव, मेरे हाथ को बीच में ही पकड़ लिया और अपनी कसम दे कर बोला।

“प्लीज, इसको कुछ देने मत लगना।”

“क्यों?”

“अरे इनका तो धंधा है। ये कोई भिकारी-फिकारी नहीं।”

उसकी ओर से आया अप्रत्याशित वाक्य सुनकर मैं धक्क से रह गयी। मन ग्लानि से भरने लगा। खुशी छिटककर कहीं छिप गयी। बेटे के ऊपर बहुत क्रोध हो आया। इसको अगर ऐसा बोलना ही था तो तुलसी बाबा को लिखना ही नहीं चाहिए था।

‘तुलसी पंछिन के पिये, घटे न सरिता नीर।

धरम करें धन न घटे, जो सहाय रघुबीर।’

अपनी कमोबेशी के बावजूद भी जब से याद सम्हाली थी दोहे के इसी मर्म के सहारे अपने जीवन की ऊँची-नीची पगडंडियों पर चलती आ रही थी। माँ ने भी तो बचपन में यही सिखाया था कि माँगने वालों के हाथ हजार बार मरकर फैलते हैं। जितना हो सके, खाली न लौटने देना। ये मेरा बच्चा है? इतना कम भी नहीं कमाता है और नियति देखो इसकी! मन विक्षोभ और क्रोध से भरने लगा था। अपनी बनाई परम्पराएँ जब अपने ही तोड़ते हैं तो आवाज नहीं आती लेकिन दिल जार-जार रो पड़ता है। किसी की रुपया-कौड़ी से मदद कर उसके दर्द में सहभागी होना क्या गलत है? मेरा मन चोटिल हो गया था सो अपने आप रुख बदल गया। जब तक मेरी बात का, वह उत्तर देता, तब तक लाइट ग्रीन हो चुकी थी इसलिए गाड़ी फिर से अपनी लय में आ गयी।

“हो गयी न तुम्हारे मन की?” सिर झटककर मैं बाहर की ओर देखने लगी।

अपनी लेन लेते हुए उसने मेरा सारा गुस्सा एक तरफ झाड़कर स्नेह से अपना हाथ मेरे घुटने पर रख दिया। मैंने उसको झटका तो नहीं। सोचा, सयाना हो गया है लेकिन धीरे से नीचे सरका दिया।

“अम्मा, तुम उसी बात को क्यों पकड़े बैठी हो? थोड़ा प्रेक्टिकल बनना सीखो।” उसकी इस बात पर कुछ नहीं बल्कि बरस पड़ना था मुझे। फिर भी मैं कुछ नहीं बोली लेकिन उसने बोलना जारी रखा।

“अम्मा, तुम नहीं जानती हो इस ‘मेट्रो सिटी के तामझाम। यहाँ की संस्कृति बड़ी निराली और नीरस है।”



“तो, रहना तो हमें इंसान बनकर ही है न! या जानवर बन जाएँ?” मैंने अपना गुस्सा पीते हुए कहा तो मुझे अपने कान की लवें गर्म होती सी लगीं।

“बराबर बोला आपने लेकिन यदि हम भिखारियों की बात करें तो ये लोग जो भी भीख माँगते हैं, ‘डायरेक्ट’ उनकी ‘पॉकेट’ में कुछ भी नहीं जाता।”

“तो?”

“अम्मा! यहाँ हर एक भिखारी के लिए अलग-अलग चौराहा एलॉटेड है और बाकायदा इनको संचालित करने के लिए इनके ठेकेदार होते हैं। उनका ये बहुत बड़ा कारोबार है।”

“क्या मतलब?”

“मतलब ये कि दिनभर भिखारी अपने प्राण होमकर जितना कमाते हैं, रात को जाकर अपने ठेकेदारों को सौंप देते हैं। इनकी मेहनत का कुछ भाग ही इन्हें नसीब होता है। जिस लड़की के लिए तुम उदास बैठी हो, क्या पता उसकी गोदी वाला बच्चा भी उसका न हो।”

महानगर की नब्ब बेटे ने कैसे और कब पकड़ ली? कहने को मैं भी बीसियों साल से इसी शहर में रहती आ रही हूँ फिर भी इससे अनभिज्ञ ही रह गयी। हाँ, ये हो सकता है कि मेरी पॉकेट ने मुझे बाहर निकलने की इजाजत ही नहीं दी।

“ये खुद से बतियाने का क्या सिस्टम है अम्मा आपका?”

“तुम क्या कहते जा रहे हो केतन! मुझे खुद समझ नहीं आ रहा।”

“अम्मा ये आपकी मर्जी..., मैं बिल्कुल ठीक कह रहा हूँ।” उसने ये बात बिल्कुल सपाट चेहरे के साथ कही थी। कुछ बेटे की रुखाई और कुछ महानगरीय कुत्सित भावना को सोच-सोचकर मेरी आँखें फैलती चली जा रही थीं। मुँह का छाला कुछ ज्यादा ही टीसने लगा था। बचपन की वो बात- “सबसे भले भीख के रोट, कभी न आये तन पर चोट।” दिमाग में ठक-ठक बज उठी थी। उस बिना पर तो यहाँ कुछ भी ऐसा नहीं है। भीख माँग कर तन क्या, इनकी तो आत्मा तक घायल हुई जा रही है।

मुझे लगा एक साथ घंटनाद कर मेरे चारों ओर लोग करुण कथाएँ बाँचने लगे थे। छाती पर भारी बोझ सा आ गिरा था। कैसा है ये महानगर? यहाँ लड़कियाँ तो सुरक्षित नहीं, बूढ़े लोग तो नौकरों के हाथ लूट लिए जाते हैं और भिखारी औरों के लिए भीख माँगते हैं? इससे तो अच्छा होता ये लोग अपने छोटे गाँव, कस्बे और शहर को छोड़ कर ज्यादा के फेर में पड़कर यहाँ आते ही नहीं। वहाँ रहकर जो जितना रूखा-सूखा कमाता पूरे स्वामी भाव से उसको अपनी पूँजी समझकर बरतता।

मन की उथल-पुथल में लंबे रास्ते भी बौने लगने लगते हैं। हम कब दवा की दुकान के सामने तक जा पहुँचे, पता न चला। अब तक हमारे बीच हँसी-खुशी की सारी खबरें फुर्र हो चुकी थीं। जरूरत भर हम एक दूसरे से बोल रहे थे।

बेटे ने कहा, “अम्मा! तुम गाड़ी में बैठोगी या...?”

बिना बोले ही मैंने गाड़ी में बैठे रहने का इशारा कर दिया तो उसने गाड़ी के शीशे डाउन किए और प्रिसक्रिप्शन लेकर चला गया।

पार्किंग में लगी गाड़ी के भीतर बैठना भी मेरे लिए एक कठिन काम था। रिकशा पर बैठो तो चाहे वह चले या न चले, घुटन न होती थी। बीते दिन यादों के पानी से मन को किंचि गए। दिमाग बोरियत ओढ़ता उसके पहले मेरी नजर टाइमपास जैसा कुछ ढूँढ़ने लगी। देखा, सड़क की दाहिनी ओर एक कतार में मेगामार्ट, सफल और एक बेकरी शॉप रोशनी से सराबोर अपने आँचल में हजारों ख्वाहिशें पूरी करने की दमखम समेटे मचल रही थी। ‘रेड लाइट’ से ये वाला दृश्य बिल्कुल अलग लग रहा था। यहाँ बड़ी-बड़ी गाड़ियों से उतरने वाले खिले-खिले चेहरे न मेरी तरह छाले के दर्द में थे और न ही उस लालबत्ती वाली लड़की की तरह...।

वे तो धनतेरस को सच में धनतेरस का सुख देने आए थे। उसको चमकदार बनाने आये थे। तेरस धन की हो तो धनवान ही न उसका सुख लेगा। गरीब के पास न धन होता है और न तेरस वाला मन। “मंजुला! अब तो कोई नया तलाशो।” अपने आत्मबोध पर मैंने सिर झटक दिया।

सोचते हुए मैंने अपनी गर्दन बाईं ओर घुमाकर देखा। इस ओर फुटपाथ पर पेड़ों की घनी डालियों के गुम्फन के कारण सड़क पर अँधेरा पसरा था। लग रहा था मानो किसी आलीशान कोठी के पास फूस की झोपड़ी सिर झुकाये, उजाले के बवंडर के बीच रहकर भी अपने हिस्से का उदास अँधेरा लीप रही थी। इसी विपर्यता को सम पर लाने के लिए हम दिन-रात दौड़ते रहते हैं। फिर भी स्थायी उजाले नहीं जुटा पाते। मैंने अकेलेपन का उपयोग करते हुए जोर से बोला और ऊपर की ओर देखने लगी। पेड़ निर्विकार भाव में लीन थे। ऐसे तटस्थ मन हम मनुष्य को क्यों नहीं मिलते?

खैर, फुटपाथ पर देखा तो चार रेहड़ियाँ खड़ी थीं। उनमें से तीन पर सत्राटे के बीच एक-एक मोमबत्ती टिमटिमा रही थी जो अपनी अंतिम अवस्था को प्राप्त होने वाली थीं। लगता था इस ओर फुटपाथ की नीरसता ने उनके मालिकों को टिकने न दिया था लेकिन उन लोगों ने तीनों रेहड़ियों को एक साँकल से बाँध दिया था। एकता के इस रूप का मतलब रेहड़ियों का सुरक्षित बचे रहना था। छोटे दीये-सी खुशी मेरे होठों के भीतरी हिस्से पर तिर आई।

लगभग दो मिनट बाद मैंने अपने बालों को सम्हालते हुए कार के शीशे से उसी फुटपाथ के दूसरे कोने पर झाँका तो एक

जोड़ा मार्ट से आने वाली धुंधली रौशनी में सुनहरी पन्नी से एक रेहड़ी को सजाने की जुगत में जुटा दिखाई पड़ा। बिकने के लिए चमकना कितना जरूरी है! मैं उन्हें और उनकी जुगत को ध्यान से देखने लगी और देखते-देखते रेहड़ी सजकर तैयार हो गयी। दोनों ने जल्दी से एक लंबे सरिये पर जो ऊपर से झुका था... दूधिया रौशनी छोड़ने वाली नन्ही सी एल.इ.डी. जला दी। कचरे की बाल्टी में बची-खुची कतरन डालकर किनारे रख दी। कागज की प्लेटें, पानी का लाल कैम्पर, काठ की चम्मचें सही जगह पर रख दी गयी थीं। दो प्लास्टिक की चेरर रेहड़ी से हट कर डाल दी गईं। फिर थोड़ी दूरी पर रखी बाल्टी से स्त्री ने पानी लेकर अपने हाथ मुँह धोये और छोटे से शीशे में खुद को देख, रेहड़ी के पास आकर भट्टी के दो बार पाँव छू लिए। ये देखकर उसका आदमी मंद-मंद मूँछों में मुस्कुरा पड़ा। आदमी के सिर पर जमी धूल की परत रौशनी में दूर से दिख रही थी। स्त्री ने उसके अपनी ओर झुकाया और साड़ी के पल्ले से उसका सिर साफकर पल्ले को कमर में फेंटे की तरह कस लिया।

आदमी ने मद्धिम जलती अँगौठी पर बड़ा-सा चीकट तवा चढ़ा दिया और स्त्री लंबी-सी कलछल से तवे पर टुनटुन करने लगी। जैसे कोई माँ अपने बच्चे का मन बहला रही हो। रेहड़ी वाली सारे हथकंडे आने-जाने वालों पर अपना रही थी लेकिन कोई उधर फटकने का नाम नहीं ले रहा था। थोड़ी देर में ही उनके उत्साह का गुब्बारा धीरे-धीरे पिचकने लगा था। सामने दुकानों की चहल-पहल देखकर वह अपने आदमी के कंधे के पास मुँह ले जाकर बुदबुदाई लेकिन वह कुछ कतरने में व्यस्त था, सो कुछ नहीं बोला। वह फिर रेहड़ी पर तुनक कर खड़ी हो गयी।

दोनों की उदासी ओवरफ्लो होकर अब मेरे पास तक बह आयी थी। मुझे अपने बचपन के दिन अनायास याद आने लगे सो मैं उनकी गमगीनी में भीगती चली जा रही थी। गरीबी के बुखार की दवा आखिर कब तक बन पाएगी? बरबस ही मेरा हाथ अपने माथे पर चला गया। देखा मन के साथ-साथ मेरा माथा भी गरम हो चला था। मैंने पीछे सीट का सहारा लेते हुए अपनी आँखें मिची ही थीं कि एकाएक अतीत के पन्ने पलटते चले गये।

“अरी मेरी माँ! कहाँ है तू! जिंदगी बड़ी बोझिल है अब भी?”

“हाँ बोल न, क्या हुआ रे?”

“माँ! तू सुन रही है न?”

“हाँ भई बोलो तो!”

“तुझे गरीबी का अंकगणित लगाते-लगाते देख मैं आठवीं की परीक्षा दूँगी लेकिन तेरी गृहस्थी के सवाल हल न हुए! हजार जुगतों के बाद भी गरीबी का एक हासिल तेरे पास बच ही जाता है। मैं कुछ नहीं जानती इसबार दीवाली पर मुझे नई ड्रेस चाहिए ही चाहिए माँ!”

मैंने अपनी सहेली की नई फ्रॉक की हूक एक साँस में माँ के ऊपर उड़ेल दी और पाँव पटकने लगी।

“ये क्या कह दिया रे तू ने? तू तो मेरा समझदार बच्चा है।”

“आज नहीं हूँ...।”

“न सुगंध, ऐसे नहीं कहते। दिदिया के पुराने कुर्ते से एक बहुत अच्छी कुर्ती तेरे लिए आज ही सिली है। उसके आगे सबकी नई फ्रॉकें फेल हो जायेंगी।”

“झूठ, एकदम झूठ। मैं कुछ नहीं जानती। दिदिया के लिए फिर पीली साड़ी क्यों आई है? इसलिए मुझे भी चाहिए। जब देखो तब मेरे लिए कभी भाई के कपड़ों से कभी दिदिया की उतरन से गूँथन गूँथती रहती हो।”

“उससे होड़-हिर्स मत कर छोकरो। कुछ दिन की मेहमान बची है कुसुमा। अच्छे से घर-वर मिल जाये, बस। अभी से न जोड़ें उसकी पहरावन?”

“पट्टी पढ़ाने में एक नम्बर है तू माँ। ठीक है ठीक है। मुझे खाना दे।”

“तुझे अकेले क्या...? सब को बुला न।”

“आ जाओ सब लोग, भोजन तैयार है, माता ने बुलाया है।” सभी एक साथ जुट आये, दिदिया भी।

“माँ आज हम शक्कर से रोटी खाएंगे।” भाई ने कहा।

“भाई खायेगा तो हम भी...।” मैंने भी कह दिया।

“क्यों? गुड़ काटता है तुम सबको? जो शक्कर पर चढ़े रहते हो।”

“गुड़ की वकालत करने पर माँ को इस बार सरकार इनाम देगी दिदिया।”

सभी फिक्क से हँस पड़े लेकिन दिदिया नहीं...। भाई ने फिर से कह दिया, “दे न...।”

झुँझलाकर माँ बोली, “सुगंध, ले आओ न अमरिता!” फिर क्या शक्कर की कथई बोटल दौड़ती हुई हमारे बीच आ गयी और भाई के साथ-साथ सबमें चुटकी-चुटकी बाँटी गयी।

“तू भी खाके देख न दिदिया। बहुत मीठी है शक्कर और माँ तू भी।”

“हाँ हाँ पता है। जाकर रख आ।”

“तुझे मेरी कसम माँ! एक चुटकी खा बस्स।”

“महंगाई देखी है?” माँ बुदबुदाई होंठों में। फिर बोली “नहीं रे! तेरी दिदिया को ब्याहना है अबकी। शक्कर खायेगे तो कैसे काम चलेगा?” अपने ब्याह की बात सुन दिदिया तो भाग गई लेकिन मैंने माँ से पूछा।

“माँ, तू इतना अपने मन को क्यों मारती रहती है?”

“मरने के लिए, जा भाग जा यहाँ से।”

बोटल रखकर कर लौटी तो देखा, गीली उँगली के सहारे जमीन पर छरके पड़े शक्कर के दानों को उठा कर माँ अपने मुँह में डाल रही थी। “रुको माँ, मैं लाती हूँ शक्कर।” कहकर मैं उल्टे पाँव शक्कर लेने फिर दौड़ पड़ी।

तभी पीं पीं पीं करती हुई बगल से निकलने वाली गाड़ी ने तेज हॉर्न बजाया तो एक कौंध के साथ लगा कि सोते से जाग गई मैं। पलकें भारी हो चुकी थीं लेकिन निगाह उठी तो सीधे रेहड़ी पर फिर से जाकर गिरी।

वहाँ अब भी खामोशी का आलम था। दोनों के हावभाव में शिथिलता आती जा रही थी। दूधिया रौशनी मटमैली हो चली थी। उनके लटकते चिंताग्रस्त निचुड़े चेहरे देखकर सोचा आस-पास निकलने वालों से चिल्ला-चिल्लाकर कहूँ, “मेरे मुँह में छाले हैं। तुम लोग तो कुछ खरीदकर खा लो” लेकिन मन का सोचा भला कब किसने सुना है और भीख देकर उनके स्वाभिमान को मैं गिराना नहीं चाहती थी और न ही दान देकर उनकी कार्मिक उमंग को क्षति पहुंचाना चाहती थी। किसी के मन की उथल-पुथल यदि देख-सुन ली जाती तो दुनिया का रंग ही कुछ और होता। यह सोचते हुए मैंने अपना पर्स टटोला और गुड़े-मुड़े पड़े सारे रुपयों को सीधे कर रख गाड़ी का

दरवाजा खोला और उसकी ओर चलती चली गयी।

पास में जाकर देखा तो दृश्य और भी झकझोरने वाला प्रतीत हो रहा था।

“क्या बना रहे हो भाई आप लोग?”

“चिकन टिक्का। खाइए न! बहुत स्वाद है इसमें। एक बार खाओगी तो बार-बार आओगी मेम साब!”

उसने बड़े विज्ञापनी लहजे में ललक कर कहा था। “मेम साब! बनाएँ क्या एक प्लेट?”

“अरे हाँ हाँ।” उससे बोलकर मैं सोच में पड़ गयी। “मैं तो शुद्ध शाकाहारी हूँ। अब क्या करूँ?” छाती के अंदरूनी भाग में जलन का एहसास हुआ।

“ब...न...दो।” मुँह से अस्फुट से आधे-अधूरे शब्द ही निकल सके थे कि अचानक एक आवारा कुत्ता मेरी ओर आते दिखा तो धुँधले पड़ते जा रहे विचारों में एक ताजा विचार कौंध गया। फिर ये भी लगा कि मनुष्यों के खाने वाली चीज को मैं कुत्ते को... लेकिन दूसरे पल ‘जो हो सो हो’ वाले विचार ने कुछ जादू कर दिया और मेरे मुख से निकल पड़ा।

“अरे! मैं चिकन नहीं खाती तो क्या हुआ? ये तो जरूर खाता होगा।”

“क्या मैडम सा...?”

“कुछ नहीं, आप बिना मसाले की दो प्लेट चिकन टिक्का बना दो प्लीज।”

मेरा ऑर्डर सुनने के बाद भी वह मुझे हैरानी से देख रहा था लेकिन उसकी जनानी ने चेहरे पर आये पसीने को ब्लाउज की आस्तीन से चटपट पोंछा और टिक्का बनाने में जुट गयी। मेरे बार-बार पुचकारने से कुत्ता भी उधर ही रुक कर रेहड़ी सूँघने में व्यस्त बना रहा।

मुश्किल से पाँच से दस मिनट लगे होंगे। उसने कहा, “लीजिये, बन गया मेम साब।” उसका आदमी दोनों हाथों में कागज की प्लेटें लिए मेरे सामने खड़ा था।

“कितना दाम हुआ?”

“दो सौ रुपये।”

“बिना मसाले के भी दो सौ रुपये?”

“आप कहें तो डाल देता हूँ...।”

“न न, रहने दो।” रुपये गिनकर उसको पकड़ा दिए। कुत्ते को फिर से पुचकारा तो वह दुम हिलाने लगा।

“आप बुरा न मानें, तो ये दोनों प्लेटें मैंने इसके लिए ही बनवाई हैं। क्या इसको परोस दोगे?” मैंने संकोच में बहुत धीरे से झिझकते हुए कहा।

“हाँ हाँ, क्यों नहीं? वैसे भी मुझे तो बेचने से मतलब मेम जी, चाहे कोई भी खाए।” कहते हुए उसने दोनों प्लेट उसके सामने परोस दीं। उन दोनों ने आँखों ही आँखों में कुछ कहा जिसे मैं नहीं समझ सकी लेकिन कुत्ते ने अपने प्राप्य को प्रेम से सूँघा, इधर-उधर देखा और आगे के पांव फैलाकर उनकी बनाई डिश का स्वाद लेने लगा।



दो मिनट रुककर मैंने वहाँ देखा तो लगा समय के उस छोटे-से टुकड़े पर उजला संतोष छलक आया था। मैं गाड़ी की ओर मुड़ चली थी। थोड़ी सी आगे निकली तो कान में आवाज पड़ी। “मुझे भी बना दो एक प्लेट।” किसी ने रेहड़ी वाली से कहा था। थोड़ा और चली तब तक बेटा भी दवाई लिए आता दिखा। दूर से उसे देखकर अच्छा लगा लेकिन बिना उसके लिए रुके मैं सीधे आकर गाड़ी में बैठ गई। बेटे का चेहरा देखकर मुझे लग रहा था कि वह मुझसे कुछ पूछना चाहता था, लेकिन न जाने क्यों चुप साध कर उसने गाड़ी स्टार्ट कर दी। अब हम दोनों अपने-अपने सफर में थे किन्तु मौन भाव से। हालांकि चारों ओर का त्योहारी मौसम शोर में डूबता जा रहा था लेकिन मेरे भीतर के गहरे सत्राटे टूटकर कुछ नया रच रहे थे।

गाड़ी थोड़ी दूर चलकर दूसरे रास्ते पर मुड़ चली थी। मन में आया कि वह बेटे से पूछे कि दवाई कितने की मिली है? उसने अपनी गैस की गोली ली या नहीं...? लेकिन एक शब्द तक न फूट सका। कुछ बातों को किसी के साथ साझा नहीं किया

जा सकता लेकिन बिना दवाई के ही मेरे छालों के दर्द में कुछ आराम-सा हो चला था पर बेटे के मन का तापमान पकड़ में नहीं आ रहा था। बहुत सोचने के बाद भी जब कुछ समझ में नहीं आया तो गाड़ी में लगे एफ.एम. रेडियो के कान एंठ दिए। अचानक गाना बज उठा, “इत्ती-सी हँसी..., इत्ती-सी खुशी... इत्ता-सा टुकड़ा चाँद का..!” मैंने कनखियों से देखा तो कंठन के चेहरे पर हँसी तो नहीं थी लेकिन सहजता पसरने लगी थी। ■



वृद्धावस्था : सब दिन होत न एक समाना

श्री अंकुश्री

एक कथा है। दादी के मरने के बाद पोते ने पीतल की पुरानी और टेढ़ी-मेढ़ी थाली को धोकर रख दिया। उसे ऐसा करते देख कर माता-पिता ने पूछा, “यह बहुत पुरानी थाली है। इसे क्यों रख रहे हो?” बेटे ने कहा, “आप लोग जब बूढ़े हो जाएंगे तो मैं ऐसी पुरानी और टेढ़ी-मेढ़ी थाली कहां से खोज कर लाऊंगा?” बेटे का जवाब सुन कर माता-पिता के होश उड़ गए। हमारे परिवार-समाज की यही स्थिति है। दूसरे के साथ किए गए व्यवहार को अपने ऊपर लागू करने पर होश उड़ने लगते हैं। यह समझने की बात है कि बड़े-बुजुर्ग जो करते हैं, घर के बच्चे उससे प्रभावित होते हैं और कमोबेश उसे दोहराते हैं। यही परम्परा है।

परम्परा कहीं बाहर से नहीं आती, वह घर-परिवार से ही निकल कर पनपती और बढ़ती है तथा संस्कारों के साथ जुड़ जाती है। इसलिए परम्परा को कभी बिगड़ने नहीं देना चाहिए। परम्पराएं हमेशा ऊर्जावान और सही सोच की होनी चाहिए। घर में कभी भी गलत परम्परा की बुनियाद नहीं पड़ने देना चाहिए, मगर ऐसा सिर्फ सोचने से नहीं हो सकता। घर-परिवार के लिए त्याग करने, दूसरों के दुख-सुख को अपना दुख-सुख समझने और बनावटीपूर्ण झूठा व्यवहार नहीं रखने से ही ऐसा संभव है।

धनार्जन और तन का ध्यान

जीवन में पग-पग पर धन की आवश्यकता पड़ती है। बिना धन के कोई काम संभव नहीं है। इसलिए सभी लोग धनार्जन में लगे हुए हैं। देखना यह है कि जो धन आ रहा है, वह किस माध्यम से आ रहा है? धनार्जन के चक्कर में कहीं गलत धन तो घर में नहीं आ रहा है? जितना गलत धन आएगा, उतनी मानसिक परेशानी होगी और घर के बच्चों में भी धनार्जन के प्रति उतनी ही लापरवाही बढ़ेगी। हाय-हाय करके धनार्जन करने से मन के साथ तन भी खराब हो जाता है। शरीर में तरह-तरह की बीमारियां हो जाती हैं। वृद्धावस्था आने के बाद बिगड़ी हुई शारीरिक स्थिति की भरपाई नहीं हो पाती और मन मसोस कर रह जाना पड़ता है। बुढ़ापे में बीमार पड़ने पर घर के लोग यदि सही होंगे तो इलाज करा सकते हैं, मगर कष्ट तो स्वयं ही झेलना पड़ेगा। गलत ढंग से कमाई वाले परिवार में बच्चों को संस्कार बहुत अच्छे नहीं मिल पाते और उस घर की परम्परा भी बिगड़ जाती है। स्थिति ऐसी हो जाती है कि जिन बच्चों के लिए जीवन भर तन-मन लगा कर धन कमाया गया होता है, वही बच्चे बुढ़ापे में माता-पिता की सही देखभाल नहीं कर पाते और कुछ बोलने पर उल्टे वे ही बोलने लगते हैं। जैसा कि स्पष्ट है, इसमें दोष सिर्फ बच्चों का नहीं होता। ऐसी ही स्थिति में हमारे यहां कहावत प्रचलित हुई है, “पूत सपूत तो क्यों धन संचय, पूत कपूत तो क्यों धन संचय!”



बुजुर्गों का आशीर्वाद फलित होता है

बूढ़े माता या पिता को चश्मा नहीं मिल रहा हो तो उसे खोज कर देने के बजाय यह कहना, “आप बहुत लापरवाह हैं, कम से कम अपना चश्मा तो ठीक से रखा करें!” बहुत बुरा लगता है। इस बात को इससे भी कम शब्दों में कहा जा सकता था, “लीजिए, यह रहा आपका चश्मा!” बड़े-बुजुर्गों का दिल दुखाने से वे श्राप भले नहीं देते, मगर खुश होने पर वे आशीर्वाद अवश्य देते हैं। आशीर्वाद हमेशा फलदाई होता है, क्योंकि वह मन से दिया जाता है। आशीर्वाद में सम्मोहन होता है, अपनापन होता है, परिवार को बांधने की ताकत होती है। इसीलिए ऋषि-मुनियों और बड़े-बुजुर्गों से मिल कर उनका आशीर्वाद लेने की परम्परा रही है।

गरीबी में बच्चों का लालन-पालन

चाहे जितनी आर्थिक संपन्नता हो जाए, घर में चाहे जितनी भी सुविधाएं हो जाएं, नौकर-चाकरों की चाहे जितनी बड़ी फौज खड़ी हो जाए, मगर माता-पिता के स्नेह के बिना सब अधूरा है। अधिकतर घरों की आर्थिक स्थिति इसके विपरीत, अर्थात् कमजोर होती है। गरीब घरों में बच्चे के जन्म के पूर्व से उसके बाद तक माता-पिता को तरह-तरह की परेशानियां झेलनी पड़ती हैं। अधिकतर परिवारों में दुखों की दहाड़ और कष्टों के पहाड़ के बीच बच्चों का लालन-पालन होता है। एक-एक रोटी का जुगाड़ जिस परिवार में एक उपलब्धि मानी जाती हो, वहां बच्चे के लिए दूध की व्यवस्था करना एक महान समस्या बन जाती है। फिर भी अपनी अनेक आवश्यकताओं को समेट कर और आधा पेट खाकर लोग बच्चे को पालते हैं। ऐसी ही परिस्थितियों में बच्चा धीरे-धीरे बड़ा होता है। वह जैसे-जैसे बड़ा होता है, उसमें माता-पिता को उम्मीद की एक किरण दिखाई देने लगती है।

रोजगार के लिए दूर जाना

बच्चे के जवान हो जाने पर माता-पिता को अपनी उम्मीद के साकार होने का समय दिखता है। उच्च शिक्षा के दौरान ही बच्चे घर से बाहर दूर-दराज पढ़ने चले जाते हैं। उनकी पढ़ाई अभी पूरी भी नहीं हो पाती कि कैम्पस सेलेक्शन द्वारा कंपनियों उन्हें रोजगार के लिए चयनित कर लेती हैं। परीक्षा खत्म हुई नहीं कि बच्चे रोजगार में लग जाते हैं। जैसे ही रोजगार मिलता है, वे घर से बाहर फुर्र हो जाते हैं। घर के निकट रोजगार पा लेने की व्यवस्था पुरानी पड़ चुकी है। यहीं से शुरू होती है बेटे की माता-पिता के प्रति सोच की स्थिति। गांव-शहर हर जगह इस बात पर सहमति होनी चाहिए कि आज की रोजगार-व्यवस्था बहुत अजीब हो गई है, क्योंकि बेटे-बेटियों को दूर-दूर जाना पड़ता है।

संपर्क बनाए रखना आवश्यक है

दूर रह कर भी माता-पिता से संपर्क बनाए रखा जा सकता है। व्यस्तता की आड़ में कुछ बेटे माता-पिता से सम्बन्ध विच्छेद-सा कर लेते हैं। जब पता चलता है कि माता या पिता का देहांत हो गया है तो ऐसे बेटे घड़ियाली आंसू बहाने आ जाते हैं। मरने के बाद धूम-धाम से श्राद्ध करना आम है। ऐसा होना चाहिए कि जीते-जी माता-पिता की सेवा-सुश्रूषा की जाए। सोचना चाहिए कि माता-पिता की सेवा का ऐसा सौभाग्य फिर नहीं मिलेगा। मरने के बाद कफन हटा कर देखना महज एक परम्परा है, मृतक से आंतरिक लगाव का परिचायक नहीं। इसलिए जिंदा रहते अपनों से मिलते-जुलते रहना चाहिए। जब अपने ही नहीं रहेंगे तो समय का क्या होगा? अगर थोड़ा प्रयास किया जाए तो समय निकल आता है। बाहर रह कर भी भावनात्मक रूप से बेटा अपने माता-पिता से गहराई से जुड़ा रह सकता है। कुछ बच्चे अपनी व्यस्तता का रोना रोकर माता-पिता को समय नहीं दे पाते और माता-पिता उनका अपनत्व पाने के लिए हर कल की प्रतीक्षा करते-करते थक जाते हैं।

निज का गुण और संस्कार

माता-पिता द्वारा अपने बच्चों को सही संस्कार देने का प्रयास किया जाता है। फिर भी उनका विकास अलग-अलग ढंग से होता है। माता-पिता गरीब हों या अमीर, बाहर जाकर उन्हें भूल जाना बेटे की व्यक्तिगत सोच पर निर्भर करता है। सच्चाई यह है कि किसी का व्यक्तित्व सिर्फ परिवार के संस्कारों से नहीं बनता। निज के गुण-दोष भी व्यक्तित्व के विकास में सहायक होते हैं। इसी कारण एक ही परिवार, समाज या विद्यालय से निकले हर छात्र का अलग ढंग से विकास होता है और समाज में उसकी अलग-अलग पहचान बनती है।

बहू बन जाए बेटे

माता-पिता की देखभाल का काम बेटियां अधिक करती हैं, मगर बेटियां बड़ी होकर अपने ससुराल चली जाती हैं। किसी दूसरे घर की बेटे बहू बन कर अपने घर में आ जाती है। बेटे काम से बाहर रहते हैं, बहुएं प्रायः घर में रहती हैं। नई-नवेली बहू को यदि अपनी बेटे की तरह रखने-मानने लगा जाए तो इसमें दो मत नहीं हो सकता कि बहू भी अपनत्व स्थापित कर लेगी। हां, इस बात से भी इन्कार नहीं किया जा सकता कि कुछ बहुएं लाख कोशिशों के बावजूद अपनी नहीं बन पातीं, लेकिन ऐसी बहुएं कम होती हैं। अधिकतर बहुएं सास का स्नेह पाकर उनकी अपनी बन जाती हैं और अपनी सेवा से सास को खुश रखती हैं और उनका आशीर्वाद पाकर धन्य हो जाती हैं।

छूछा को कौन पूछा?

लक्ष्मी बहुत शक्तिशाली होती है। यह जहां रहती है, उसके चारों ओर प्रकाश रहता है। जहां लक्ष्मी रहती है, वहां बहू सास से लड़ती नहीं है। इसलिए यह आवश्यक है कि बुढ़ापे में

भी अपनी लक्ष्मी को अपने हाथ में रखा जाए और परिवार में उनका थोड़ा-थोड़ा दर्शन कराते रहा जाए।

बुढ़ापा एक सत्य है

उम्र के साथ शरीर थकता है और बुढ़ापे की ओर अग्रसर हो ही जाता है। इसलिए उम्र जनित वय का स्वागत करना चाहिए, न कि इसे रोग मान कर परेशान रहना चाहिए। प्राणायाम, व्यायाम और भ्रमण करते रहना निहायत आवश्यक है। शाकाहारी भोजन और फलाहार आदि का उपयोग करते हुए चिकित्सकीय सुविधा का यथा आवश्यकता सहयोग लेना चाहिए। अपने को व्यस्त रखने से मनःस्थिति ठीक बनी रहती है। इसका सबसे अच्छा उपाय है स्वाध्याय और मनन। बुढ़ापे में अकेलापन, आर्थिक तंगी और अस्वस्थता की समस्या सामने आती है, जो बच्चों के बेरुखीपूर्ण व्यवहार से और कसकने लगती हैं। अपनी संपत्ति को होशोहवास में ही सम्यक् बंटवारा कर देने से बच्चे बुढ़ापे में कोसंगे नहीं, मगर इस बात का पूरा ध्यान रखना चाहिए कि संपत्ति या उसका अधिकार जीते-जी दूसरों को नहीं सौंपना चाहिए वरना संभव है कि बच्चे संपत्ति पाते बूढ़े माता-पिता को दूध की मक्खी की तरह निकाल फेंके। इसीलिए कहा जाता है कि जो बुढ़ापे की तैयारी पहले से कर लेते हैं, उन्हें अधिक कष्ट नहीं झेलना पड़ता।

बुजुर्गों से बातचीत आवश्यक है

बेटे का यह कर्तव्य बनता है कि वह अपने बूढ़े माता-पिता की सुचारु रूप से देखरेख करे और उनकी दैनिक क्रियाओं का पूरी तरह ध्यान रखे। बुढ़ापे में भूल जाने की बीमारी हो जाती है। यह एक सामान्य प्रक्रिया है। बेटे-बहू को चाहिए कि इस आदत के कारण उन्हें हेय दृष्टि से नहीं देखें बल्कि मदद करें। उनके निकट बैठने और बातचीत करने से उनका उत्साह बढ़ जाता है, साथ ही तरह-तरह की ज्ञान की बातें सुनने-सीखने को मिल जाती हैं। उनके साथ बैठने मात्र से ज्ञान की जो विभा उनसे निकल कर वहां बैठने वाले में प्रवेश करती है, वह बहुत काम की होती है और जो दूसरी कहीं जगह नहीं मिल पाती है।

परिवर्तनशील समय की पहचान

मन को इस बात के लिए आश्वस्त रखना बहुत आवश्यक है कि हर समय एक जैसा नहीं रहता। यह परिवर्तनशील है। बचपन जवानी में बदलता है और जवानी बुढ़ापे में। यह उम्र एक सहज प्रक्रिया है, किसी का दोष नहीं। इसमें दुखी होने जैसी कोई बात नहीं है। उम्र की परेशानियां तो झेलनी ही पड़ती हैं। यदि उन परेशानियों को परेशानी के रूप में नहीं वरन् वय की सहज प्रक्रिया के रूप में लिया जाए तो दुख कम महसूस होगा। दूसरों की कमी को नहीं देख कर मौजूदा परिस्थितियों को सहजता से स्वीकार कर लेने से मन को चोट नहीं लगती और इससे मन तो मजबूत बना ही रहता है, तन भी स्वस्थ रहता है, क्योंकि मन का तन से सीधा सम्बन्ध है। ■

सूचना

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

उदास वक्त में खुश रहने के नुस्खे

श्री जसविंदर शर्मा

कोरोना के कठिन दौर में हर तरफ डर और निराशा है। एक कवि ने कहा था, 'कर क्लर्की, खा डबलरोटी, खुशी से फूल जा।' तब खुश रहना कितना आसान होता था? डबल रोटी खा के आदमी खुशी से फूल जाता था। आज के दौर में किसी लाखों कमाने वाले से यह पूछना कि क्या आप खुश हैं, उसे झेंपने वाली स्थिति में डालने जैसा है। मंदी के इस दौर में सवाल उठते हैं कि उदास वक्त में खुशी के नुस्खे या टोटके कौन से हैं, सिर्फ बड़े लोग ही इसका सटीक जवाब देते हैं। गरीब बेचारा तो कोरोना से पहले भी मंद पड़ा हुआ दाल-रोटी खा रहा था और प्रभु और सरकार के गुण गा रहा था।

हर तरफ इस सवाल का यही जवाब है कि खुश रहने के लिए पहलवान, समझदार या नामचीन होने की जरूरत नहीं है। बुरे दौर में भी खुश रहने के मंत्र की आज बहुत डिमांड है। क्या खुश रहने के लिए सिर्फ पैसे की ही जरूरत है या धर्म, अध्यात्म, संगीत या परिवार की भी कोई भूमिका है? यह बात खुली कि पैसे के अलावा भी बहुत सारी बातों से निरंतर सुख की सप्लाई हो सकती है। अगर पैसा ही सब कुछ होता तो अमीर आदमी सबसे ज्यादा खुश होता, मगर ऐसा नहीं है।

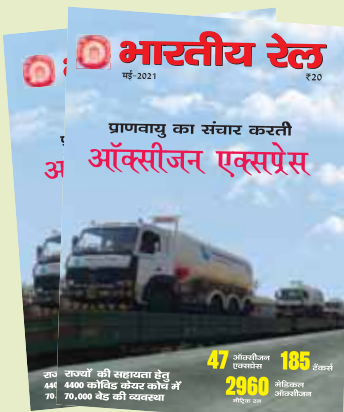
अलग-अलग लोगों के लिए खुशी का अर्थ अलग-अलग होता है। किसी के लिए सुख एक छोटी-सी कार हो सकता है तो किसी के लिए अच्छी पुस्तक। एक बात तो पक्की है कि पहला सुख निरोगी काया और दूजा सुख हो घर में माया। उसके बाद हर तीसरा या चौथा सुख अपने-आप आपके पीछे-पीछे चलता है। पैसे में जादुई शक्ति होती है। इसके आते ही सारे गुण और सलीके आ जाते हैं। जिनके घर दाने, उनके तो पगले भी सयाने। आपके पास एक अच्छा रसोइया हो और आपकी बढ़िया पाचन शक्ति हो तो फिर पैसे के साथ जीना स्वर्ग में रहने जैसा है। बढ़िया पाचन शक्ति से अर्थ है कि अच्छी सेहत। शरीर भले ही सिक्स ऐक्स वाला न हो, मगर बीमार भी न हो कि दो बादाम खाने से ही दस्त लग जाएं। बुरी सेहत बदमिजाजी पैदा करती है। सेहत अच्छी हो और जब नोटों से भरी हो तो

खाने के छप्पन भोगों और जायकों का पता चलता है और भूख जगाने के कई मंत्र ढूँढ़ने पड़ते हैं। गरीब का क्या है? जब जैसी रूखी या बासी मिल गई तब गटक ली, मगर अमीर को पता है किस समय किस मौके पर क्या और कैसे खाना है?

बैंक में अच्छा पैसा होने और अच्छी सेहत होने का यह फायदा है कि आप ब्रांडेड के कपड़े पहनने के साथ महंगे व लजीज व्यंजन खाकर किसी अन्य बात के बारे में तरो-ताजगी से सोच सकते हैं और वह बात अपने परिवार की भलाई के बारे में हो सकती है। भारत-चीन के बारे में या किसी अन्य आदमी या औरत के बारे में रोमांटिक तरीके से सोचने के बारे में। आर्थिक मोर्चे पर मजबूत होना जरूरी है, नहीं तो मानसिक शांति मयस्सर नहीं होगी और जिंदगी से खुशियां गायब रहेंगी।

हम लोग तो हमेशा ही मंदी में रहते हैं। तभी हमारे ऊपर वैश्विक मंदी का असर नहीं हो पाया। एक हॉलीवुड अभिनेत्री ने मंदी से उभरने का नया मंत्र दिया है। उसने एक बुटीक में बेतहाशा शॉपिंग करने को जायज ठहराते हुए कहा कि अब आर्थिक तंगी से दुनिया को निकालने का एक ही तरीका बचा है कि जो लोग सक्षम हैं वे खुलकर खरीददारी करें। तभी बाजार में चमक लौटेगी।

वित्तीय सुनामी ने से एक बड़ा ही विचित्र संकट सामने सामने आ रहा है। भारत में लोग शादी करने में ही कर्ज तले दब जाते हैं, तो पश्चिमी देशों में लोग अपने जीवन साथी से पल्लू छुड़ाने में मुश्किलों का सामना कर रहे हैं। हजारों लोग जो अपनी वित्तीय स्थिति को लेकर आश्वस्त होने के बाद नया जीवन, नए जीवन साथी के साथ शुरू करने की योजना बना रहे थे, उन्हें अब अपना मन मसोस कर बैठना पड़ रहा है। छह महीने पहले जो सम्पत्ति के भाव और नौकरियों की हालत थी, उस पर तो सेटलमेंट करने के लिए दोनों पार्टियां खुशी-खुशी राजी हो रही थीं, लेकिन कोरोना महामारी के कारण छंटनी, महंगाई और प्रॉपर्टी के धूल चाटते दाम उन्हें मजबूर कर रहे हैं कि अपने वर्तमान जीवन साथी को ही झेलते रहें। ■



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



कालिंजर दुर्ग

श्री सुरेन्द्र अग्निहोत्री

वीरों की भूमि बुन्देलखण्ड के गौरवशाली अतीत को सुरक्षित रखने वाला विशाल कालिंजर दुर्ग उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड क्षेत्र के बांदा जिले की नरैनी तहसील में स्थित है। यह दुर्ग बांदा जिला मुख्यालय से 56 किमी दक्षिण में तथा प्रयागराज से 200 किमी दक्षिण-पश्चिम में समुद्र तल से लगभग 366 मी की ऊंचाई पर निर्मित है। वस्तुतः यह दुर्ग लगभग 3.20 वर्ग किमी वर्ग के क्षेत्र में विस्तृत एक पर्वत पर स्थित है जिसके दक्षिण-पश्चिम में नीचे की ओर बाघेन नदी प्रवहमान है, जो आगे चलकर यमुना नदी में मिल जाती है। 'कालिंजर' शब्द 'कालंजर' का अपभ्रंश है। कालंजर शिव का एक नाम है, जिसका अर्थ है, मृत्यु को नष्ट करने वाला। महाकाव्यों, पुराणों तथा प्राचीन संस्कृत ग्रंथों में कालिंजर को गहन शैव साधना का एक महत्वपूर्ण केन्द्र माना गया है। 'भागवत पुराण' के अनुसार, ब्रह्मा ने सृष्टि की रचना हेतु कालिंजर पर्वत पर कठोर तप करके विष्णु को सन्तुष्ट किया था। 'कालिंजर' नाम की उत्पत्ति का तादात्म्य एक पौराणिक घटना से स्थापित किया जाता है, जिसके अनुसार भगवान शिव ने समुद्र-मंथन से निकले काल-कूट (विष) को पीने के उपरान्त उसे इसी पर्वत पर जीर्ण कर

अपनी व्याकुलता शान्त की। इसी कारण इस स्थान को कालिंजर कहा गया। यद्यपि यह माना जाता है कि कालिंजर दुर्ग का निर्माण चन्देल शासकों द्वारा किया गया था, परन्तु इसकी पुष्टि किसी साक्ष्य से नहीं होती है। कालिंजर पर कई राजवंशों का शासन, रहा जिनमें चेदि, नन्द, मौर्य, शुंग, कुषाण व गुप्त आदि राजवंश सम्मिलित थे।

कालिंजर क्षेत्र में मानवीय गतिविधियों के साक्ष्य पुरापाषाण काल से प्राप्त होते हैं। अब तक इस क्षेत्र से पुरापाषाण कालीन कई उपकरण प्राप्त किए जा चुके हैं। प्राचीन साहित्य में कालिंजर पर सर्वप्रथम चेदि शासकों के अधिकार का उल्लेख प्राप्त होता है। ऋग्वेद की एक दान स्तुति में चैद्य (चेदि का शासक) वसु द्वारा ब्रह्मतिथि नामक ऋषि को सौ ऊंट और एक हजार गायें दान देने का उल्लेख मिलता है। वैदिक साहित्य में कालिंजर को 'तपो-स्थल' कहा गया है।

कुछ समय पश्चात् चेदि शासकों को हटाकर वसु (हस्तिनापुर के राजा कुरु के वंशज) ने चेदि-देश पर अधिकार कर लिया। इस विजय के कारण ही उसे चैद्योपरिचर (चेदियों का विजेता) की उपाधि प्राप्त हुई। ऐसा माना जाता है कि उसकी राजधानी शुक्तिमती

नगरी थी जो शुक्तिमती नदी के तट पर स्थित थी। इस नदी का तादात्म्य वर्तमान 'केन' के साथ स्थापित किया जाता है।

कालिंजर दुर्ग से गुप्तकालीन अभिलेख प्राप्त हुए हैं, जिनसे यहां गुप्तों के आधिपत्य का संकेत प्राप्त होता है। तत्पश्चात् इस क्षेत्र में पाण्डुवंशी शासक 'उदयन' के शासन का ज्ञान कालिंजर-अभिलेख से होता है।

विद्वानों ने इस अभिलेख का काल पांचवीं शताब्दी ई. के अन्तिम चरण में सुनिश्चित किया है। ऐसा प्रतीत होता है कि कालिंजर छठी शताब्दी ई. के मध्य में उदयन व उसके उत्तराधिकारियों के आधिपत्य में रहा होगा। पाण्डुवंशियों को इस क्षेत्र से हटाने वाले सम्भवतः कलचुरि शासक थे, जिसकी पुष्टि इस वंश के प्रथम ऐतिहासिक शासक कृष्णराज की मुद्राओं से होती है। इस वंश का द्वितीय प्रमुख शासक 'विज्जल' था, जिसने 'कालिंजर पुरवराधीश्वर' की उपाधि धारण की थी। कलचुरियों के उपरान्त कालिंजर पर गुर्जर-प्रतिहारों की सत्ता स्थापित हुई, जिसकी पुष्टि भोज प्रथम (836-850 ई.) के वाराह ताम्रपत्र से होती है। गुर्जर-प्रतिहारों के बाद कालिंजर पर राष्ट्रकूटों का क्षणिक आधिपत्य रहा, जिसकी पुष्टि कृष्ण-III के जूरा (सतना जिला) अभिलेख से होती है। तत्पश्चात् कालिंजर दुर्ग को सर्वाधिक महत्व चन्देलों के शासन काल में प्राप्त हुआ। 1023 ई. में चन्देल शासक विद्याधर के काल में इस दुर्ग पर महमूद गजनवी का आक्रमण हुआ था, परन्तु सुदीर्घ घेराबन्दी के बावजूद यह दुर्ग अविजित रहा। उत्तरवर्ती चन्देल शासकों में परमर्दिदेव व त्रैलोक्यवर्मन प्रमुख थे जिन्होंने 'कालिंजराधिपति' का विरूढ धारण किया था। 1202 ई. में परमर्दिदेव के शासन काल में कालिंजर दुर्ग पर कुतुबुद्दीन ऐबक का आक्रमण एक महत्वपूर्ण राजनैतिक

घटना सिद्ध हुई। 1545 ई. में शेरशाह ने कालिंजर पर आक्रमण किया और युद्ध भूमि में काल कवलित हो गया। 1569 ई. में अकबर ने कालिंजर दुर्ग अपने नवरत्नों में से एक राजा बीरबल को जागीर के रूप में प्रदान किया। जहांगीर तथा शाहजहां के काल तक कालिंजर मुगल साम्राज्य का अंग बना रहा। औरंगजेब के काल में बुन्देलों ने कालिंजर दुर्ग पर विजय प्राप्त की एवं मान्धाता चौबे को कालिंजर का दुर्गपति नियुक्त किया। सन् 1812 में ब्रिटिश कर्नल मार्टिंडेल ने कालिंजर पर अधिकार कर लिया तथा चौबे परिवार को दुर्ग से हमेशा के लिए बेदखल कर दिया गया। तत्पश्चात् कालिंजर को बांदा जनपद में सम्मिलित कर सैनिक छावनी बना दिया गया।

स्थापत्य विवरण - लाल बलुआ प्रस्तर-खण्डों से निर्मित कालिंजर दुर्ग के भवन अत्यंत आकर्षक हैं, जिनमें पीले रंग के चूने का पलस्तर किया गया है। प्रस्तर-खण्डों पर चूने के पलस्तर का प्रयोग तत्कालीन कारीगरी का विलक्षण नमूना है। कालिंजर-दुर्ग की महत्वपूर्ण संरचनाओं में किले की सुदृढ़ रक्षा-प्रचार, नीलकण्ठ मंदिर, वेंकट बिहारी मंदिर, पाथर महल मस्जिद, यहां के विशाल तड़ागों जैसे कोटि-तीर्थ, बुड्ढा-बुड्ढी तालाब आदि का नाम लिया जा सकता है।

रक्षा-प्राचीर व प्रवेश द्वार

कालिंजर दुर्ग की रक्षा प्राचीर की परिधि लगभग 6 किमी लम्बी है, जिसकी ऊंचाई 5 से 12 मी. तक व चौड़ाई 4 से 8 मीटर तक है। इसके निर्माण में बलुआ पत्थर का प्रयोग किया गया है। वर्तमान में रक्षा-प्राचीर विभिन्न स्थलों पर खण्डित है। कालिंजर दुर्ग ऊपर जाने के लिए दो मार्ग हैं। मुख्य द्वार उत्तर में





है, जिससे ऊपर जाने के रास्ते में सात द्वार निर्मित हैं, जिनसे होकर दुर्ग में प्रवेश किया जा सकता है। इन द्वारों का संक्षिप्त विवरण निम्नलिखित है:-

- **आलम दरवाजा** - नीचे से ऊपर चढ़ने पर यह प्रथम दरवाजा है, जिसे आलमगीर द्वारा निर्मित किए जाने के कारण 'आलम दरवाजा' कहा जाता है। इसकी मेहराब पर तीन पंक्तियों वाला फारसी अभिलेख है, जिसे आलमगीर के समय मुराद ने उत्कर्ण करवाया था। विद्वानों द्वारा उसकी तिथि 1643 ई. निर्धारित की गई है।
- **गणेश दरवाजा** - प्रथम द्वार से आगे जाने पर घरेनुमा सीढ़ियों पर द्वितीय द्वार मिलता है। इसका यह नाम यहाँ पर उत्कीर्ण गणेश मूर्ति के कारण पड़ा है।
- **चौबुर्जी द्वार** - द्वितीय द्वार से कुछ ऊपर जाने पर एक दोहरा दरवाजा है, लेकिन दोनों मिलकर एक सम्पूर्ण भवन का निर्माण करते हैं। मैसी ने इसे 'चौबुर्जी दरवाजा' नाम दिया है। यहाँ पर तीर्थ यात्रियों द्वारा उत्कीर्ण अनेक अभिलेख हैं। कनिंघम को यहाँ उत्तर गुप्तकालीन अभिलेख प्राप्त हुआ था।
- **बुध द्वार** - बुध ग्रह के नाम पर यह नामकरण किया गया। इसका एक अन्य नाम 'स्वर्गारोहण द्वार' भी है।
- **हनुमान दरवाजा** - यहाँ राम भक्त हनुमान की प्रतिमा होने के कारण इसे 'हनुमान दरवाजा' के नाम से जाना जाता है।
- **लाल दरवाजा** - इसके निर्माण में लाल रंग के पत्थर प्रयुक्त होने के कारण इसे 'लाल दरवाजा' नाम दिया गया, यद्यपि सभी द्वारों में लाल रंग के बलुए पत्थर का प्रयोग किया गया है।
- **बड़ा दरवाजा** - सभी द्वारों में सबसे बड़ा होने के कारण इसे 'बड़ा दरवाजा' कहा जाता है। इस द्वार से दुर्ग में सीधे प्रवेश किया जाता है। यहाँ पर सन् 1634 ई. का एक अभिलेख है। बनावट के आधार पर इसे मुगल कालीन कहा जा सकता है।
- **नीलकंठ मंदिर** - यह शिवालय दुर्ग के पश्चिम कोण पर स्थित है। इसमें शैल-कृत गर्भगृह व इसके सम्मुख स्तम्भ-युक्त मण्डप है। गर्भगृह के द्वार-स्तम्भ पर लतापत्र तथा नदी देवियों गंगा-यमुना के अंकन हैं। गर्भगृह के पृष्ठ भाग पर अत्यन्त संकरा प्रदक्षिणा-पथ है। गर्भगृह के भीतर विशाल एकमुखी शिवलिंग है तथा इसकी भीतरी दीवार पर ऋषि तथा भक्तों का अंकन है। गर्भगृह के सामने मण्डप में कुल 16 स्तम्भ हैं, जो वर्तमान में छतविहीन हैं तथा इसके स्तम्भ इस प्रकार व्यवस्थित किए गए हैं कि इसकी छत अष्टकोणीय दिखाई पड़ती है। मण्डप का फर्श अष्टकोणीय है तथा इसमें प्रवेश हेतु उत्तरी, पश्चिमी व दक्षिणी ओर से स्तम्भ युक्त

प्रवेश द्वार निर्मित किए गए थे जो वर्तमान में भग्नावस्था में हैं। इस मंदिर के स्तम्भों व दीवारों में अभिलेख है, जिसमें चन्देल नाम शासक मदन वर्मा का 12वीं शताब्दी का अभिलेख महत्वपूर्ण है। इसमें नीलकंठ की स्तुति के साथ-साथ द्वारपाल संग्राम सिंह और नृत्यांगना का वर्णन है। निर्माण काल की दृष्टि से गर्भगृह को गुप्त कालीन व इसके मण्डप को चन्देल कालीन माना जा सकता है।

वेकट-बिहारी मंदिर

बुन्देलकालीन यह मंदिर किले के लगभग मध्य भाग में स्थित है। इस मंदिर में प्रदक्षिणा-पथ युक्त गर्भगृह तथा इसके सम्मुख आयताकार मंडप है। गर्भगृह के ऊपर छत पर एक आकर्षक गुम्बदाकार शिखर है जो अष्टकोणीय पीठिका पर अवस्थित है। छत की मुंडेर पर छोटी-छोटी स्तम्भ युक्त छतरियाँ निर्मित की गई हैं। मंदिर की सम्पूर्ण संरचना हिन्दू-मुस्लिम स्थापत्य कला का एक अनुपम उदाहरण है।

पाथर महल मस्जिद

यह मस्जिद कोटितीर्थ जलाशय के उत्तरी छोर पर स्थित है तथा जर्जर अवस्था में है। इसकी छत कई स्तम्भों पर आधारित है जो मूलतः हिन्दू मंदिरों के अवशेष हैं। इसकी एक दीवार पर बुन्देल नरेश प्रताप रुद्रदेव का अभिलेख है।

जलाशय

कालिंजर दुर्ग में छोटे-बड़े अनेक जलाशय हैं। इनमें अधिकांशतः शैलकृत हैं तथा इनके चारों ओर अनगढ़ व तराशे हुए प्रस्तर खण्डों की दीवार निर्मित की गई है। इनमें उतरने के लिए सोपानों का निर्माण किया गया है। ऋग्वैदिक व अन्य पौराणिक ग्रंथों में कालिंजर दुर्ग के जलाशयों के महत्त्व पर विशेष प्रकाश डाला गया है तथा यह कहा गया है कि यहाँ पर स्नान करने के पश्चात् कई प्रकार के रोगों से मुक्ति मिलती है। कालिंजर दुर्ग का एक प्रमुख आकर्षण विशाल सरोवर कोटितीर्थ है। इसके तट पर अनेक देवालय थे, जिनके अवशेष अभी भी विद्यमान हैं। तालाब की दीवारों पर देवी, देवताओं आदि की मूर्तियाँ लगायी गई थीं, जिनको किसी समय चूने के पलस्तर से ढक दिया गया था। इस सरोवर के अतिरिक्त कुछ बड़े जलाशय बुड्डा-बुड्डी तालाब, शनीचरी तालाब, राम कटोरा तालाब तथा लघु जलाशय जैसे-सीताकुण्ड, पाताल गंगा आदि हैं। इनके अतिरिक्त नीलकण्ठ मंदिर के ठीक ऊपर स्वर्गारोहण तालाब स्थित है।



मृगधारा

कालिंजर दुर्ग के दक्षिणी भाग में एक शिलाखण्ड पर मृगों का सुन्दर अंकन किया गया है। इसके समीप जलप्रोत है जो इसके मृगधारा नाम को सार्थक करता है। यहाँ गुप्तकालीन ब्राह्मी लिपि में अंकित लघु अभिलेख है जो तत्कालीन तीर्थ यात्रियों द्वारा उत्कीर्ण करवाये गए थे। इस स्थान से सम्बन्धित एक रोचक पौराणिक कथा प्राप्त होती है, जिसके अनुसार कुशिक ने अपने सात पुत्रों के आचरण से क्रोधित होकर उन्हें घर से निष्कासित कर दिया था और वे महर्षि गर्ग के यहाँ रहने लगे।

असत्य भाषण एवं मांसभक्षण के कारण महर्षि गर्ग के शाप से कुशिक पुत्र मृग बनकर कालिंजर गिरि पर रहने लगे। इस पुण्य क्षेत्र में वास करने तथ सत्कर्मों से उनका उद्धार हो गया। इस स्थान पर उत्तीर्ण सात मृगों का तादात्म्य इन्हीं सात पुत्रों से किया जाता है।

राजा अमान सिंह महल

बुन्देल नरेश राजा अमान सिंह का द्वितीय महल कोटितीर्थ जलाशय उत्तर-पूर्व कोण पर स्थित है। प्रवेश द्वार से महल के भीतर प्रवेश करने पर एक विशाल खुला बरामदा है जिसके तीन ओर स्तम्भ-युक्त गलियारे हैं सम्पूर्ण भवन चूने से पलस्तर किया गया है जिन्हें सुन्दर पच्चीकारी एवं अलंकरण कर सुसज्जित किया गया है।

रानी महल


वेंकट बिहारी मंदिर के पूर्व में बुन्देल कालीन यह निर्माण अपने विशाल आकार और ऊँचाई के लिए प्रसिद्ध रहा होगा। विशाल प्रवेशद्वार से युक्त एक द्वितीय इमारत है जिसके मध्य में एक खुला बरामदा है। जो चारों ओर से स्तम्भ-युक्त गलियारों से जुड़ा हुआ है। प्रवेशद्वार के ऊपर स्तम्भों पर आधारित एक आयताकार छज्जा है जो प्रवेशद्वार को भव्य बनाता है। बरामदे के चारों ओर निर्मित गलियारों में स्तम्भों पर विभिन्न प्रकार के ज्यामितीय व पुष्प-पत्रावलियों को चूने के पलस्तर पर उकेरा गया है।

चौबे महल


यह महल सातवें द्वार (बड़ा दरवाजा) के निकट स्थित है जिसका प्रवेशद्वार सादा किन्तु आकर्षक है। यह महल भी द्वितीय है परन्तु भग्नावस्था में है। प्रवेशद्वार के भीतर प्रवेश करने पर एक खुला बरामदा है जिसके चारों ओर रानी महल सदृश्य स्तम्भ-युक्त गलियारे हैं।

मूर्ति शिल्प


कालिंजर दुर्ग का एक अन्य आकर्षण यहाँ का मूर्तिशिल्प भी है जिनके निर्माण में मूर्तिकार ने इतनी अधिक कुशलता का परिचय दिया है कि ये मूर्तियाँ जीवन्त प्रतीत होती हैं। ऐसी ही एक विशाल मूर्ति गजान्तक शिव (कालभैरव) की है जो नीलकण्ठ मंदिर के दक्षिणी ओर एक ऊँची चट्टान पर उकेरी गई है। किले के दक्षिण पूर्वी कोने पर स्थित पन्ना गेट के निकट एक ऊँची चट्टान पर उकेरी गई मण्डूक भैरव की मूर्ति भी उल्लेखनीय है। इसके अतिरिक्त शैव धर्म से सम्बन्धित अनेक मूर्तियाँ जैसे शिव - पार्वती, गणेश, योगी, एकमुख शिवलिंग, सत्पमातृकायें, नृत्यरत जन-समूह आदि नीलकण्ठ मंदिर के निकट चट्टानों पर यत्र-तत्र उकेरी गई हैं। वर्तमान में अमान सिंह महल के भीतर कई दुर्लभ मूर्तियाँ संग्रहीत हैं। इसी महल में शिवलिंगों का एक अद्भुत संग्रह है जिनमें एक मुख शिवलिंग, पंचमुखी शिवलिंग तथा सहस्र-मुखी शिवलिंग विशेष रूप से उल्लेखनीय हैं। इस दुर्ग की यात्रा मन को धार्मिकता से जोड़ने के साथ-साथ प्रकृतिक अनुपम सौन्दर्य का रसोपान कराती है और हमारे पूर्वजों के बाहुबल और वीरता तथा साहस का अनूठा पाठ जीवन की पाठशाला में आगे बढ़ने के लिए मन के किसी कोने में बैठा कर कल्पना से सृजन तक, अन्त से अनन्त तक ले जाता है। भगवान श्रीराम की वनवास भूमि बुन्देलखण्ड को जानना कौतुहल और रहस्य लोक के साथ-साथ अन्नत ऊर्जा से समृद्ध होना है। ■



रेल मार्ग - झांसी-प्रयागराज तथा कानपुर-जबलपुर रेल मार्ग पर निकटतम रेलवे स्टेशन-अतर्रा, 36 किमी



सड़क मार्ग - प्रयागराज, कानपुर झांसी से कालिंजर- बस/निजी वाहन द्वारा- लगभग 200-300 किमी बाँदा से कालिंजर-बस/निजी वाहन द्वारा-56 किमी



वायु मार्ग - निकटतम हवाई अड्डा-खजुराहों, 135 किमी



गोवा की यादगार रैल

श्री महेंद्र मरोडकर

भारत देश एक विशाल राष्ट्र है, जहां 28 राज्य और 8 केंद्र शासित प्रदेश हैं। इस देश में भिन्न-भिन्न संस्कृति, बोली, भाषाएं, खानपान में विविधता और अलग-अलग पद्धतियां देखी जाती हैं। रहन-सहन में भी राज्यों में कुछ भिन्नताएं देखी जा सकती हैं। इस महान ऐतिहासिक वैभवशाली राष्ट्र के हर एक राज्य में जाकर उस राज्य की जानकारी प्राप्त करना मेरा हमेशा मकसद रहा है। वैसे तो सभी जानकारी आजकल हम गूगल पर भी प्राप्त कर सकते हैं, पर उन राज्यों में जाकर सांस्कृतिक, भौगोलिक एवं ऐतिहासिक विरासतों को स्वयं जाकर देखना, अनुभव करना और ऐसे कुछ पल अपने दिल में समाए रखना, यह एक बहुत ही सुखद अनुभव होता है।

फरवरी माह में हमने गोवा जाने की योजना बना ली और परिवार के साथ मंगला एक्सप्रेस, जो कि कोंकण रेल मार्ग से जाती है, गोवा की यात्रा पर निकल पड़े। इस यात्रा में कोंकण रेलवे का उल्लेख न हो तो शायद ये मेरा अनुभव अधूरा रह जायेगा।

कोंकण रेलवे भारतीय रेल की एक आनुषांगिक कंपनी है जो कोंकण के तटीय क्षेत्रों के लिए रेलों का परिचालन करती है। इसकी स्थापना 26 जनवरी, 1998 में हुई थी। इसका मुख्यालय

नवी मुम्बई, बेलापुर में स्थित है। यह देश के पश्चिमी तट पर 760 किमी का सफर कराती है। महाराष्ट्र के रोहा से शुरू होकर कर्नाटक के मंगलौर तक जाने वाली यह लाइन भारतीय रेल के इतिहास में मील का पत्थर है। इस रेल रूट पर कुल 171 बड़े पुल और 92 सुरंगें बनाई गई हैं। एक जानकारी के मुताबिक, इस लाइन का निर्माण 20वीं शताब्दी में पूरे किए गए सबसे मुश्किल कामों में से एक था।

यह लाइन महाराष्ट्र, गोवा और कर्नाटक राज्यों को जोड़ती है जो एक ऐसा क्षेत्र है, जहां आर-पार बहती नदियां, गहरी घाटियां और आसमान छूते हुए पहाड़ हैं।

“तू किसी रेल सी गुजरती है... मैं किसी पुल सा थरथरता हूँ...” दुष्यंत कुमार की इन पंक्तियों को अगर आपको देश में किसी रेल यात्रा के दौरान महसूस करना हो तो आप कोंकण रेलवे की यात्रा पर निकल सकते हैं।

कोंकण रेल मार्ग पर गोवा के दो बड़े स्टेशन, थिविम स्टेशन और मडगांव जंक्शन आते हैं। कोंकण रेल के सफर के दौरान रेल की खिड़की से नदियां, पहाड़ और हरियाली देखते-देखते आपकी आंखें थक जाएंगी लेकिन नजारे खत्म होने का नाम नहीं लेंगे।

गोवा में कोंकण रेल 105 किमी का सफर करती है, जिसमें जुआरी नदी पर बना पुल अद्भुत है।

गोवा या गोआ, क्षेत्रफल के अनुसार भारत का सबसे छोटा और जनसंख्या के अनुसार चौथा सबसे छोटा राज्य है। पूरी दुनिया में गोवा अपने सुन्दर समुद्र के किनारों और प्रसिद्ध स्थापत्य के लिए जाना जाता है। गोवा का समुद्र तट 132 किमी लम्बा है।

पुर्तगालियों ने गोवा पर लगभग 450 सालों तक शासन किया। 19 दिसंबर 1961 को भारतीय सेना ने गोवा, दमन, दीव के भारतीय संघ में विलय के लिए 'ऑपरेशन विजय' के साथ सैन्य संचालन किया और इसके परिणामस्वरूप, 30 मई 1987 में गोवा भारत का पच्चीसवां राज्य बनाया गया।

गोवा तीन भागों में बंटा है, नॉर्थ गोवा, साउथ गोवा और ओल्ड गोवा। पणजी गोवा की राजधानी है। यहां के आधुनिक बाजार भी पर्यटकों को आकर्षित करते हैं।

थिविम स्टेशन पर पहुंचते ही हमारा गोवा का सफर शुरू हो गया। हमने पहले ही नॉर्थ गोवा में ठहरने हेतु कलंगुट बीच के पास एक होटल बुक कर लिया था, जो एकदम किफायती जगह है। यहां से बागा बीच, अंजुना बीच, वागेटोर बीच भी पास में है। अंगुआडा तथा रीस मैगोस के किले तक आप यहां से आसानी से पहुंच सकते हैं। गोवा एयरपोर्ट या वास्को व मडगांव स्टेशन से आपको यहां पहुंचाने के लिए कैब्स भी मिल जाएंगी, लेकिन पहले दूरी जरूर समझ लें। थिविम रेलवे स्टेशन से कलंगुट बीच की दूरी 30 किमी की है और अगर आप चाहें तो सार्वजनिक परिवहन का बखूबी इस्तेमाल अपने होटल तक पहुंचने के लिए कर सकते हैं।

गोवा में स्कूटी या बाईक ट्रेवलर्स का फेवरेट साधन है। मैंने भी अपनी 5 दिनों की यात्रा के दौरान यहां 3 दिनों के लिए स्कूटी ही किराए पर ली थी। गोवा आने का बेस्ट सीजन अक्टूबर से फरवरी तक का होता है। मुझे ये स्कूटी 400 रुपये प्रतिदिन की दर पर में मिल गई थी। ऑफ सीजन में वैसे यह स्कूटी 300 या 350 रुपये प्रतिदिन की दर पर मिलती है। आप इस स्कूटी से गोवा में कहीं भी आराम से पहुंच सकते हैं। अगर

आपके साथ ज्यादा लोग या परिवार है तो आप कार किराए पर ले सकते हैं। कार का प्रतिदिन किराया रुपये 1,500 से रुपये 2,000 तक होता है।

हां, यहां एक बात का ध्यान अवश्य रखें कि आपके पास एक तो ड्राइविंग लायसेंस जरूर होना चाहिए और दुपहिया वाहनों पर दो लोगों से ज्यादा सवार नहीं होना चाहिए, वरना जुर्माना जरूर लगेगा। गोवा में ट्रेवलर्स की भारी भीड़ के बाद भी यहां एक सुकून आपको दिखाई देगा जो मुंबई, दिल्ली जैसे शहरों में आप नहीं देख पाते हैं।

मरिवल बीच, डोला पोला बीच, अगुआडा फोर्ट, चापोरा फोर्ट, कोको बीच से होने वाली बोट राइड क्रूज राइड आदि का मजा ले सकते हैं, जिसमें आप समंदर में डॉल्फिन देख सकते हैं। समंदर में डॉल्फिन देखने का मजा शानदार रहता है। बच्चों के लिए यह मौज मस्ती का अनुभव होता है। ओल्ड गोवा में जाकर चर्च देखना हर किसी के लिए बेहतरीन अवसर रहेगा। दूधसागर वॉटरफॉल्स, स्पाइस गार्डन का मजा भी ले सकते हैं। और हां, वॉटर गेम्स और स्कूबा ड्राइविंग का लुत्फ उठाना न भूलिए।

दूधसागर झरना

दूधसागर भारत का एकमात्र झरना है, जो दो राज्यों की सीमा पर स्थित है। गोवा-कर्नाटक बॉर्डर से मंडोवी नदी गुजरती है, जिस पर दूधसागर झरना स्थित है। पणजी से इसकी दूरी लगभग 60 किमी है। यहां मानसून के दौरान पर्यटकों की बहुत भीड़ होती है। दूधसागर झरने को 'मिल्क ऑफ सी' भी कहा जाता है। हर कोई एक बार यहां जाने की इच्छा जरूर रखता है। पर्णपाती जंगलों से घिरा हुआ यह जलप्रपात एक समृद्ध जैव विविधता से भरा हुआ है।

दूधसागर झरने तक पहुंचने का एक मार्ग भगवान महावीर वन्यजीव अभयारण्य से है। यह रास्ता हरे भरे जंगल और कलकल बह रही नदियों से हो कर जाता है। यहां तरोताजा होने के लिए आप एक डुबकी लगा सकते हैं और इसके आसपास के मनमोहक वातावरण का आनंद ले सकते हैं। दूधसागर झरने की



यात्रा वृत्तान्त |

ऊंचाई 310 मीटर और चौड़ाई लगभग 30 मीटर है। दूधसागर झरने के सामने से रेलवे लाइन भी गुजरती है। ऊंचाई पर से गिरने वाला दूध जैसा सफेद पानी दीपिका पादुकोण और शाहरुख खान अभिनीत फिल्म 'चेन्नई एक्सप्रेस' में काफी लोकप्रिय हुआ था। प्राकृतिक सुंदरता के बीच सैर करते हुए गोवा के निसर्ग का मजा जरूर लें।

अगुआड़ा किला

गोवा के कई किले घूमने के लिए अच्छी जगह हैं जिनमें से अधिकांश को अच्छी तरह से संरक्षित किया गया है। सन 1,612 में अगुआड़ा किला डच और मराठा आक्रमणों से रक्षा के लिए बनाया गया था।

कुछ सदियों बाद, इस स्थान पर एक 13-मीटर ऊंचा लाइटहाउस बनाया गया। अपने बॉलीवुड के यादगार पलों को जीने के लिए चपोरा किले की दीवारों पर बैठें और चपोरा नदी



का खूबसूरत नजारा देखें... उस सीन को अपनी आंखों से देखें जो 'दिल चाहता है' फिल्म में मशहूर है।

श्री शांत-दुर्गा मंदिर

यह 455 साल पुराना मंदिर है। पणजी से 30 किमी दूरी पर पोंडा तालुका के कावेलम गांव में स्थित है। इस की



बनावट बहुत ही सुंदर है और वास्तुकला का एक लाजबाव उदाहरण है।

बैसिलिका ऑफ बोम जीसस चर्च

बैसिलिका ऑफ बोम जीसस चर्च गोवा की राजधानी पणजी से लगभग 10 किमी की दूरी पर पुराने गोवा में स्थित है। इस चर्च को 'ओल्ड गोवा चर्च' के नाम से भी जाना जाता है, क्योंकि यह गोवा का सबसे पुराना चर्च है। साल 1605 में



अंजुना बिच

इस चर्च का निर्माण किया गया था। इस चर्च को यूनेस्को द्वारा विश्व विरासत स्थल भी घोषित किया गया है।

पणजी के पास 21 किमी की दूरी पर स्थित अंजुना बीच उत्तरी गोवा के सबसे लोकप्रिय समुद्र तटों में से एक है।

अंजुना बीच पर समुद्र तट पर होने वाले साहसिक खेलों में भागीदार बनकर आप लुत्फ उठा सकते हैं। इस तरह की गतिविधियां गोवा के अंजुना बीच को सबसे लोकप्रिय बनाती हैं। अंजुना बीच पर बंजी जंपिंग, जेट स्कीइंग, पैराग्लाइडिंग और विंडसर्फिंग जैसे आकर्षक वॉटर स्पोर्ट्स का आप यहां मजा उठा सकते हैं। अंजुना बीच समुद्र के किनारे अपनी छोटी चट्टानों के लिए जाना जाता है। बीच के आसपास के होटलों में रहने वाले पर्यटक अक्सर सुबह-सुबह उगते हुए सूर्य को देखने के लिए जाते हैं। कुछ शानदार पिक्स लेने के लिए भी सुबह का समय अच्छा होता है।

लेडी ऑफ द इमैक्यूलेट कॉन्सेप्ट चर्च

इस चर्च का निर्माण पुर्तगालियों द्वारा सन् 1541 में पणजी में किया गया, यह एक कैथोलिक चर्च है। 'लेडी ऑफ द इमैक्यूलेट कॉन्सेप्ट चर्च' अपनी वास्तुकला के लिए प्रसिद्ध है।



जब भी आप गोवा के सफर पर जाएं तो इस चर्च को देखने अवश्य जाएं।

मांडवी नदी

मांडवी नदी के तट पर बसे शहर में शाम के समय सैलानी रिवर क्रूज का आनन्द लेने पहुंचते हैं। मांडवी पर तैरते

गोवा कैसे पहुंचे

रेलमार्ग



मुंबई से गोवा जाने के लिए कोंकण रेलवे सबसे अच्छा विकल्प है। इस मार्ग से जाते समय आप नैसर्गिक सुंदरता को देखते हुए रेल का सफर करोगे, तो आपकी यात्रा यादगार हो जायेगी। अन्य रेल मार्ग से भी आप गोवा आसानी से जा सकते हैं।

सड़क मार्ग

मुंबई से बस या टैक्सी से गोवा पहुंच सकते हैं। देश के अन्य प्रमुख शहरों से भी गोवा सड़क मार्ग से जुड़ा है।



हवाई मार्ग

मुंबई, दिल्ली, बंगलुरु, कोचिन आदि शहरों से गोवा के लिए सीधी उड़ानें हैं।

क्रूज पर संगीत एवं नृत्य के कार्यक्रम में गोवा की संस्कृति की एक झलक देखने को मिलती है।

गोवा हमेशा से ही अपने शानदार तटों के लिए दुनियाभर में प्रसिद्ध है। यहां आप बागा बीच, डोना पॉला, मीरमार, बोम्मालो, अंजुना, वेगाटोर, कोल्वा, कलंगुट, पालोलेम जैसे तटों पर घूम सकते हैं। गोवा की नाइट लाइफ बेहद शानदार है। पीने के शौकीन हैं, तो यहां बियर बेहद सस्ती मिलती है।

गोवा की इस अविस्मरणीय यात्रा से लौटते समय हमारा सफर हमने 'वास्को डि गामा-नई दिल्ली गोवा एक्सप्रेस' से किया। इस रेल मार्ग से सफर करते समय आप दूधसागर झरने को काफी करीब से देख सकते हैं। पहाड़ों के बीच से गुजरनेवाली रेलगाड़ी में बैठकर निसर्ग को निकट से देखने का एक सुनहरा अवसर भी हमें इस रेलमार्ग से प्राप्त होता है। ■

मुख्य भंडार प्रशिक्षक
क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, भुसावल



अभिनय और नृत्य का करिश्मा माधुरी दीक्षित

श्री अविनाश त्रिपाठी



मई में जब गर्मी पारा तोड़ कर नये कीर्तिमान बनाने में लग जाती है। इसी मई के ठीक मध्य में यानि वर्ष 1967 की 15 तारीख को एक थिरकता पाँव, अदा से इठलाता चेहरा पैदा हुआ। ये धरती पर थिरकती ख्वाहिशों का सबसे खूबसूरत और भाव प्रणय चेहरा था। इसके पैरों की लरजिश पलाश के फूल खिला सकती थी, नाज से जिस ओर देखती, कड़ी धूप, हसीन शाम में बदल जाती, पलकों की हरकत मौसम बदल देती। भारतीय सिनेमा की सबसे बेहतरीन नृत्यांगना अभिनेत्री माधुरी दीक्षित यूँ ही सबसे सफल अभिनेत्रियों में से एक नहीं रही। बाली उम्र में जब वो अबोध ही थी, इसी नाम की फिल्म से अपने आने का एलान किया। अच्छे अभिनय के बावजूद फिल्म ने पैसा तो नहीं कमाया, लेकिन माधुरी ने लाखों दिल जरूर कमा लिए। आखिर 1989 में आई फिल्म 'तेजाब' ने अमृत की तरह माधुरी के बगिया में कामयाबी के फूल खिला दिए। इसी फिल्म का गाना 'एक दो तीन' भारत के हर दिल के धड़कने

की गिनती बताता चला गया। 80 के आखिरी दशक में हिंदुस्तान की हर गली, चौबारे पर ये गीत ऐसे बज रहा था, जैसे ये गीत नहीं, जीने की जरूरत हो। इस गीत में माधुरी ने जो नृत्य किया है, वो पैरों से स्टेज के कैनवास पर बेहद खूबसूरत पेंटिंग सरीखा था। इस फिल्म ने माधुरी की नृत्य क्षमता को भी इस तरह स्थापित किया कि एक, दो, तीन नहीं... सालों तक इस तरह की नृत्य प्रतिभा फिल्म में नहीं आई। अपने नये जोड़ीदार अनिल कपूर के साथ माधुरी अब जो भी कर रही थी वो फक़त करिश्मा ही था। 'राम लखन', 'परिदा', 'कृष्ण कन्हैया' जैसी कई फिल्मों में माधुरी ने नृत्य के साथ अपनी बेजोड़ अभिनय प्रतिभा से दर्शकों को चमत्कृत कर दिया। इन सारी फिल्म्स में से एक अनिल कपूर, माधुरी के प्रेम का स्थायी चेहरा बन रहे थे। 90 के दशक के शुरू होते ही माधुरी ने फिल्म इंडस्ट्री के साथ सब भारतीयों के दिल पर अपने नाम का हस्ताक्षर करना शुरू कर दिया। देश के हर नौजवान के दिल में स्थायी रूप से

बसने वाली माधुरी ने फिर नजाकत से एक सवाल पूछा 'हम आपके हैं कौन?' पूरे हिन्दुस्तान ने माधुरी के होने का ख्वाब देखना शुरू कर दिया। कमाल यह भी रहा कि इस फिल्म के लिए 2 करोड़ से ज्यादा का पारिश्रमिक लेकर माधुरी ने 90 के दशक को माधुरी दशक बनाने में एक मजबूत कदम आगे बढ़ा दिया। नब्बे की दशक की शुरुआत में ही पूरा दशक अपने नाम लिखने की तैयारी कर चुकी माधुरी अब जिस फिल्म पर भी हाथ रख देती, फिल्म सफल हो जाती। देश का आम नागरिक हो या इलीट क्लास



का कलाकार, सब पर माधुरी का मोहक बाण चल चुका था। माधुरी का जादू सिर्फ आम भारतीयों के सर चढ़कर ही नहीं बल्कि मशहूर पेंटर एम.एफ. हुसैन के भी सर चढ़कर बोला। उन्होंने सिर्फ माधुरी के लिए 'हम आपके हैं कौन' 67 बार देखी। नृत्य और अभिनय के बेजोड़ मेल को माधुरी ने एक बार फिर 'देवदास' में साबित किया। 30 किलो का घाघरा पहन माधुरी जब थिरकी तो उनके पैरों में बँधे घुंघरूओं ने प्रेम का संगीत रच दिया। फिर तो उनके साथ समूची कायनात थिरक उठी। इस फिल्म में नृत्य निर्देशन कर रहे बिरजू महाराज ने माधुरी को नृत्य करते देख उन्हें भारतीय फिल्म इतिहास की सर्वश्रेष्ठ नृत्यांगना करार दिया। कथक की सालों आराधना करती आई माधुरी बिरजू महाराज की परीक्षा में अक्वल आने से फूली नहीं समाई। अपने अभिनय, नृत्य, शफ़ाक मुस्कराहट का परचम लहराती माधुरी पर प्रख्यात निर्देशक यश चोपड़ा की नजर पड़ना लाजिमी ही था। यश चोपड़ा ने माधुरी के सामने 'दिल तो पागल है' का खूबसूरत, लेकिन कठिन किरदार रख दिया। इस फिल्म में नृत्य और प्रेम त्रिकोण के मध्य में खड़ी माधुरी ने धीरे-धीरे अपने आप को तराशती हुई, प्रेम की सबसे खूबसूरत मूर्ति बना दिया। फिल्म के एक दृश्य में फेस ऑफ करती माधुरी नृत्य की सबसे बड़ी डिग्री हासिल कर लेती है। नृत्य ही नहीं, माधुरी अभिनय में कड़े अनुशासन की पक्षधर रही है। माधुरी ने कई बार ग्लैमर को दरकिनार करके ऐसी भूमिका को अपना चेहरा दिया जो उनके दौर की अभिनेत्री सोच भी नहीं सकती थी। प्रकाश झा की फिल्म 'मृत्युदंड' में माधुरी ने अभिनय को नया विस्तार दे दिया। केतकी सिंह के रूप में माधुरी ने नव विवाहित और प्रताड़ना से लड़ने वाली मजबूत किरदार में अपने होने का मायने बताया। पूरी फिल्म में माधुरी की खूबसूरती और नृत्य से इतर, उनकी अभिनय क्षमता ने नए आकाश गढ़ दिए। बिहार के क्लास और जेंडर स्ट्रगल की इस कहानी में माधुरी छोटे, लेकिन बेहद सशक्त किरदार से छा जाती है। नाना पाटेकर के निदेशन में आयी 'प्रहार' में भी माधुरी ने चेहरे की चमक से ज्यादा अपने अभिनय की धमक से लोगों को चौंकाने का काम किया। पूरी फिल्म में माधुरी नॉन ग्लैमरस रोल में किरदार की हर परत को

अपनी मेहनत के पसीने से थोड़ा और चमकदार बनाती है। दुनिया के दिल को धक-धक धड़काती, माधुरी का दिल भी आखिर डॉक्टर नेने के लिए धड़क उठा। कभी खुद के लिए डॉक्टर बनने का ख्वाब संजोए माधुरी को उनकी धड़कनों का डॉक्टर मिल गया। शादी के बाद अमेरिका जा बसी माधुरी ने फिल्मों को और फिल्मों ने माधुरी को भूलने की बहुत कोशिश की, लेकिन दोनों ही कामयाब नहीं हुए। 5 साल के बाद वापस लौटी माधुरी ने 'आजा नच ले' से अपनी वापसी की तो उनके पैर जमीन पर थाप देकर चित्र बनाते से लगे। माधुरी की वापसी से खुश हुसैन ने पूरा थियेटर बुक करके माधुरी और उनके नृत्य के लिए अपने सम्मान को फिर एक बार जग जाहिर किया। नृत्य और अभिनय ही नहीं, बल्कि धुले-धुले से आसमान में खिली-खिली सी अनूठी मुस्कान माधुरी का एक और हथियार रहा है। पलक झुकाकर जब माधुरी के दोनों अधर खिलते, उम्मीदों की झालर सी खुल जाती। फिर हर कोई माधुरी के मोहपाश में बँधा नजर आता।

अपनी दूसरी पारी में कॉमेडी, नृत्य और गंभीर अभिनय से लोगों के दिल पर खींची हुई लकीर को और गहरा करते हुए माधुरी अब चुनिंदा फिल्म कर रही हैं। एक तरफ वो 'गुलाब गैंग' जैसी सामाजिक फिल्म करके महिलाओं की स्थिति को अपनी उपस्थिति से धारदार बना रही हैं वही, 'डेढ़ इशकिया' में उनका बेगम पारा का किरदार बेहद सुकून देता है। 'टोटल धमाल' में अपने शख्सियत के कॉमेडी वाले हिस्से को जागृत करती माधुरी अपने जादू को कभी कमजोर न पड़ने देने की कसम खाती-सी दिखती है।

भारतीय सिनेमा में नृत्य, अभिनय, खूबसूरती, मुस्कान और बेहद दिलकश अदा का ये अनूठा मेल फिर कभी नजर आएगा, इसमें सदा संदेह रहता है। पिछले तीस सालों से भारतीय सिनेमा का पर्याय बनीं माधुरी को उनकी 54वीं सालगिरह की बहुत-बहुत शुभकामनाएं। ■

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

नोवल कोरोनावायरस रोग
(COVID-19)



स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय
भारत सरकार

बचाव के उपाय से एक भी व्यक्ति ना चूके
मास्क उतरा, यानी सुरक्षा से समझौता!



M - मेरा
A - आपका
S - सुरक्षा
K - कवच

बदलकर अपना व्यवहार, करें कोरोना पर वार

COVID-19 संबंधित जानकारी के लिए
राज्य हेल्पलाइन नंबरों या स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार के 24x7 हेल्पलाइन नंबर पर कॉल करें
1075 (टॉल फ्री), ई-मेल करें: ncov2019@gov.in, ncov2019@gmail.com



आप सब का
भारतीय रेल
के साथ अटूट रिश्ता है

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

‘भारतीय रेल’

में प्रकाशित करेंगे

ई-मेल : editorbhartiyrailrb@gmail.com

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

शर्ते लागू

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



भारतीय रेल

की सदस्यता अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

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



सदस्यता शुल्क

मद	ऑफलाइन सदस्यता शुल्क (₹)	ऑनलाइन सदस्यता शुल्क. (₹)
एक प्रति (मासिक अंक)	20	-
एक प्रति (विशेषांक)	70	-
वार्षिक सदस्यता (सर्व साधारण)	एक वर्ष	250
	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