



दिसम्बर-2020

₹20

# भारतीय रेल



## विरासत को संजोए भारतीय रेल

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.ircctourism.com/IRBRmag/#/home/hn](http://www.ircctourism.com/IRBRmag/#/home/hn)



## सदस्यता शुल्क

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

(वार्षिक सदस्यता शुल्क विशेषांक के साथ)

### भुगतान का माध्यम

**ऑनलाइन**

सदस्य [www.ircctourism.com/IRBRMag](http://www.ircctourism.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](mailto:bmpr310rb@gmail.com)

# भारतीय रेल

रेल मंत्रालय की एकमात्र हिन्दी मासिक पत्रिका

दिसम्बर 2020 | आरंभ: 1960 | वर्ष: 61 | अंक: 5 | मूल्य: ₹20

## संपादक मंडल

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

श्री नरेश सालेचा  
सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड

श्री सुशांत कुमार मिश्रा  
सचिव, रेलवे बोर्ड

श्री राजेश दत्त बाजपेई  
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

## 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

छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, मुंबई  
का बाहरी दृश्य

## फॉलो करें

Twitter : @bhartiyarailrb  
Facebook : bhartiyarailpatrika  
Instagram : bhartiyarailpatrika

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

© भारतीय रेल



6

रेल मंत्री द्वारा  
विद्युतीकृत  
दिघावाड़ा-बांदीकुई रेल  
खंड का उद्घाटन

- 7 रेल मंत्री ने रेलवे बोर्ड के सभी निदेशालयों के कामकाज की समीक्षा की
- 8 रेल मंत्री ने 'राष्ट्रीय एकता दिवस' की शपथ दिलाई
- 9 अध्यक्ष एवं सीईओ रेलवे बोर्ड द्वारा 6,000 एचपी की क्षमता वाले 40वें इलेक्ट्रिक लोको...
- 10 भारतीय रेल ने 2020 में माल की उच्चतम ढुलाई दर्ज की
- 11 भारतीय रेल ने डिजिटल ऑनलाइन मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली लॉन्च की
- 12 रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला द्वारा 160 किमी प्रति घंटा की स्पीड वाले डबल डेकर का निर्माण
- 13 आरसीएफ द्वारा हल्का और अधिक उपयोगी पार्सल कोच मार्क-II तैयार
- 14 भारतीय रेल ने स्वास्थ्य सुविधाओं में एचएमआईएस कार्यान्वयन का कार्य रेलटेल को सौंपा
- 16 भविष्य की जरूरतों को देखते हुए भारतीय रेल ने 7 अकादमी कार्यक्रम लांच किए
- 18 मध्य रेल का प्लेटिनम जुबली वर्ष में प्रवेश
- 19 पश्चिम रेलवे द्वारा उल्लास और गौरव के साथ मनाया गया 70वां स्थापना दिवस



20

भारतीय रेल धरोहरों का  
प्रबंधन और संरक्षण

श्री अरविंद कुमार सिंह

- 25 रेलों के अंचल से
- 38 पत्रिका की ऑनलाइन सदस्यता प्राप्त करने की सरल प्रक्रिया

- 40 पानी की तरह किरदार में ढलता

अभिनेता - संजीव कुमार

श्री अविनाश त्रिपाठी

- 42 भारतीय रेल का सबसे पुराना

रेल इंजन कारखाना : जमालपुर

श्री विमलेश चन्द्र

- 52 शब्दार्थ की निराली दुनिया

- 55 कठपुतलियां

- 58 सोच बदलेगी

- 59 मलंगी

- 62 हिमाचल के पर्यटन स्थल

- 67 सर्दी के फूल

- 71 65वें राष्ट्रीय रेल सप्ताह-2020 में

पुरस्कृत कर्मियों की सूची

श्री विपिन पवार

डॉ. संदीप शर्मा

रेनू शर्मा

श्री राजनारायण बोहरे

श्री अनिल सक्सेना

डॉ. प्रसून कुमार त्रिपाठी

47

कहानियों के सदस्य में  
भारतीय त्योहार एवं प्रेमचंद

श्री कृष्ण वीर सिंह सिकरवार







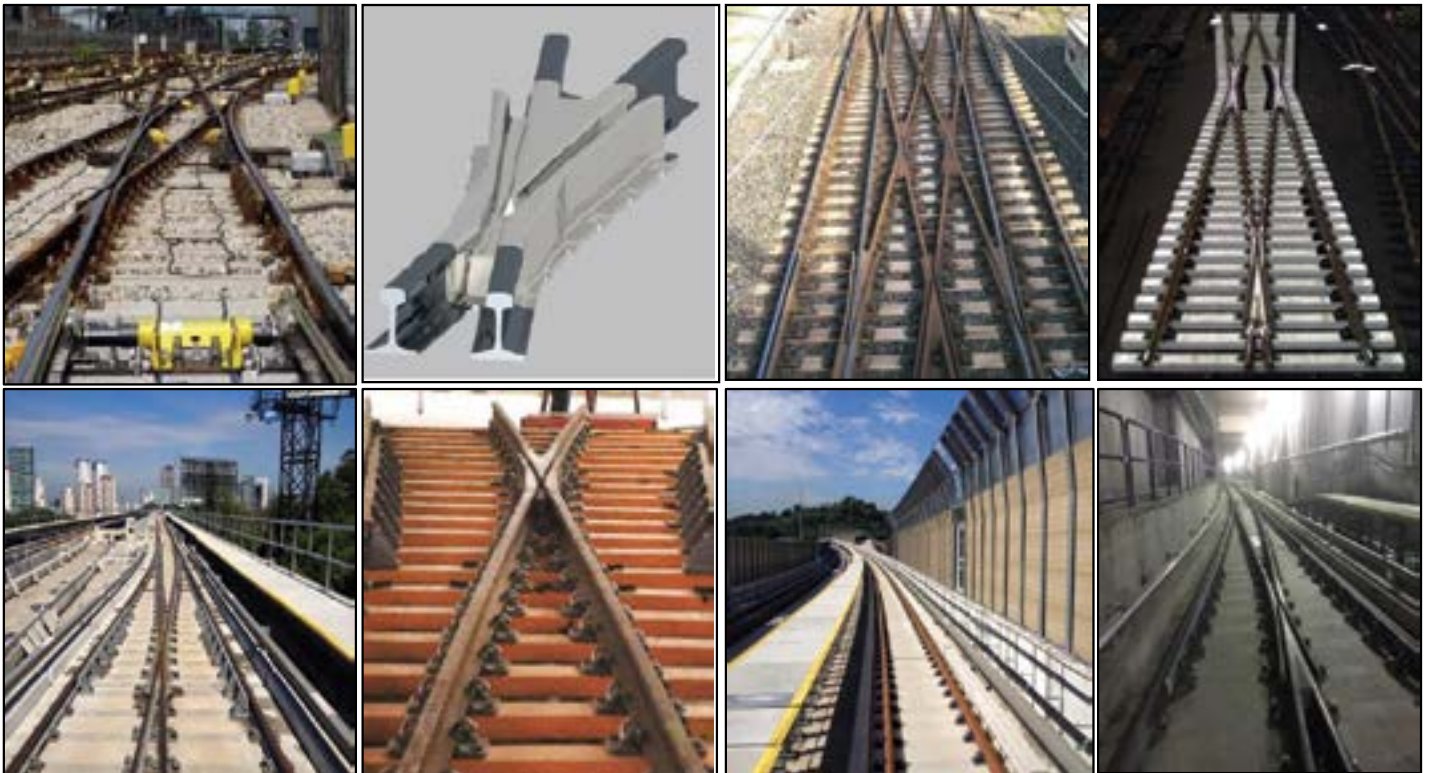
### Product Range

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



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

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



### Works:

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

### Registered Office:

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

**SWITCH TO THE RIGHT TRACK**

**E.Mail: [works@vaevkn.com](mailto:works@vaevkn.com)**

**WEB: [www.voestalpine.com/vaevkn](http://www.voestalpine.com/vaevkn)**



# अत्याधुनिक तकनीक और प्रबंधन को आत्मसात् करती भारतीय रेल

भारतीय रेल एक नए युग में प्रवेश कर रही है। एक ऐसे युग में, जहां भारतीय रेल अपने ग्राहकों को अत्याधुनिक तकनीकों के दम पर संरक्षा एवं सुरक्षा के साथ तीव्र गति और विश्वस्तरीय यात्री व माल सुविधाएं उपलब्ध कराने को प्रतिबद्ध है। भाप इंजन के युग से बाहर आकर आज हम 'वंदे भारत' के युग में आ गए हैं। बुलेट ट्रेन के सपने का पूरा होना भी बस समय की बात रह गई है।

समय की मांग के अनुसार तालीम प्राप्त मानव संसाधन किसी भी संस्था की सफलता के लिए सबसे अधिक आवश्यक होते हैं।

दिनोंदिन दुनियाभर में नई तकनीकों और प्रबंधन के नए-नए गुर ईजाद हो रहे हैं, जिनसे अपडेट रहने और भारतीय रेल पर उसका उपयोग करने के लिए भारतीय रेल पर कई प्रशिक्षण संस्थान हैं, जो रेल अधिकारियों और कर्मचारियों को अखिल विश्व के साथ कदम ताल करने में सक्षम बनाते हैं। यही वजह है कि कोरोना संक्रमण काल में जब सब कुछ ठप पड़ा था, भारतीय रेल अपने काम करने के अलावा सैनिटाइजर, पीपीई किट और अस्थाई कोविड अस्पताल कोच का भी निर्माण कर रही थी।

तेजी से बदलते दौर के कारण कई वर्षों से भारतीय रेल पर केंद्रित विषयों पर पाठ्यक्रम और संकायों (फैकल्टी) की कमी महसूस की जा रही थी। इसी कमी को पूरा करने के लिए भारतीय रेल द्वारा वडोदरा में एक डीम्ड रेलवे विश्वविद्यालय राष्ट्रीय रेल और परिवहन संस्थान (एनआरटीआई) की स्थापना वर्ष 2018 में की गई थी।

एनआरटीआई ने अपने पुराने पाठ्यक्रम के अलावा 7 नए पाठ्यक्रम शुरू किए हैं। ये नए पाठ्यक्रम न सिर्फ भारतीय रेल और देश के विकास में सहायक होंगे बल्कि युवाओं के लिए रोजगार के नए द्वार भी खोलेंगे। इनमें 2 बीटेक, 2 एमबीए, और 3 एमएससी पाठ्यक्रम हैं। संस्थान ने ट्रांसपोर्ट मैनेजमेंट में एमबीए (2 वर्ष), ट्रांसपोर्टेशन तकनीकी में बीएससी (3 वर्ष), रेल इंफ्रास्ट्रक्चर इंजीनियरिंग में बीटेक (4 वर्ष), रेल सिस्टम एवं संचार इंजीनियरिंग में बीटेक (4 वर्ष), ट्रांसपोर्ट मैनेजमेंट में एमबीए (2 वर्ष), सप्लाय चेन प्रबंधन में एमबीए (2 वर्ष), ट्रांसपोर्ट तकनीक एवं नीति में एमएससी (2 वर्ष) और ट्रांसपोर्ट इन्फॉर्मेशन एवं एनालिटिक्स में एमएससी (2 वर्ष) का कोर्स डिजाइन किया है। सिस्टम इंजीनियरिंग और इंटीग्रेशन में एमएससी कोर्स के लिए बर्मिंघम विश्वविद्यालय से साझेदारी की गई है। इस प्रकार छात्र अंतरराष्ट्रीय स्तर के अनुभव से रू-बरू होंगे।

अध्यक्ष एवं कार्यकारी अधिकारी श्री विनोद कुमार यादव ने इस संबंध में बताया कि ट्रांसपोर्ट सिस्टम में रिसर्च को बढ़ावा देने के लिए हमने अंतरविषयक दृष्टिकोण अपनाया है। इसमें अकादमीशियन, वैज्ञानिक, इंजीनियर एवं अन्य विशेषज्ञ एक प्लेटफॉर्म पर आकर अपना योगदान देंगे।

ये पाठ्यक्रम अकादमिक शिक्षा के साथ पर्यावरण के प्रति जिम्मेदारी जैसे मूल्यों को बढ़ावा देंगे। इसमें प्रोजेक्ट आधारित शिक्षा को बढ़ावा दिया जाएगा।

भारतीय उद्योग जगत की हमेशा से एक शिकायत रही है कि उनकी मांग के अनुसार अपडेट व्यावसायिक पाठ्यक्रम न होने के कारण युवाओं को नौकरी में रखने के बाद उन्हें नए सिरे से प्रशिक्षित करना पड़ता है। इसमें न सिर्फ धन का अपव्यय होता है बल्कि बेशकीमती समय भी व्यर्थ जाता है। एनआरटीआई ने इसे गंभीरता से लिया है, और यही वजह है कि इसके पाठ्यक्रम अलग कंटेंट के साथ डिजाइन किए गए हैं, जिसमें इनोवेशन, रिसर्च और प्रोजेक्ट वर्क को अधिक महत्व दिया गया है।

इसके अतिरिक्त प्रोजेक्ट सक्षम आदि प्रयासों के जरिए भारतीय रेल अपने शत-प्रतिशत कर्मचारियों को अपग्रेड कर रही है।

हमेशा की तरह इस अंक में भी सूचना, समाचार, ज्ञान और साहित्य का संगम है। तमाम प्रयासों के बावजूद सुधार की गुंजाइश हमेशा होती है। आशा है कि आप अपना स्नेह बनाए रखते हुए अपनी बेशकीमती राय हमसे भी साझा करेंगे। ■



# रेल मंत्री द्वारा विद्युतीकृत दिघावाड़ा-बांदीकुई रेल खंड का उद्घाटन



रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 29 नवम्बर को उत्तर पश्चिम रेलवे के नए विद्युतीकृत दिघावाड़ा-बांदीकुई रेल खंड का उद्घाटन किया तथा दिघावाड़ा स्टेशन से नए विद्युतीकृत रेल मार्ग पर पहली ट्रेन को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। इस अवसर पर जन प्रतिनिधि भी उपस्थित थे।

रेल, वाणिज्य और उद्योग, उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 29 नवम्बर को उत्तर पश्चिम रेलवे के नए विद्युतीकृत दिघावाड़ा-बांदीकुई रेल खंड का उद्घाटन किया और दिघावाड़ा स्टेशन पर आयोजित कार्यक्रम में इस नए विद्युतीकृत रेल मार्ग पर पहली ट्रेन को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। इस अवसर पर जन प्रतिनिधि और रेलवे के वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित थे।

श्री गोयल ने इस अवसर पर कहा कि प्रधानमंत्री के नेतृत्व में भारतीय रेल तीव्र गति और गुणवत्ता के साथ चरणबद्ध ढंग से आगे बढ़ रही है तथा सभी के सहयोग, टीमवर्क और प्रेरणा से बड़ी उपलब्धियाँ हासिल कर रही है।

उन्होंने कहा कि राजस्थान में कोटा-मुम्बई लाइन का विद्युतीकरण कार्य 35 वर्ष पूर्व किया गया था और उसके बाद किसी ने इस क्षेत्र की ओर ध्यान नहीं दिया। रेलवे में इस पर कार्य करते हुए देशभर में संपूर्ण रेल लाइनों के विद्युतीकरण का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। राजस्थान के संबंध में उल्लेख करते हुए उन्होंने कहा कि 2009-2014 तक इस क्षेत्र में बिल्कुल भी विद्युतीकरण कार्य नहीं हुआ था जबकि पिछले साढ़े पांच वर्षों में (सितम्बर 2020 तक) 1,433 किमी रेल मार्ग का विद्युतीकरण पूरा हो गया है यानी कि प्रति वर्ष 240 किमी रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया गया। इन वर्षों के दौरान सोच में परिवर्तन आया है और हमारे काम करने के तरीके में भी बदलाव हुआ है। आज इस रेल मार्ग के विद्युतीकरण के बाद रेवाड़ी से अजमेर के रेल मार्ग का विद्युतीकरण कार्य पूरा हो गया है और अब दिल्ली से अजमेर के लिए विद्युतीकृत ट्रेन भी जल्द ही आरंभ होंगी। इन ट्रेनों के संचालन के बाद डीजल ट्रेनें चलना बंद हो जाएंगी जिससे कि प्रदूषण नियंत्रित होगा और बाहर से आयातित ईंधन पर निर्भरता नहीं रहेगी तथा स्वावलम्बी भारत में पैदा होने वाली बिजली से ट्रेनों का संचालन होगा,

इससे महत्वपूर्ण राजस्व की भी बचत होगी। इसके अलावा ट्रेनों की औसत गति भी बढ़ेगी तथा उद्योगों, खेती आधारित कारोबार का विकास होगा और ग्रामीणों व किसानों की तरक्की होगी। किसानों को सुविधा प्रदान करने के लिए रेलवे द्वारा उनकी कृषि उपज के परिवहन के लिए किसान रेल का परिचालन किया जा रहा है। सरकार किसानों की प्रगति के लिए प्रतिबद्ध है।

विद्युतीकरण का कार्य केन्द्रीय रेल विद्युतीकरण ने किया है। दिल्ली सराय रोहिल्ला-मदार (अजमेर) के विद्युतीकरण कार्य को कोर द्वारा स्वीकृति प्रदान की गई थी और रेल विद्युतीकरण परियोजना, जयपुर के सुपुर्द की गई थी। दिल्ली सराय रोहिल्ला-मदार (अजमेर) के विद्युतीकरण के लिए कुल 23418 फाउंडेशन, 26 स्विचिंग स्टेशन, 6 ट्रेक्शन सब-स्टेशन और सात ओएचई डिपो स्थापित किए गए थे। ■



# रेल मंत्री ने रेलवे बोर्ड के सभी निदेशालयों के कामकाज की समीक्षा की

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण और उपभोक्ता मामलों के मंत्री श्री पीयूष गोयल ने 19 नवम्बर को रेलवे बोर्ड के सभी निदेशालयों के कामकाज की समीक्षा की। बैठक में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी तथा कार्यकारी अधिकारी स्तर और उससे ऊपर के सभी अधिकारी उपस्थित थे। रेल मंत्री ने स्लीपर अथवा श्री एसी श्रेणियों में अधिक सुविधाओं के विकास और सभी तरह के व्यवसाय के लिए किराया और मालभाड़ा प्रणाली को अधिक सरल तथा आम यात्रियों और व्यवसायियों की जरूरतों के अनुरूप बनाने की आवश्यकता बताई।



पिछले 8 महीनों के दौरान भारतीय रेल ने कोरोना महामारी के खिलाफ संघर्ष में राष्ट्र का नेतृत्व करने की चुनौती को स्वीकार किया है। इस महामारी के सामाजिक-आर्थिक परिणामों, चाहे वे लॉकडाउन के दौरान ढुलाई किए जाने वाले माल की मात्रा को बढ़ाना हो, महत्वपूर्ण रख-रखाव परियोजनाओं को पूरा करना हो अथवा राष्ट्रीय स्वास्थ्य देखभाल संबंधी प्रयासों में सहयोग करना हो, इनसे निपटने में रेलवे ने बेहतरीन प्रदर्शन किया है। रेल मंत्री ने इस बात पर जोर दिया कि इस बेहतरीन कामकाज को जारी रखा जाए और इसका स्तर बनाए रखा जाए।

रेल मंत्री ने कहा कि बेहतर निगरानी, परियोजनाओं को समय से पूरा करने और परिचालन गुणवत्ता में वृद्धि से रेलवे अवसंरचना क्षेत्र के क्षमता निर्माण के साथ-साथ सभी विकासात्मक पहलों के लक्ष्य प्राप्त करना सुनिश्चित होगा।

रेल मंत्री ने रेलवे के व्यावसायिक परिचालन और अवसंरचना के विकास में और अधिक बेहतरी लाने के लिए अधिकारियों से सुझाव देने को भी कहा। श्री गोयल ने कहा कि किसी परियोजना को शुरू करने से पहले उसकी समुचित योजना बनाना और पर्याप्त परिश्रम बेहद जरूरी है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि न सिर्फ परियोजना अच्छी तरह पूरी हो, बल्कि उसकी लागत में भी वृद्धि नहीं हो। ■

## आईआरपीएफएस अधिकारियों का प्रशिक्षण अब एसवीपीएनपीए, हैदराबाद में होगा

आईआरपीएफएस अधिकारियों का प्रशिक्षण अब सरदार वल्लभभाई पटेल राष्ट्रीय पुलिस अकादमी (एसवीपीएनपीए), हैदराबाद में होगा। अगले बैच के प्रशिक्षण का पहला चरण आईपीएस परिवीक्षाधीनों के साथ आयोजित किया जाएगा। इससे फील्ड इकाइयों में तैनाती के दौरान आईआरपीएफएस और आईपीएस अधिकारियों के बीच बेहतर समन्वय और सहयोग सुनिश्चित होगा। आईआरपीएफएस (भारतीय रेल सुरक्षा बल सेवा) के अधिकारियों की भर्ती यूपीएससी, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) में सिविल सेवा परीक्षा के माध्यम से करता है। आईआरपीएफएस परिवीक्षाधीनों के बैच में हर साल लगभग 5-6 सदस्य होते हैं। वे लखनऊ के जगजीवन राम आरपीएफ अकादमी में व्यावसायिक प्रशिक्षण लेने के अलावा एलबीएसएनए, मसूरी और भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी (एनआईआर), वडोदरा में फाउंडेशन कोर्स की पढ़ाई करते हैं।

हालांकि आईआरपीएफएस अधिकारियों के तीन बैच को 1998 और 1999 में आईपीएस अधिकारियों के साथ प्रशिक्षित किया

गया था, लेकिन बाद के वर्षों में यह व्यवस्था बंद कर दी गई थी।

रेल मंत्रालय और गृह मंत्रालय के बीच अंतर मंत्रालयी परामर्श के बाद, अब एसवीपीएनपीए, हैदराबाद में आईआरपीएफएस परिवीक्षाधीनों का प्रारंभिक प्रशिक्षण, आईपीएस परिवीक्षाधीनों (यानी 73 आरआर) के अगले बैच के प्रशिक्षण के पहले चरण के साथ फिर से शुरू करने का फैसला किया गया है। इसकी शुरुआत 2020 की सर्दियों से होगी। एसवीपीएनपीए में प्रशिक्षण से आईआरपीएफएस अधिकारियों को रेलवे सुरक्षा को अधिक प्रभावी और पेशेवर रूप से प्रबंधित करने में मदद मिलेगी। यह फील्ड इकाइयों में तैनाती के दौरान आईआरपीएफएस और आईपीएस अधिकारियों के बीच बेहतर समन्वय और सहयोग सुनिश्चित करेगा। राष्ट्रीय सुरक्षा सेट-अप में रेलवे सुरक्षा के बढ़ते महत्व से आरपीएफ नेतृत्व की बेहतर पेशेवर क्षमता की जरूरत का पता चलता है। यह क्षमता तब आवश्यकता होगी जब वे अपने करियर की शुरुआत से ही आईपीएस अधिकारियों के साथ प्रशिक्षण हासिल करेंगे और उनके साथ मिलकर काम करेंगे। ■



## रेल मंत्री ने 'राष्ट्रीय एकता दिवस' की शपथ दिलाई



**श्री** पीयूष गोयल, रेल, वाणिज्य और उद्योग और उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री ने 29 अक्टूबर, 2020 को रेलवे बोर्ड के सभी सदस्य, क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों, उत्पादन इकाइयों तथा अन्य संस्थाओं के उच्च अधिकारियों को आभासी रूप में 'राष्ट्रीय एकता दिवस' की शपथ दिलाई। सभी महाप्रबंधकों एवं मंडल प्रबंधकों ने अपने रेलकर्मियों के साथ भारत की एकता, अखंडता और सुरक्षा को बनाए रखने और देश के एकीकरण की भावना को बनाए रखने की शपथ ली। ■

## मध्य रेल की 'संतरा किसान रेल' - महाराष्ट्र के संतरा उत्पादकों के लिए वरदान

**म**ध्य रेल की 'संतरा किसान रेल' महाराष्ट्र के संतरा उत्पादकों के लिए एक वरदान साबित हो रही है। किसान रेल की जबरदस्त सफलता के बाद, 'संतरा किसान रेल' 14 अक्टूबर, 2020 को नागपुर-ऑरेंज सिटी से रवाना हुई। सेवा शुरू होने के एक महीने के दौरान 'संतरा किसान रेल' ने 10,332 क्विंटल संतरे को आदर्श नगर दिल्ली पहुँचाया, जहाँ से इसे देश के अन्य भागों में भेजा गया है। ये संतरे जो सिर्फ 4 ट्रिप्स में भेजे गए हैं, वारुड, ऑरेंज सिटी, कटोल, पांडुरना, नारखेर और अन्य स्थानों से लोड किए गए हैं। भेजे गए संतरों का विवरण निम्नानुसार है-

14.10.2020 को	2,045 क्विंटल,
21.10.2020 को	3,610 क्विंटल,
28.10.2020 को	2,152 क्विंटल और
4.11.2020 को	2,525 क्विंटल।

महाराष्ट्र राज्य, देश के संतरे के उत्पादन में 40% का योगदान देता है। नागपुर, जो ऑरेंज सिटी के रूप में जाना जाता है, महाराष्ट्र में संतरे का एक प्रमुख उत्पादक है। मध्य रेल पर 'संतरा किसान रेल' की शुरुआत एक और मास्टर स्ट्रोक साबित हुई है जो न

केवल संतरा उत्पादन को बढ़ाएगी बल्कि पूरे देश में महाराष्ट्र के प्रसिद्ध संतरे के वितरण का मार्ग प्रशस्त करेगी। यह महाराष्ट्र के ऑरेंज प्रोड्यूसर्स के लिए किसी वरदान से कम नहीं है। ■



किसान रेल को हरी झंडी दिखाकर रवाना करते हुए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी एवं अन्य



# अध्यक्ष एवं सीईओ रेलवे बोर्ड द्वारा 6,000 एचपी की क्षमता वाले 40वें इलेक्ट्रिक लोको का उद्घाटन

नवम्बर 2020 के महीने में 6,000 एचपी की क्षमता वाले 40वें इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव का निर्माण पूरा करने के साथ ही बनारस लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी ने एक महीने में 31 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव बनाने के जुलाई 2020 में स्थापित अपने ही रिकॉर्ड को पार कर लिया। यह ऐतिहासिक रिकॉर्ड देव दीपावली के शुभ दिन हासिल किया गया।

रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं सीईओ श्री विनोद कुमार यादव ने बनारस लोको वर्क्स (बीएलडब्ल्यू), वाराणसी से

6,000 एचपी क्षमता वाले 40वें

इलेक्ट्रिक लोको को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। इस समारोह में श्री राजेश तिवारी, सदस्य ट्रेक्शन और रोलिंग स्टॉक, रेलवे बोर्ड और रेलवे के वरिष्ठ अधिकारी वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से जुड़े थे।

इस अवसर पर बोलते हुए श्री विनोद कुमार यादव ने कोविड की चुनौतियों के बावजूद इस मील के पथर को हासिल करने में बीएलडब्ल्यू के कर्मचारियों के ईमानदार प्रयासों की सराहना की। प्रतिकूल स्थिति में प्रदर्शन करने की क्षमता रेलवे कर्मचारी की पहचान है। यह उपलब्धि अप्रैल और मई 2020 में कोविड-19 लॉकडाउन के बावजूद है, जब अप्रैल 2020 में उत्पादन शून्य था और मई 2020 में सिर्फ 8 लोकोमोटिव बने थे। बीएलडब्ल्यू ने इलेक्ट्रिक इंजनों के पिछले साल नवम्बर तक के उत्पादन के आंकड़ों के साथ समानता हासिल की है। इसने नवम्बर 2019 के अंत तक 168 इंजनों के मुकाबले नवम्बर 2020 तक 169 इलेक्ट्रिक इंजनों का निर्माण किया है। उन्होंने आगे कहा कि भारतीय रेल परिवर्तन के दौर से गुजर रही है। इस परिवर्तन को लाने में बीएलडब्ल्यू के महाप्रबंधन का महत्वपूर्ण योगदान रहा है। लोको की तकनीक में सुधार हुआ है। हमें आगे बढ़ने और 9,000 एचपी की क्षमता वाले लोको के निर्माण का लक्ष्य बनाने की जरूरत है। उन्होंने इस उपलब्धि पर अधिकारियों और कर्मचारियों को बधाई दी। श्री यादव ने इस रिकॉर्ड उत्पादन पर बीएलडब्ल्यू के कर्मचारियों को प्रोत्साहित करने के लिए 1.5 लाख रुपये के नकद पुरस्कार की घोषणा की।

उत्पादन के क्षेत्र में यह बढ़ोतरी आत्मनिर्भर भारत के प्रति एक बड़ा योगदान है। कोविड की चुनौतियों के बावजूद, बीएलडब्ल्यू ने डीजल इंजनों के निर्माण से हटकर इलेक्ट्रिक इंजनों के निर्माण के लिए अपने बुनियादी ढांचे को पूरी तरह से बदल दिया है। कर्मचारियों और अधिकारियों ने इलेक्ट्रिक लोको के निर्माण के लिए शॉप फ्लोर, मशीनों, सांचों एवं उपकरणों



- बीएलडब्ल्यू ने जुलाई 2020 में 31 इलेक्ट्रिक इंजनों के निर्माण के अपने ही रिकॉर्ड को पार किया
- नवम्बर 2020 के महीने में बीएलडब्ल्यू ने एक महीने में 6,000 एचपी की क्षमता वाले बिजली इंजनों के निर्माण का एक सर्वकालिक उच्च रिकॉर्ड स्थापित करते हुए 40 लोकोमोटिव्स का निर्माण पूरा किया
- यह बीएलडब्ल्यू की 'आत्मनिर्भर भारत' संबंधी नई उपलब्धि है
- श्री विनोद कुमार यादव ने इस रिकॉर्ड उत्पादन पर कर्मचारियों को प्रोत्साहित करने के लिए 1.5 लाख रुपये के नकद पुरस्कार की घोषणा की

और योजना प्रक्रिया को फिर से कुशल बनाने और पुनर्गठित करने की चुनौती का डटकर सामना किया है।

बीएलडब्ल्यू में डीजल से इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के लिए उत्पादन लाइन के बदलाव, ईंधन के बिल को घटाने, कार्बन फुटप्रिंट को कम करने, ईंधन के आयात पर निर्भरता को कम करने और औसत गति में वृद्धि और गाड़ियों की क्षमता को बढ़ाने की रेल मंत्रालय की बहु-आयामी रणनीति के अनुरूप है।

इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव उत्पादन 98% स्वदेशी घटकों की सहायता से होता है - सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यमों (एमएसएमई) की पर्याप्त हिस्सेदारी होती है। बीएलडब्ल्यू मोजाम्बिक को 3,000 एचपी की क्षमता वाले केप गेज डीजल इंजनों के एक प्रतिष्ठित निर्यात ऑर्डर पर भी काम कर रहा है। इसे फास्ट ट्रेक पर डाल दिया गया है। इस ऑर्डर के तहत, पहली बार 12 सिलेंडर वाले क्रैंककेस का निर्माण बीएलडब्ल्यू में किया जा रहा है। ■

# भारतीय रेल ने 2020 में माल की उच्चतम ढुलाई दर्ज की

इस साल नवम्बर में पिछले साल की समान अवधि की तुलना में 9% की वृद्धि दर्ज की

**भ**ारतीय रेल द्वारा नवम्बर 2020 के महीने में कमाई और लोडिंग के मामले में माल ढुलाई के उच्च स्तर को बनाए रखना जारी है।

मिशन मोड पर भारतीय रेल का नवम्बर 2020 के महीने के लिए माल लदान पिछले वर्ष की लोडिंग और इसी अवधि के लिए कमाई को पार कर गया है।

नवम्बर 2020 के महीने में भारतीय रेल का लोड 109.68 मिलियन टन था, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि की लोडिंग (100.96 मिलियन टन) की तुलना में 9% अधिक है। इस अवधि में भारतीय रेल ने माल ढुलाई से 10657.66 करोड़ रुपये की कमाई की जो पिछले वर्ष की इसी अवधि की कमाई (10207.87 करोड़ रुपये) की कमाई की तुलना में 449.79 करोड़ रुपये (4%) अधिक है।

नवम्बर 2020 के महीने में भारतीय रेल का लदान 109.68 मिलियन टन था, जिसमें 48.48 मिलियन टन कोयला, 13.77 मिलियन टन लौह अयस्क, 5.1 मिलियन टन खाद्यान्न, 5.41 मिलियन टन उर्वरक और 6.62 मिलियन टन सीमेंट (क्लिकर को छोड़कर) शामिल है।

इस अवधि के दौरान, नवम्बर 2020 में प्रतिदिन औसत वैगन लोडिंग 58,726 रही, जो अक्टूबर, 2020 (56,128 वैगन) की तुलना में 4.6% अधिक है।

त्योहार की छुट्टियों और चक्रवात निवार के कारण माल लदान के प्रभावित होने के बावजूद, भारतीय रेल ने पिछले तीन महीनों में (अक्टूबर में 15%, सितंबर में 15%) लगातार आर्थिक सुधार दर्ज करते हुए माल ढुलाई में प्रभावशाली आंकड़े दर्ज

- भारतीय रेल के लिए नवम्बर 2020 के महीने में कमाई और लदाई के मामले में माल ढुलाई का उच्च स्तर बरकरार
- नवम्बर 2020 के महीने में भारतीय रेल में लोडिंग 109.68 मिलियन टन थी, जो पिछले वर्ष की समान अवधि की लोडिंग (100.96 मिलियन टन) की तुलना में 9% अधिक है
- त्योहार की छुट्टियों और चक्रवात निवार के कारण माल लदान प्रभावित होने के बावजूद भारतीय रेल ने पिछले तीन महीनों में (अक्टूबर में 15%, सितंबर में 15%) माल ढुलाई लोडिंग में प्रभावशाली आंकड़े दर्ज किए हैं

करना जारी रखा है। उल्लेखनीय है कि रेलवे फ्रेट आवाजाही को बहुत ही आकर्षक बनाने के लिए भारतीय रेल में कई रियायतें / छूट दी जा रही हैं।

उल्लेखनीय है कि माल ढुलाई आवाजाही में सुधार को संस्थागत रूप दिया जाएगा और इसमें आगामी शून्य आधारित टाइम टेबल को शामिल किया जाएगा।

भारतीय रेल ने कोविड-19 के समय का उपयोग अपनी चौतरफा दक्षता और प्रदर्शन को बेहतर बनाने के लिए किया है। ■



# भारतीय रेल ने डिजिटल ऑनलाइन मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली लॉन्च की

**भ**ारतीय रेल ने पूरी तरह डिजिटल ऑनलाइन मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली

(एचआरएमएस) लॉन्च की है। मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली (एचआरएमएस) उत्पादकता और कर्मचारी संतुष्टि में सुधार का लाभ लेने के लिए भारतीय रेल की उच्च प्राथमिकता वाली परियोजना है। यह रेल प्रणाली की सक्षमता और सुधार तथा भारत को डिजिटल रूप से सशक्त समाज और ज्ञान अर्थव्यवस्था में बदलने के प्रधानमंत्री के विजन को साकार करने की दिशा में कदम है। एचआरएमएस से सभी कर्मचारियों के कामकाज पर बड़ा प्रभाव पड़ेगा और कर्मचारी टेक्नोलॉजी की अधिक से अधिक जानकारी रख सकेंगे। रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और सीईओ श्री विनोद कुमार यादव ने वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से रेलवे कर्मचारियों और पेंशनधारियों के लिए एचआरएमएस तथा यूजर डिपो के निम्नलिखित मॉड्यूल लॉन्च किए।

- **कर्मचारी स्वयंसेवा (ईएसएस)** मॉड्यूल डाटा परिवर्तन से संबंधित कम्युनिकेशन सहित एचआरएमएस के विभिन्न मॉड्यूलों से इंटरएक्ट करने में रेल कर्मचारियों को सक्षम बनाता है।
- **प्रॉविडेंट फंड (पीएफ) एडवांस मॉड्यूल** के माध्यम से रेलवे कर्मचारी अपना पीएफ बैलेंस देख सकेंगे और पीएफ एडवांस के लिए ऑनलाइन आवेदन कर सकेंगे।
- **सैटलमेंट मॉड्यूल** से सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों की सभी अदायगी प्रक्रिया डिजिटल हो गई है। कर्मचारी ऑनलाइन रूप से अपने सैटलमेंट/पेंशन बुकलेट को भर सकते हैं। सर्विस और ब्योरा ऑनलाइन प्राप्त किया जा सकता है और पेंशन का पूरा काम ऑनलाइन होता है। इससे कागज के इस्तेमाल में कमी आएगी और सेवानिवृत्त हो रहे कर्मचारियों के बकायों की प्रोसेसिंग की मॉनिटरिंग हो सकेगी।

भारतीय रेल ने इन मॉड्यूल से पहले ही एचआरएमएस के अनेक मॉड्यूल लॉन्च किए हैं। इनमें एम्प्लॉय मास्टर मॉड्यूल है, जिसमें रेलवे कर्मचारी का सभी बुनियादी सूचना ब्योरा मौजूद रहता है। इलेक्ट्रॉनिक सर्विस रिकॉर्ड मॉड्यूल ने कर्मचारियों की सेवा रिकॉर्ड को डिजिटल फॉर्मेट में ला दिया है। ऐन्युअल परफॉरमेंस रिपोर्ट (एपीएआर) मॉड्यूल ने सभी 12 लाख अराजपत्रित रेल कर्मचारियों की ऐन्युअल परफॉरमेंस अप्रैजल



- एचआरएमएस 27 लाख सेवारत तथा सेवानिवृत्त कर्मचारियों के परिवारों पर प्रभाव डालेगी
- रेल प्रणाली की सक्षमता और उत्पादकता सुधारने का कदम
- एचआरएमएस भारत को डिजिटल रूप से सशक्त समाज और ज्ञान अर्थव्यवस्था में बदलने के प्रधानमंत्री के विजन को साकार करने की दिशा में कदम है
- एचआरएमएस सभी कर्मचारियों के कामकाज पर सकारात्मक प्रभाव डालेगा और उन्हें टेक्नोलॉजी का जानकार बनाएगा

लिखने की प्रक्रिया को डिजिटल कर दिया है। कागजी पास का स्थान इलेक्ट्रॉनिक पास मॉड्यूल ने ले लिया है। ऑफिस ऑर्डर मॉड्यूल ऑफिस ऑर्डर जारी करने और नए कर्मचारी के सेवा में शामिल होने, पदोन्नति स्थानांतरण और सेवानिवृत्ति संबंधी डाटा को अद्यतित बनाने का काम करता है। ■





# रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला द्वारा 160 किमी प्रति घंटा की स्पीड वाले डबल डेकर का निर्माण



**आ**रसीएफ ने लॉक डाउन के बीच 23 अप्रैल, 2020 से दोबारा काम शुरू होने पर पोस्ट कोविड कोच, पार्सल कोचों का हल्का संस्करण के अलावा अन्य बहुत तरह के डिब्बों का निर्माण किया है। अब आरसीएफ ने 160 किमी प्रति घंटे और अन्य विशेष सुविधाओं के साथ चलने में सक्षम सेमी हाई स्पीड डबल डेकर कोच का निर्माण किया है।

बदलते परिदृश्य में भारतीय रेल में पटरियों और सिग्नलिंग प्रणाली के तेजी से अपग्रेड होने के साथ उच्च गति और अधिकतर बैठने की क्षमता वाले कोचों का उत्पादन करना आवश्यक हो गया है। यह डबल डेकर विशेष रूप से व्यस्त मार्गों के लिए है और यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के अलावा यात्रा को सुखद और आरामदायक बनाने के लिए कई सुविधाओं के साथ संपन्न है।

इस डबल डेकर कोच में 120 सीटें हैं। ऊपरी डेट में 50 जबकि निचले डेट में 48 सीटें हैं। मध्य में 16 और 6 सीटें हैं।



इसमें पर्याप्त लेगरूम के साथ 3X2 फॉर्मेट में बैठने की सुविधा है। आरामदायक यात्रा के लिए अनुकूलित चौड़ा गलियारा, खूबसूरत अंदरूनी दृश्य, ओवरहेड खुला-ढुला सामान का रैक, खिड़कियों के साथ मोबाइल और लैपटॉप चार्जिंग सॉकेट, जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली, ऑनबोर्ड वाई-फाई और अन्य यात्री केंद्र सुविधाओं के साथ एलइडी गंतव्य बोर्ड इसकी विशेष सुविधाएं हैं। यात्री क्षेत्र में प्रवेश स्वचालित स्लाइडिंग दरवाजे के माध्यम से पहुंचने योग्य है। यात्रियों की सुविधाओं के लिए प्रत्येक कोच में मिनी पैंट्री की व्यवस्था भी की गई है।

कोच में 160 केएन (160 किलो न्यूटन) के एयर स्प्रिंग्स के साथ FIAT बोगी के रूप में अत्याधुनिक सस्पेंशन सिस्टम है जो यात्रियों के लिए सुगम और सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित करेगा। इसके अलावा सुरक्षित यात्रा के लिए सीसीटीवी कैमरे और फायर एंड स्मोक डिटेक्शन सिस्टम स्थापित किया गया है।

उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल में डबल डेकर कोचों के उत्पादन के लिए आरसीएफ पहली और एकमात्र उत्पादन इकाई है। प्रारंभ में आरसीएफ ने पारंपरिक प्लेटफॉर्म पर नॉन-एसी डबल डेकर का निर्माण किया और मार्च, 2010 में 130 किमी प्रति घंटे की गति क्षमता वाला पहला एसी डबल डेकर का निर्माण किया था। इसके बाद मार्च 2019 में अतिरिक्त सुविधाओं के साथ उदय डबल डेकर कोचों को तैयार किया गया।

160 किमी प्रति घंटे की गति क्षमता वाला डबल डेकर कोच आज आरसीएफ के जनरल मैनेजर श्री रवींद्र गुप्ता की उपस्थिति में रवाना किया गया। कोच को आगे के परीक्षणों के लिए अनुसंधान एवं डिजाइन मानक संगठन (आरडीएसओ, लखनऊ) भेजा जाएगा। ■

# आरसीएफ द्वारा हल्का और अधिक उपयोगी पार्सल कोच मार्क-॥ तैयार



**अ**पने उत्पादों की शृंखला में एक और उत्पाद जोड़ते हुए रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला ने सामान की ढुलाई के लिए हल्का और अधिक उपयोगी पार्सल कोच मार्क-॥ तैयार किया है। आरसीएफ के महाप्रबन्धक श्री रवीन्द्र गुप्ता द्वारा इसे आरसीएफ से रवाना किया गया।

इससे पहले आरसीएफ ने इस वर्ष के जनवरी महीने में भारतीय रेल का प्रथम उच्च क्षमता वाला स्टेनलेस स्टील पार्सल कोच तैयार किया था। देश के कोने-कोने में आवश्यक वस्तुओं को पहुंचाने और ई-कॉमर्स को एक नया विस्तार देने की पहल करते हुए 24 टन की क्षमता तथा 130 किमी प्रति घंटे की रफ्तार वाले इस पार्सल कोच का निर्माण बेहद उपयोगी सिद्ध हुआ है। कम खर्च तथा तेज रफ्तार से जरूरी वस्तुओं के परिवहन के लिए आरसीएफ ने इन पार्सल डिब्बों का व्यापक स्तर पर निर्माण शुरू किया तथा पिछले वित्तीय वर्ष में 75 और इस वित्तीय वर्ष में 212 डिब्बों का निर्माण किया।

डिजाइन में बदलाव लाते हुए अब आरसीएफ ने इन पार्सल डिब्बों का टैयर वजन तीन टन कम किया है। इन एलवीपीएच मार्क-॥ पार्सल डिब्बों से अब न केवल भारी वस्तुओं को तेज रफ्तार से पार्सल कर पाना संभव होगा बल्कि अब पार्सल ट्रेनों में लगभग 2 डिब्बों के बराबर अतिरिक्त सामान ले जाया सकेगा।

इन कम वजन वाले मार्क-॥ पार्सल डिब्बों में जहां एक ओर माइल्ड स्टील की जगह अब कम वजन वाले चमचमाते स्टेनलेस स्टील के लगेज रैक लगाए गए हैं, वहीं कोच के फ्लोर

को नया रूप देते हुए बोर्ड फ्लोरिंग को ऑल मेटल फ्लोरिंग में बदला गया है। इन डिब्बों की दीवारों को पैनेल वॉल से डायरेक्ट पेंटेड वॉल में बदलने तथा रूफ पैनेल के डिजाइन में आवश्यक बदलाव करने से भी कोच के वजन में कमी आयी है।

मार्क-॥ पार्सल डिब्बों की तुलना में इन मार्क-॥ पार्सल डिब्बों का वजन तीन टन कम होकर 36.5 टन रह गया है।

आरसीएफ ने लॉकडाउन काल में सिर्फ एक महीने बाद ही डिब्बों का निर्माण कार्य शुरू कर दिया था। आरसीएफ का माहवार एलएचबी कोच उत्पादन जहां पिछले 18 वर्षों में शिखर पर है। पिछले महीने प्रतिदिन औसत 5.88 डिब्बों का निर्माण कर बड़ी उपलब्धि हासिल की गई है। ■



पार्सल कोच मार्क-॥ निरीक्षण करते हुए  
आरसीएफ के महाप्रबन्धक श्री रवीन्द्र गुप्ता



# भारतीय रेल ने स्वास्थ्य सुविधाओं में एचएमआईएस कार्यान्वयन का कार्य रेलटेल को सौंपा

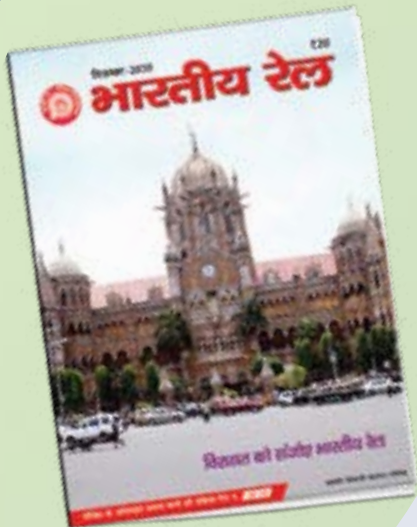
**भ**ारतीय रेल ने अस्पताल प्रबंधन को एक एकल आर्किटेक्चर पर लाने के उद्देश्य से और संचालन को सहज बनाने के लिए अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली के कार्यान्वयन का कार्य रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (रेलटेल) को सौंपा है। यह प्रणाली अस्पताल प्रशासन और रोगी स्वास्थ्य सेवा में सुधार के लिए भारत भर में सभी 125 स्वास्थ्य सुविधाओं और 650 पॉलीक्लीनिक्स के लिए एक एकीकृत क्लीनिकी सूचना प्रणाली उपलब्ध कराएगी। विभागों और प्रयोगशालाओं के अनुसार क्लीनिकल डेटा को कस्टमाइज करने, मल्टी हॉस्पिटल कंसल्टेशन, मेडिकल और अन्य उपस्करों के साथ निर्बाध इंटरफेस आदि सॉफ्टवेयर की विशेषताएं हैं और मरीजों को अपने मोबाइल डिवाइस पर पूर्ण गोपनीयता के साथ, अपने सभी मेडिकल रिकॉर्ड एक्सेस करने का लाभ होगा।

रेलटेल और रेल मंत्रालय ने कार्य के निष्पादन के तौर-तरीकों के संबंध में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। खुले स्रोत पर आधारित अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली (एचएमआईएस) सॉफ्टवेयर को क्लाउड पर डिप्लॉय किया जाना है।

इस घोषणा पर बोलते हुए, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष श्री विनोद कुमार यादव ने कहा, “हम सभी क्षेत्रों में डिजिटलीकरण कर रहे हैं और लगातार बदलाव के दौर से गुजर रहे हैं। अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली (एचएमआईएस) प्लेटफॉर्म यूनिफाइड मेडिकल आइडेंटिटी सिस्टम से जुड़ा होगा। कृत्रिम बुद्धिमत्ता पर आधारित एक उत्कृष्टता केंद्र प्रक्रियाधीन है जो इन तकनीकी परिवर्तनों को ड्राइव करेगा, चाहे यह कृत्रिम बुद्धिमत्ता, डेटा विश्लेषण या ऐप आधारित सेवाएं हों। रेलटेल के साथ हमारा रणनीतिक संबंध हमेशा योग्यता पर आधारित रहा है और रेलटेल हमें वीडियो निगरानी प्रणाली, ई-ऑफिस सेवाएँ, कांटेंट ऑन डिमांड, भारत के प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई जैसी विभिन्न परियोजनाओं



का कार्यान्वयन करने में लगातार मदद कर रहा है।” इस कार्य के आवंटन के अवसर पर बोलते हुए रेलटेल के अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक, श्री पुनीत चावला ने कहा, “दक्षिण मध्य रेलवे में अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली का कार्यान्वयन प्रूफ ऑफ कंसेप्ट के रूप में पहले ही स्थापित किया जा चुका है और इसका अखिल भारतीय स्तर पर चरणबद्ध तरीके से डिप्लॉयमेंट किया जा रहा है। रिकॉर्ड रखने के पारंपरिक रूपों की अपनी सीमाएँ हैं और प्रौद्योगिकी का एकीकरण, स्केल, लागत क्षमताओं, उपयोग में आसानी व अन्य लाभों को प्राप्त करने का एकमात्र तरीका है।” रेलटेल, आईसीटीएस सेवाएँ और सॉल्युशन्स, जैसे एमपीएलएस-वीपीएन, लीज्ड लाइन सर्विसेज, एचडी वीडियो सम्मेलन, ई-ऑफिस और डेटा सेंटर सर्विसेज, बड़े नेटवर्क का हार्डवेयर सिस्टम इंटीग्रेशन, सॉफ्टवेयर और डिजिटल सेवाओं के विविध पोर्टफोलियो उपलब्ध कराता है। ■



## आपको यह अंक कैसा लगा, हमें जरूर बताएं

ई-मेल :

[editorbhartiyarailrb@gmail.com](mailto:editorbhartiyarailrb@gmail.com)

पत्र लिखें :

संपादक, भारतीय रेल,

337-बी, रेल भवन, नई दिल्ली-110 001



TAKE A TRIP DOWN MEMORY LANE & MAKE  
A VIDEO SHARING SWEET MOMENTS WITH  
RAILWAYS THAT STAYED CLOSE TO YOUR HEART



रेलयात्रा के दौरान आपके जीवन से जुड़  
गये किसी पल की कहानी का वीडियो  
बनाकर हमारे साथ साझा करें

Share Your Video with  
**#MemoriesWithRailways**

## रेल, पर्यटन व साहित्य को साथ संजोए

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



**भारतीय रेल**  
(हिन्दी)

की सदस्यता अब  
**ऑनलाइन**  
भी उपलब्ध



**Indian Railways**  
(English)

विज़िट करें

[www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home](http://www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home)

शर्तें एवं दरें लागू

# भविष्य की जरूरतों को देखते हुए भारतीय

**व**डोदरा स्थित नेशनल रेल एंड ट्रांसपोर्टेशन इंस्टीट्यूट (एनआरटीआई) ने 7 नए पाठ्यक्रम लांच किए हैं। जिसमें स्नातक स्तर के 2 बी.टेक, 2 एमबीए और 3 एमएससी पाठ्यक्रम शामिल हैं, जो रेलवे के प्रमुख क्षेत्रों की मांग पूरा करेंगे।

इसी तरह रेल इंफ्रास्ट्रक्चर, सिस्टम और संचार इंजीनियरिंग के लिए 2 बी.टेक कार्यक्रम लांच किए गए हैं जबकि एमबीए पाठ्यक्रम ट्रांसपोर्टेशन और सप्लाय चेन प्रबंधन को ध्यान में रखते हुए लांच किए गए हैं। जिनकी आने वाले समय में सबसे ज्यादा मांग होने वाली है। एमएससी, सिस्टम इंजीनियरिंग और इंटीग्रेशन पाठ्यक्रम के लिए प्रतिष्ठित यूनाइटेड किंगडम के बर्मिंघम विश्वविद्यालय से साझेदारी की गई है। इसके जरिए पाठ्यक्रम के छात्रों को अंतरराष्ट्रीय स्तर के अनुभव मिलेंगे।

भारत में इस तरह के पाठ्यक्रम पहली बार किसी संस्थान में चलाए जाएंगे जोकि कंटेंट के हिसाब से एकदम अलग होंगे। ये पाठ्यक्रम अंतरविषय और एप्लीकेशन आधारित होंगे।



## एनआरटीआई पाठ्यक्रम

पाठ्यक्रम	अवधि	विशेषताएं
ट्रांसपोर्ट प्रबंधन में एमबीए	3 वर्ष	<ul style="list-style-type: none"> <li>ट्रांसपोर्ट सेक्टर में प्रबंधन के लिए यह खास पाठ्यक्रम बनाया गया है।</li> <li>इस पाठ्यक्रम का प्रमुख फोकस शहरों के लिए मॉडल बनाना, जिसमें सप्लाय प्रबंधन, प्रोजेक्ट प्रबंधन, सामाजिक पहलुओं और ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम के लिए वित्तीय और ट्रांसपोर्ट मॉडल तैयार करना होगा।</li> </ul>
ट्रांसपोर्टेशन तकनीकी में बीएससी	3 वर्ष	<ul style="list-style-type: none"> <li>इस पाठ्यक्रम का फोकस तकनीकी और ट्रांसपोर्टेशन क्षेत्र में एप्लीकेशन पर होगा।</li> <li>इस पाठ्यक्रम का मुख्य फोकस 21वीं सदी में ट्रांसपोर्ट तकनीकी, वाहनों के डिजाइन, शहरी यातायात प्रबंधन और नियंत्रण, हाई इलेक्ट्रिक वाहन सिद्धांत, डिजाइन और ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम डिजाइन होगा।</li> </ul>
रेल इंफ्रास्ट्रक्चर इंजीनियरिंग में बी.टेक.	4 वर्ष	<ul style="list-style-type: none"> <li>इस पाठ्यक्रम का उद्देश्य रेल इंफ्रास्ट्रक्चर के डिजाइन क्षेत्र में कौशल विकास करना है।</li> <li>इस पाठ्यक्रम का प्रमुख फोकस वाहन सिस्टम डिजाइन, सेतु डिजाइन और ढांचा, सुरक्षा, टिकाऊपन, जियोटेक, रेलवे विद्युतीकरण और रेलवे के लिए एचवीएसी सिस्टम विकसित करना है।</li> </ul>
रेल सिस्टम एवं संचार इंजीनियरिंग में बी.टेक.	4 वर्ष	<ul style="list-style-type: none"> <li>इस पाठ्यक्रम का उद्देश्य रेल सिस्टम और संचार तकनीकी में भविष्य के लिए कौशल विकसित करना है।</li> <li>इस पाठ्यक्रम में रेलवे कंट्रोल सिस्टम इंजीनियरिंग, कंप्यूटर नेटवर्किंग एवं प्रबंधन, मोबाइल संचार, यात्री सूचना प्रणाली, बिग डाटा एवं डाटा एनॉलिटिक्स और ऑर्टिफिशियल इंटेलीजेंस एंड मशीन लर्निंग पर जोर रहेगा।</li> </ul>
ट्रांसपोर्ट मैनेजमेंट में एमबीए	2 वर्ष	<ul style="list-style-type: none"> <li>पाठ्यक्रम का उद्देश्य ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम में भविष्य की जरूरतों को देखते हुए डिजाइनिंग, प्रबंधन और निगरानी व्यवस्था को विकसित करना है</li> <li>इस पाठ्यक्रम का प्रमुख जोर ट्रांसपोर्ट सिस्टम में आए निवेश का प्रबंधन, मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट मॉडल के डिजाइन विकसित करना, ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम का पर्यावरण पर असर, ट्रैफिक प्रबंधन और नियंत्रण पर जोर देना है।</li> </ul>

# रेल ने 7 अकादमी कार्यक्रम लांच किए



“ट्रांसपोर्ट सिस्टम में रिसर्च को बढ़ावा देने के लिए हमने अंतरविषय दृष्टिकोण को अपनाया है। इसके जरिए अकादमीशियन, वैज्ञानिक, इंजीनियर और दूसरे विशेषज्ञ एक प्लेटफॉर्म पर आकर आपसी साझेदारी को बढ़ाएंगे।” इस तरह के पाठ्यक्रम का मकसद राष्ट्र निर्माण, इन्फ्रास्ट्रक्चर के प्रति प्रतिबद्धता, अकादमिक दक्षता और पर्यावरण के प्रति जिम्मेदारी जैसे मूल्यों को स्थापित करना है। इसके जरिए रेलवे में प्रोजेक्ट आधारित शिक्षा को भी बढ़ावा मिलेगा। भारतीय रेल इन पाठ्यक्रमों को लागू करने का मुख्य केंद्र होगा। यह पाठ्यक्रम छात्रों के साथ-साथ उसके शिक्षकों को व्यावहारिक अनुभव दिलाने में भी अहम भूमिका निभाएगा। इस खासियत के जरिए विश्वविद्यालय को अलग पहचान मिलेगी, जिसमें व्यावहारिक और एप्लीकेशन आधारित दृष्टिकोण को बढ़ावा मिलेगा।

श्री विनोद कुमार यादव  
अध्यक्ष और सीईओ, रेलवे बोर्ड

## की विशेषताएं

पाठ्यक्रम	अवधि	विशेषताएं
सप्लाइ चैन प्रबंधन में एमबीए	2 वर्ष	<ul style="list-style-type: none"> <li>कार्यक्रम का उद्देश्य डिजाइन क्षेत्र में प्रबंधन और एनालिटिकल कौशल विकसित करने, सप्लाइ चैन में समन्वय बढ़ाने और इंटीग्रेशन पर जोर देने पर होगा, जिससे कि बिजनेस में प्रतिस्पर्धा बढ़ने और इन्फ्रास्ट्रक्चर के जरिए नए सॉल्यूशन्स विकसित हो सकें।</li> <li>पाठ्यक्रम के तहत लॉजिस्टिक एवं वेयरहाउसिंग सिस्टम, सप्लाइ चैन रणनीति, माल ट्रांसपोर्टेशन और राजस्व प्रबंधन पर जोर देना है।</li> </ul>
एमएससी, सिस्टम इंजीनियरिंग और इंटीग्रेशन पाठ्यक्रम के लिए प्रतिष्ठित यूनाइटेड किंगडम के बर्मिंघम विश्वविद्यालय से साझेदारी की गई है	2 वर्ष	<ul style="list-style-type: none"> <li>यूनाइटेड किंगडम के बर्मिंघम विश्वविद्यालय की साझेदारी से यह पाठ्यक्रम विकसित किया गया है। इसके तहत दूसरे वर्ष छात्रों को बर्मिंघम विश्वविद्यालय में जाकर पढ़ने का मौका मिलेगा।</li> <li>अंतरराष्ट्रीय अनुभव से छात्रों को रेलवे सिस्टम, रेलवे के लिए खास तकनीकी और डिजाइन इंजीनियरिंग के क्षेत्र में खास कुशलता हासिल करने का मौका मिलेगा।</li> <li>इस पाठ्यक्रम के तहत रेलवे इंजीनियरिंग क्षेत्र में कौशल विकास करना है। इसके अलावा सिस्टम इंटीग्रेशन कौशल और सबसिस्टम की जटिल चीजों को भी समझने में मदद करना है।</li> <li>बर्मिंघम विश्वविद्यालय के तहत विशेष पाठ्यक्रम में रेलवे परिचालन, रेलवे रोलिंग स्टॉक सिस्टम डिजाइन, रेलवे ट्रेक्शन सिस्टम डिजाइन, रेलवे कंट्रोल सिस्टम इंजीनियरिंग और रेलवे बिजनेस प्रबंधन की पढ़ाई होगी।</li> </ul>
ट्रांसपोर्ट तकनीकी और नीति में एमएससी	2 वर्ष	<ul style="list-style-type: none"> <li>देश में टिकाऊ आर्थिक विकास के लिए ट्रांसपोर्ट तकनीकी और नीतिगत क्षेत्र की चुनौतियों को यह पाठ्यक्रम दूर करने पर जोर देगा।</li> <li>इस पाठ्यक्रम में ट्रांसपोर्ट प्लानिंग के तहत ट्रांसपोर्ट फाइनेंस, इंटीग्रेशन बिहेवियर और शहरी योजना नीति, सूचना नीति और मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्टेशन पर जोर रहेगा।</li> </ul>
ट्रांसपोर्ट इंफॉर्मेशन एंड एनालिटिक्स में एमएससी	2 वर्ष	<ul style="list-style-type: none"> <li>आधुनिक सूचना तंत्र, डाटा विज्ञान, ट्रांसपोर्टेशन के संबंध में डाटा एनालिटिक्स का पाठ्यक्रम तैयार करने पर जोर रहेगा।</li> <li>पाठ्यक्रम का प्रमुख जोर डाटा मॉडल्स और फैसले, सूचना नीति, बिग डाटा और नेटवर्क सिद्धांत को अंतरविषय के रूप में विकसित करने पर रहेगा।</li> </ul>



# मध्य रेल का प्लेटिनम जुबली वर्ष में प्रवेश



**जै**से-जैसे साल बीतते गए, ग्रेट इंडियन पेनिनसुला (जीआईपी) रेलवे का उत्तराधिकारी मध्य रेल 5 नवम्बर, 2020 को मध्य रेल के स्थापना दिवस पर प्लैटिनम जयंती वर्ष में प्रवेश कर गई है। एशिया (और भारत) में पहली ट्रेन मुंबई से ठाणे के बीच शनिवार के दिन 16 अप्रैल, 1853 को दोपहर 3:35 बजे चली। उस दिन को सार्वजनिक अवकाश घोषित किया गया था। प्रस्थान के पाइंट बोरी बन्दर को एक भीड़ द्वारा रोमांचित किया गया था, और बैंड को बजाया गया और किले की प्राचीर से तोपों की सलामी दी गई। संकेतिक क्षण में वहाँ एक छोटे-से लकड़ी के स्टेशन से उतारा गया। छोटी ट्रेन को तीन इंजनों से सज्जित किया गया था। इस प्रकार हेरैल्ड भारत में रेलवे युग का सूत्रपात हुआ। जैसे-जैसे साल बीतते गए, ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे का विस्तार हुआ। भारतीय मिडलैंड रेलवे कंपनी के विलय के साथ जीआईपी 1900 के सीमांतों को दिल्ली से उत्तर में, कानपुर तथा उत्तर-पूर्व में इलाहाबाद और पूर्व में नागपुर से तथा दक्षिण-पूर्व में रायचूर तक विस्तारित किया गया था। इस प्रकार बॉम्बे भारत के लगभग सभी हिस्सों से जुड़ गया। जीआईपी रेलवे का रूट माइलेज 1,600 (2,575 किमी) था।

5 नवम्बर, 1951 को, जीआईपी रेलवे के साथ निजाम राज्य, सिंधिया राज्य और धौलपुर राज्य रेलवे को एकीकृत करके मध्य रेल का गठन किया गया था। मध्य रेल उपनगरीय रेलवे नेटवर्क ने मुंबई शहर के सामाजिक-आर्थिक विकास में एक अग्रणी

भूमिका निभाई है और भारत में बड़े पैमाने पर तेजी से पारगमन प्रणाली के आगमन की शुरुआत की है। मध्य रेल ने तब से एक लंबा सफर तय किया है और अब महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश और कर्नाटक राज्यों के माध्यम से 4,151.93 मार्ग किमी का विशाल नेटवर्क है। मध्य रेल का मुंबई उपनगरीय नेटवर्क दुनिया में लगभग सबसे बड़े नेटवर्क में से एक है। हर दिन 4.5 मिलियन यात्री सफर करते हैं। अक्टूबर 1966 में, एक और रेलवे अर्थात् दक्षिण मध्य रेल का गठन मध्य रेल से सोलापुर मंडल और दक्षिण रेलवे से सिकंदराबाद हुबली, विजयवाड़ा मंडलों को मिलाकर किया गया था। 2 अक्टूबर, 1977 को सोलापुर मंडल को मध्य रेल के साथ मिला दिया गया और दक्षिण रेलवे से गुंटकल मंडल को दक्षिण मध्य रेलवे में शामिल किया गया। बाद में 2003 में, मध्य रेल के जबलपुर और भोपाल मंडल को पश्चिम मध्य रेलवे और झांसी मंडल को उत्तर मध्य रेलवे में शामिल कर सात और जोन बनाए गए थे। वर्तमान में मध्य रेल पर 466 स्टेशनों के नेटवर्क के साथ मुंबई, भुसावल, नागपुर, सोलापुर और पुणे अर्थात् मिलाकर 5 मंडल हैं।

वर्तमान में, कोरोना महामारी के खिलाफ लड़ाई में मध्य रेल राष्ट्र भर में विभिन्न वस्तुओं के परिवहन और आपूर्ति श्रृंखला को सुनिश्चित करके एक महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। हम अपने सम्मानित यात्रियों और रेलवे परिवार की संरक्षा एवं सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रतिबद्ध हैं। ■

प्रथम रेलगाड़ी



# पश्चिम रेलवे द्वारा उल्लास और गौरव के साथ मनाया गया 70वां स्थापना दिवस

पश्चिम रेलवे ने 5 नवम्बर, 2020 को अपना स्थापना दिवस पूरे उत्साह के साथ मनाया। इस अवसर पर अनेक रेलवे स्टेशनों, प्रधान कार्यालय तथा मंडल भवनों और हेरिटेज लोकेशनों विशेष तरह से सजाया गया तथा प्रधान कार्यालय एवं मंडल कार्यालयों में पौधारोपण किया गया। पश्चिम रेलवे की स्वर्णिम विरासत और पश्चिम रेलवे पर स्थित महत्वपूर्ण तीर्थ स्थलों जैसे विषयों पर शॉर्ट वीडियो और वेब कार्ड सोशल मीडिया के विभिन्न प्लेटफॉर्मों पर शेयर किए गए। इस स्थापना दिवस समारोह में पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री



आलोक कंसल और 'पश्चिम रेलवे महिला कल्याण संगठन' की अध्यक्षा श्रीमती तनुजा कंसल प्रमुख अतिथि के रूप में शामिल हुए।

पश्चिम रेलवे के मुख्य जनसंपर्क अधिकारी श्री सुमित ठाकुर के अनुसार, 70वें स्थापना दिवस के समारोह का आयोजन 5 नवम्बर, 2020 को मुंबई सेंट्रल स्थित 'रेल निक्कुंज' हॉल में किया गया। समारोह का प्रारम्भ पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल, 'पश्चिम रेलवे महिला कल्याण संगठन' की अध्यक्षा श्रीमती तनुजा कंसल, पश्चिम रेलवे के अपर महाप्रबंधक श्री आलोक कुमार तथा 'पश्चिम रेलवे महिला कल्याण संगठन' की उपाध्यक्षा श्रीमती विनीता जैन द्वारा संयुक्त रूप से दीप प्रज्वलित कर किया गया। इसके पश्चात् एक शॉर्ट फिल्म प्रदर्शित की गई, जिसमें वर्ष 2020-21 के दौरान पश्चिम रेलवे की उपलब्धियों को समाहित किया गया था। इस फिल्म में यह भी दर्शाया गया था कि किस प्रकार पश्चिम रेलवे ने कोविड-19 के कारण उत्पन्न आपदा को अवसर के रूप में परिवर्तित किया। एक और शॉर्ट फिल्म पश्चिम रेलवे की गौरवशाली विरासत एवं समृद्धि अतीत और समय के साथ इसकी प्रगति पर प्रदर्शित की गई, जिसमें वर्ष 1855 में गुजरात के अंकलेश्वर से उत्राण तक 29 मील ब्रॉड गेज लाइन के उद्घाटन से लेकर

वर्तमान 6,500 रूट किमी के विशाल नेटवर्क वाली पश्चिम रेलवे की प्रगति दर्शाया गया। इस फिल्म में भाप के इंजनों से लेकर विद्युत इंजनों के विकास क्रम को प्रदर्शित किया गया था। कभी 3 डिब्बों की सेवाओं से शुरुआत करने वाला पश्चिम रेलवे का उपनगरीय खंड क्रमबद्ध वृद्धि के फलस्वरूप आज 15 डिब्बों की सेवाएं भी परिचालित कर रहा है।

इस अवसर पर महाप्रबंधक ने डिजिटल माध्यम से पश्चिम रेलवे के कर्मचारियों को लाभान्वित करने हेतु कई कार्यों का उद्घाटन भी किया। कई जगहों पर रेलवे कॉलोनियों का उद्घाटन किया गया, जिनमें उमरगांव स्टेशन पर रेलवे क्वार्टरों के 24 यूनिट, मुंबई सेंट्रल मंडल के उधना स्टेशन पर 44 यूनिट और रतलाम स्टेशन पर 8 यूनिटों, राजकोट मंडल के अलियावाड़ा स्टेशन पर गेटमैनों तथा ट्रैक मैनो हेतु 8 क्वार्टर और भावनगर मंडल के वीरपुर स्टेशन पर ट्रैक मैनो हेतु 10 क्वार्टरों, वड़ोदरा मंडल के अंकलेश्वर में रेल सुरक्षा बल के लिए 6 क्वार्टरों का उद्घाटन किया गया। अहमदाबाद मंडल के वीरमगाम स्टेशन पर सेक्शन इंजीनियरों हेतु रेल पथ कार्यालय का उद्घाटन भी किया गया। इसी अनुक्रम में, जगजीवन राम अस्पताल में तीन नए वार्ड, नई पैथोलॉजी लैब और एक नई डिस्पेंसरी का उद्घाटन भी महाप्रबंधक द्वारा किया गया।

पश्चिम रेलवे द्वारा आयोजित स्लोगन प्रतियोगिता के विजेताओं को महाप्रबंधक श्री आलोक कंसल वर्युअल माध्यम से नकद पुरस्कार एवं मेरिट सर्टिफिकेट से पुरस्कृत किया गया।

उल्लेखनीय पश्चिम रेलवे के वर्तमान स्वरूप का गठन पूर्ववर्ती बॉम्बे, बरोड़ा और सेंट्रल इंडिया रेलवे (बीबी एंड सीआई) के सौराष्ट्र, राजपूताना तथा जयपुर जैसी अन्य रियासती रेलों के साथ विलय होने पर स्वतंत्रता के पश्चात् 5 नवम्बर, 1951 को हुआ था और अब इसी पश्चिम रेलवे ने 5 नवम्बर, 2020 को अपना 70वां स्थापना दिवस अत्यंत गौरवशाली ढंग से गरिमा एवं उल्लास के साथ मनाया। ■



पश्चिम रेलवे के चर्चगेट स्थित मुख्यालय की ऐतिहासिक इमारत और चर्चगेट स्टेशन की एक प्राचीन तस्वीर



# भारतीय रेल धरोहरों का प्रबंधन और संरक्षण

श्री अरविंद कुमार सिंह



हुबली का नया रेल संग्रहालय

**भ**ारतीय रेल का गौरवशाली और शानदार इतिहास है। मुंबई में बोरीबंदर से ठाणे के बीच 16 अप्रैल, 1853 को बड़ी लाइन पर इसकी पहली रेलगाड़ी 400 सवारियों के साथ चली तो इसे 21 तोपों की सलामी दी गई थी। एशियाई देशों और भारत की यह पहली रेल सेवा थी, जिसने महज 34 किमी की दूरी से अपना सफर आरंभ किया था। पहली रेलगाड़ी में 'सुल्तान', 'सिंध' और 'साहिब' - तीन इंजन लगे थे। 18 अप्रैल, 1853 को इसकी समय सारिणी भी घोषित की गई। इसके बाद पूर्वी भारत की पहली रेलगाड़ी 15 अगस्त, 1854 को हावड़ा से हुगली के बीच चली। दक्षिण भारत में मद्रास गारंटी रेलवे ने 28 जून 1856 को गाड़ी चलाई, जबकि दिल्ली जंक्शन पर पहली गाड़ी 1 अगस्त, 1864 को पहुंची। बाद में कई हिस्सों में इसका विस्तार होता रहा और मीटर लाइन और छोटी लाइन रेलगाड़ियों का जाल बिछा। 1856 से 1869 तक 17 सालों के दौरान कई रेल कंपनियों ने ही रेल लाइनें बिछाईं। बाद में सरकारी संस्थाएं, देशी रियासतें और जिला बोर्ड भी इस अभियान में जुटे। सन् 1900 तक भारतीय रेल का नेटवर्क 23,672 किमी हो पाया।

बाद में यह गति और तेज हुई और तमाम इलाकों में रेलवे का ढांचा और मजबूत हुआ, लेकिन भारत-पाक विभाजन के बाद रेलों का काफी बड़ा तंत्र और साजो-सामान चला गया। इस कारण नए सिरे से भारतीय रेल को कई इलाकों में खुद को

खड़ा करने का काम आजादी के बाद आरंभ हुआ। 1950-51 में भारतीय रेल का नेटवर्क बढ़ कर 53,546 किमी हो गया, जिसमें से महज 388 किमी विद्युतीकृत था। आजादी मिली तो भारत में 35 रेल प्रणालियां काम कर रही थीं। इनमें गायकवाड़ बड़ौदा रेलवे, बीकानेर स्टेट रेलवे, सिंधिया स्टेट रेलवे, सौराष्ट्र, निजाम हैदराबाद के साथ जयपुर और जोधपुर जैसी रियासतों की रेलें शामिल थीं। इनकी अपनी खूबियां और खामियां थीं। इनको समाहित करना बहुत कठिन काम था, लेकिन भारतीय रेल के इंजीनियरों और कर्मचारियों ने रात-दिन श्रम के साथ फिर से भारतीय रेल को नए माहौल के साथ खड़ा किया। देश की तमाम शानदार इमारतों का निर्माण रेलवे के सहयोग से ही हो सका। इसमें संसद भवन, राष्ट्रपति भवन और कई इमारतें शामिल हैं। संसद भवन 1921 से 1927 के दौरान बनी तो पत्थरों की दुलाई के लिए वहां तक अस्थाई रेल लाइन बिछी थी।

भारतीय रेल आज अपने विस्तृत 18 क्षेत्रीय रेलों और करीब 68 हजार किमी नेटवर्क के साथ भारत में परिवहन का मुख्य आधार स्तंभ बनी हुई है। 8,000 से अधिक रेलवे स्टेशनों से 22,000 से अधिक रेलगाड़ियां चलाने वाली भारतीय रेल ने अपनी अहमियत को कोरोना संकट के दौरान पूरी दुनिया के समक्ष साबित कर दिखाया है।

भारत में परिवहन क्रांति लाने वाली भारतीय रेल ने देश में औद्योगिक क्रांति में भी ऐतिहासिक योगदान दिया और सामाजिक



बदलाव में भी। भारत में रेलों के आरंभिक 100 साल श्रमिकों और रेलकर्मियों के लिए बेहद कठिनाई भरे रहे। मशीनीकरण तब अपनी आरंभिक अवस्था में था और ज्यादातर काम हाथों से करना पड़ता था, जो श्रमसाध्य थे। अपनी छोटी-सी यात्रा से भारतीय रेल का जो सफर आरंभ हुआ था, वह देश के दुर्गम से दुर्गम इलाकों तक अपनी पहुंच बना चुका है। कई ऐसी परियोजनाएं भी साकार हो चुकी हैं जिनको अंग्रेजी राज में असंभव माना जाता था। आज सभी तरह के साजो-सामान, उपकरणों और सुविधाओं से लैस भारतीय रेल के पास एक-से-एक बेहतरीन कारखाने, विशेषज्ञ और तकनीक सब कुछ है। यह कई दूसरे देशों को भी मदद कर रही है। भारतीय रेल माल दुलाई में पहले ही अमेरिका, चीन और रूस के साथ एक बिलियन टन के विशिष्ट क्लब में शामिल हो चुकी है। स्वदेशी प्रयासों से भारत की पहली सेमी हाई स्पीड ट्रेन 'वंदे भारत एक्सप्रेस' ने 15 फरवरी, 2019 से अपनी यात्रा की। हमारी पहली बुलेट ट्रेन 15 अगस्त, 2022 तक आरंभ हो जाए इसकी तैयारी चल रही है। अहमदाबाद-मुंबई हाईस्पीड रेल परियोजना भारतीय रेल को एक नए युग में प्रवेश कराएगी। वहीं डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर माल परिवहन और गति में भारतीय रेल को एक मुकाम पर पहुंचाने के लिए तेजी से अग्रसर है।

### कदम-कदम पर बिखरा है गौरवशाली इतिहास

अनूठी विशिष्टता और विविधताओं भरे देश में भारतीय रेल का अपना इतिहास बेहद संपन्न है। रेल इंजीनियरी के नायाब नमूने कई प्रमुख स्थलों पर प्रदर्शित हैं जबकि पुराने रेलवे स्टेशन, गेस्ट हाउस, प्रशासनिक भवन, रेलवे कार्यशालाएं और नायाब पुलों की धरोहरें हमारे पुरखों के ज्ञान और हुनर के साक्षी हैं। विभिन्न क्षेत्रीय रेलों के पास तमाम पुराने कोच, इंजन, वैगन, सैलून, सिग्नलिंग और दूसरे उपकरणों के साथ महत्वपूर्ण अभिलेख और दुर्लभ फोटोग्राफ भारतीय रेल इतिहास का प्रत्यक्ष दर्शन कराते हैं।

वैसे तो भारतीय रेल अपनी धरोहरों के प्रति पहले से ही सजग रही है, लेकिन इस दिशा में कुछ ठोस प्रयास हाल के सालों में आरंभ हुए हैं। रेल मंत्रालय के स्तर पर पहली बार



मौरभंज कोच

2018 में अपनी गौरवमयी धरोहरों के संरक्षण की दिशा में विशेषज्ञों की मदद से राष्ट्रीय रेल संग्रहालय में गहन विचार मंथन के बाद एक ठोस रणनीति बनी। इसके तहत रेलवे बोर्ड ने धरोहरों की पहचान के लिए विशेष अभियान शुरू किया और उपेक्षित पड़ी धरोहरों के बेहतर संरक्षण और प्रदर्शन की योजना तैयार की गई। राष्ट्रीय रेल संग्रहालय और क्षेत्रीय रेलों के स्तर पर रेलवे के इतिहास का समयबद्ध ब्यौरा तैयार करने का काम भी आरंभ किया गया। रेल मंत्रालय ने रेल धरोहरों के संरक्षण के साथ विरासत पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए कई स्तर पर नीतिगत सुधारों को लागू किया। इसके लिए विशेष धन आवंटन, क्षेत्रीय स्तर पर धरोहरों से संबंधित समितियों का गठन, भाग पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए मंडल रेल प्रबंधकों को विशेष शक्तियां प्रदान करने और धरोहर संरक्षण में सेवानिवृत्त अधिकारियों की नियुक्ति जैसी पहल भी इसमें शामिल है।

### विश्व धरोहरों की स्वामिनी भारतीय रेल

भारतीय रेल अपने पुराने और गौरवशाली इतिहास के नाते सरकारी संगठनों में अलग हैसियत रखती है। यह विश्व धरोहरों की भी स्वामिनी है। वैसे तो धरोहरों के मामले में भारत दुनिया के संपन्न देशों में है, जिसके पास अलग-अलग कालखंडों की



विश्व धरोहर दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे में अवस्थित घुम रेलवे स्टेशन

10,000 से अधिक धरोहरें मौजूद हैं। इनमें से राष्ट्रीय महत्व की 3,691 धरोहरों का संरक्षण भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण करता है वहीं कई धरोहरों का संरक्षण राज्य सरकारें और स्थानीय निकाय करते हैं।

धरोहरों की सूची में भारत में सबसे अधिक प्रतिष्ठा 38 विश्व धरोहरों की है। नालंदा विश्वविद्यालय के खंडहरों से लेकर ताजमहल जैसी 22 धरोहरें हैं जो भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के संरक्षण में हैं। रेल मंत्रालय छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस यानि पुराना वीटी, दार्जिलिंग हिमालय रेलवे, नीलगिरि और कालका-शिमला रेलवे जैसी विश्व धरोहर का संरक्षण खुद करता है। अहमदाबाद और जयपुर की विश्व धरोहर नगरी का संरक्षण उनके नगर निगमों के हवाले है।

धरोहरें हमारी साझी विरासत हैं, जिनके देखरेख की जिम्मेदारी समाज की भी बनती है। ये धरोहरें बताती हैं कि कठिन दौर में भी हमारे पुरखों में कितनी शक्ति और ऊर्जा थी। भारतीय रेल ने अपनी विश्व धरोहरों को और बेहतर शकल देने के साथ अन्य धरोहरों के संरक्षण के लिए कई कोशिशों की हैं। उसने 2016 के बाद धरोहरों और संग्रहालयों के जरिए पर्यटन विकास को भी एजेंडे में लिया है। डिजिटलीकरण ने भी भारतीय रेल धरोहरों के वैश्विक प्रसार में मदद की है। रेल मंत्रालय ने उन्नत डिजिटल तकनीकों का इस्तेमाल करते हुए पुरानी धरोहरों की जानकारी को दुनिया भर में सुलभ बनाने के लिए गूगल की गैर-लाभकारी कला और संस्कृति पहल के साथ भागीदारी भी की है। यह परियोजना 28 सितंबर, 2018 को शुरू की गई थी। इसमें रेलवे के दुर्लभ चित्रों, वीडियो और प्रतिष्ठित स्थानों की डिजिटल कहानियों के माध्यम से एक अनूठी पहल की गई है। रेल कर्मियों की दिलचस्पी, प्रेरक और वीरतापूर्ण कथाएं भी इसमें हैं। 15 अगस्त, 2018 को रेलवे की समृद्ध

विरासत के बारे में लोगों में जागरूकता फैलाने के लिए भारत के चुनिंदा रेलवे स्टेशनों पर डिजिटल संग्रहालयों की शुरुआत भी की गई है। इन सारे प्रयासों से लोगों की दिलचस्पी रेल धरोहरों के साथ रेल इतिहास में भी बढ़ी है। दिसंबर 2018 में रेलवे के इतिहास में पहली बार भारतीय रेल हेरिटेज चार्टर भी अधिसूचित किया गया। इसमें धरोहरों के प्रति अपनी प्रतिबद्धता को रेखांकित करते हुए भारतीय रेल ने धरोहरों के संरक्षण, रख-रखाव आदि के बारे में व्यापक दिशा-निर्देश तय किए हैं।

### भाप इंजनों की नायाब धरोहर

भाप इंजनों ने दुनिया भर में सबसे लंबे दौर तक रेलों पर राज किया, लेकिन समय और तकनीक बदली तो अधिकतर देशों में वे केवल तस्वीरों में बचे रह गए हैं। आज भी भाप इंजनों में पर्यटकों को आकर्षित करने की संभावनाएं हैं। समय भले बदला हो, भाप इंजन आज भी लोगों के दिलों में बसे हैं। रेल भवन समेत तमाम खास स्थलों पर पुराने रेल इंजनों को प्रदर्शित किया गया है। भारतीय रेल ने करीब 230 पुराने भाप इंजनों को बचा कर रखा है, जिसमें से कइयों की उम्र सौ साल पार कर चुकी है। इनमें से 35 इंजन कार्यरत हैं, जिनकी देखरेख रेवाड़ी हेरिटेज स्टीम सेंटर के जिम्मे है। 2017 से भाप इंजनों के पुनरुद्धार के लिए एक बड़ा प्रयास चला। दक्षिण रेलवे की गोल्डन रॉक कार्यशाला, दक्षिण पूर्व रेलवे की खड़गपुर कार्यशाला और जमालपुर कार्यशाला की मदद से कुछ पुराने इंजनों का पुनरुद्धार किया गया। संरक्षित भाप इंजनों का उपयोग भी समय-समय पर विशेष मौकों पर हेरीटेज वाक और प्रदर्शनियों के लिए हो रहा है।

भाप इंजनों की धरोहर को सहेज कर रखने के लिए रेल मंत्रालय ने 2002 में रेवाड़ी स्टीम शेड को नया रूप देकर



फेयरी क्वीन



रेवाड़ी हेरीटेज स्टीम सेंटर, के नाम से विकसित किया। यह बड़ी और छोटी लाइन, दोनों के इंजनों के रख-रखाव का काम करता है। 1855 का बना दुनिया का सबसे पुराना इंजन फेयरी क्वीन का संरक्षण भी इसमें शामिल है। इसे गिनीज बुक में दुनिया के सबसे पुराने कार्यरत इंजन का दर्जा हासिल है। 2017 में 111 साल पुराने पटियाला स्टेट मोनोरेल को नया रूप देकर राष्ट्रीय रेल संग्रहालय ने चलाना आरंभ किया। भाप इंजन से चलने वाली यह दुनिया की एकमात्र मोनोरेल है।

भारतीय रेल इतिहास में लंबे समय तक राज भाप इंजनों का रहा। इस पर तमाम कवियों-लेखकों ने काफी साहित्य लिखा। 1960 में अपने शिखर दौर में भारतीय रेल पर 10,312 भाप के इंजन थे, जिनकी संख्या 1980 में घट कर 7,469 रह गई। लेकिन आज भारतीय रेल 12,000 हॉर्स पावर के इंजनों से लैस दुनिया के छह सबसे ताकतवर देशों में शामिल हो गई है। मधेपुरा इंजन कारखाना 11 सालों में भारतीय रेल को ऐसे 800 इंजनों को सौंपेगा। इस परियोजना का उद्घाटन प्रधानमंत्री ने 10 अप्रैल, 2018 को किया था। वहीं कोरोना संकट के दौरान ताकतवर 9,000 हॉर्स पावर के मालवाही रेल इंजन बनाने में भी चित्तर्जन रेल इंजन कारखाने को कामयाबी मिली है।

### गौरवशाली अतीत के साक्षी रेलों के संग्रहालय

राष्ट्रीय रेल संग्रहालय हो या बड़ी संख्या में देश के अन्य इलाकों में फैले क्षेत्रीय संग्रहालय या हेरीटेज गैलरियां, वहां उमड़ने वाली भीड़ इस बात की गवाही देती है कि आम लोगों में रेल धरोहरों के प्रति कितना लगाव है। इन जगहों पर भारत की तमाम शानदार धरोहरों और उनके संरक्षण प्रयासों की झलक देखी जा सकती है। इन संग्रहालयों में बड़ी संख्या में युवा और स्कूली बच्चे पहुंचते हैं जो गौरवशाली इतिहास से जुड़ी धरोहरों को देख कर बहुत कुछ हासिल करते हैं।

राष्ट्रीय रेल संग्रहालय में फेयरी क्वीन समेत बहुत कुछ देखने लायक हैं। इसी तरह हावड़ा, चेन्नै, नागपुर, मैसूर, गोरखपुर, वडोदरा और घूम समेत कई अन्य संग्रहालयों और हेरीटेज गैलरियों में रेलों से जुड़ी तमाम नायाब वस्तुएं प्रदर्शित की गई हैं। 1977 में राष्ट्रीय रेल संग्रहालय की स्थापना के बाद तमाम रेल धरोहरों को संरक्षित किया गया। राष्ट्रीय रेल संग्रहालय ने लंबे भारतीय रेल इतिहास से जुड़ी तमाम संपदाओं को सहेजा और संरक्षित कर इसे विश्व स्तरीय बनाया है। 10 एकड़ के दायरे में फैले इस संग्रहालय में हर साल कुछ-न-कुछ रोचक अध्याय जुड़ते रहते हैं।

### भारत की विरासत से रू-ब-रू कराती भारतीय रेल

देश की लाइफ लाइन भारतीय रेल आम मुसाफिरों को बहुत सस्ते

दर पर गंतव्य तक पहुंचाती है, लेकिन यह देश के तमाम हिस्सों में बिखरी दूसरी धरोहरों तक आम लोगों की पहुंच भी बनाती है। यह शाही गाड़ियां भी चलाती है और आम आदमी की हैसियत वाली किफायती गाड़ियां भी। भारतीय रेल और पर्यटन का तो गहरा नाता रहा ही है। मध्यम वर्ग के उभार, विदेशी पर्यटकों के बढ़ते आगमन और 'अतुल्य भारत' जैसे अभियानों ने भारत में इसे और गति दी है। इसके लिए काफी पहले से रेलवे ने अलग से प्रयास किया और टोस संस्थागत तंत्र बनाया। रेल मंत्रालय के अधीन पीएसयू आईआरसीटीसी घरेलू और अंतराष्ट्रीय पर्यटन को प्रोत्साहित करने की दिशा में खास प्रयासरत है। उच्च गुणवत्ता की खानपान सेवाएं भी यह मुहैया कराता है और रेल पर्यटन और तीर्थाटन को बढ़ावा देने के लिए रेलगाड़ी, सड़क और हवाई यात्रा के साथ होटल जैसी सुविधाएं भी उपलब्ध कराता है। यह लगजरी पर्यटन रेलगाड़ियां, भारत दर्शन रेलगाड़ियां, तीर्थ विशेष रेलगाड़ियां और राज्य तीर्थ रेलगाड़ियां भी चलाता है।

'भारत दर्शन' गाड़ी आम आदमी को किफायती दामों पर यात्रा कराती है। इसके पैकेज में रेल किराया, भोजन और स्थानीय स्थलों का भ्रमण भी शामिल है। रेलवे के कुछ बेहद खास सर्किटों में देवी सर्किट, ज्योतिर्लिंग सर्किट, जैन सर्किट, ईसाई सर्किट, मुस्लिम और सूफी सर्किट, सिख सर्किट और बौद्ध सर्किट जैसी पहल खास है। रेलवे ने विवेकानंद सर्किट पर्यटक गाड़ियां, गांधी सर्किट गाड़ियां, किसान यात्रा स्पेशल गाड़ी, टाइगर एक्सप्रेस, आस्था सर्किट गाड़ी आरंभ करके एक नया इतिहास रचा है। तमाम खंडों पर जहां रेलवे टूर पैकेज के साथ कई गाड़ियां चला रही है, वहीं राज्यों के पर्यटन निगमों की मदद से पैलेस ऑन व्हील्स, रॉयल राजस्थान ऑन व्हील्स, डेक्कन ओडिसी और गोल्डन चैरिएट गाड़ियां चला रही है। हाल के सालों में बौद्ध सर्किट भी खासा लोकप्रिय हुआ है। पहले इसी रूट पर 2007 में महापरिनिर्वाण एक्सप्रेस चली, जिसने 2009 में



पैलेस ऑन व्हील्स ट्रेन में महाराजा रेस्तरां का आंतरिक दृश्य





बीते दिनों की यादें ताजा करातीं नायाब धरोहरें - हुबली रेल संग्रहालय

राष्ट्रीय पर्यटन पुरस्कार भी हासिल किया। इसकी कुछ कमियों को दूर करते हुए 12 कोचों की अत्याधुनिक बुद्धिस्ट सर्किट ट्रेन दिसंबर 2018 में आरंभ की गई। यह बड़ी संख्या में देसी-विदेशी पर्यटकों को आकर्षित कर रही है।



जमालपुर रेल इंजन कारखाना

### बदलती तकनीक के साथ कदमताल

जैसे तमाम उद्योगों में समय के साथ तकनीकों बदली हैं, भारतीय रेल ने भी खुद को केवल बदला ही नहीं बल्कि बाकियों से अग्रणी रही। भाप इंजन, मीटर गेज और छोटी लाइन की तमाम पुरानी रेलगाड़ियां सेवा से बाहर हो गईं तो इनके रख-रखाव में लगे लोगों को भी खुद को बदलना पड़ा। नयी पीढ़ी पुरानी तकनीक से वाकिफ नहीं थी। भाप इंजन के वाल्व को सेट करना या लकड़ी के बने सैलूनों के दरवाजों को ठीक करने वाले कारीगरों को खोजना आज कठिन है। यही नहीं, इंजन और कोच में लगने वाले सामानों, जैसे ब्लॉक इंस्ट्रुमेंट्स, उनके टोकन, टोकन मशीन, सिग्नल मशीन, वैक्यूम एक्जॉस्टर आदि भी दशकों पहले सेवा से बाहर हो चुके हैं, उनके जानकारों की संख्या बहुत सीमित है।

रेलवे के कई पुराने कारखानों का भी रोचक इतिहास है। उन्होंने तमाम धरोहरों को सहेजने में अहम भूमिका भी निभाई है। पश्चिमी बंगाल में कांचरापाड़ा कारखाना देश के सबसे पुराने कारखानों में है, जिसकी स्थापना सन् 1863 में तत्कालीन असम बंगाल रेलवे ने की थी। अजमेर केंद्रीय कारखाने में 2002 में अपनी स्थापना के 125 साल के खास मौके पर कुछ पहल हुई। इसके लोको कारखाने ने एक धरोहर कक्ष की स्थापना की, जिसमें कारखाने के गौरवशाली इतिहास के साथ भाप इंजन, डीजल इंजन और युद्ध सामग्री के डिजाइन आदि को प्रदर्शित किया गया है। वहीं इसके कैरिज कारखाने में मीटर गेज की मूल 'पैलेस आन व्हील्स' का एक कोच ही धरोहर कक्ष के रूप में स्थापित है। यद्यपि कई अनमोल धरोहरों को प्रदर्शित और संग्रहीत किया गया है, लेकिन आज जरूरी है कि कंप्यूटरीकरण के साथ अत्याधुनिक तकनीकों से जुड़ी सामग्रियों को भी संकलित और संयोजित किया जाए। ■

वरिष्ठ पत्रकार और लेखक

# परेल वर्कशॉप ने कालका-शिमला खंड हेतु जेडडीएम3 नैरो गेज लोको का निर्माण किया

**म**ध्य रेल की लोको वर्कशॉप, परेल, मुम्बई ने उत्तर रेलवे के लिए 5वां नैरो गेज लोकोमोटिव का निर्माण किया है। इस लोको का उपयोग उत्तर रेलवे के अंबाला मंडल के कालका-शिमला रेलवे खंड पर यात्री और मालगाड़ियों के लिए किया जाएगा।

कालका-शिमला रेलवे 2 फीट 6 इंच (762 मिमी) गेज की रेलवे है जो हिमालय की तलहटी में चलती है। 97 किमी के मार्ग में 1,400 मीटर की ऊंचाई है। यह यूनेस्को की विश्व धरोहर रेलवे है।

## परेल वर्कशॉप और जेडडीएम3 NG लोको

मध्य रेल परेल वर्कशॉप को 12 लोकोमोटिव का आर्डर दिया गया था उसमें से यह 5वां लोकोमोटिव है। इस कारखाना ने नवम्बर 2019 से अब तक चार ऐसे लोको का निर्माण और प्रेषण किया है। यह लॉकडाउन अवधि के दौरान सामाजिक दूरियों के मानदंडों और सीमित संसाधनों का पालन करते हुए निर्मित तीसरा लोको है।

## लोकोमोटिव की विशेषताएं

इन लोको से आगे की ट्रैक की अच्छी दृश्यता के साथ तथा अंत से ड्राइव करने के लिए दोहरी कैब की सुविधा प्रदान की गई। सर्दियों की गंभीर परिस्थितियों में काम करने में सक्षम बनाने के लिए इसे कोल्ड स्टार्ट से लैस किया गया है।



आवश्यकता के अनुसार यह इंजन को ठंडा करने के लिए 'ऑन डिमांड कूलिंग सिस्टम' से लैस है।

एयर ब्रेक ब्रॉड गेज लोको के समान है। डीजल इंजन के प्रदर्शन मापदंडों को इलेक्ट्रॉनिक स्क्रीन पर प्रदर्शित किया जाता है। इस लोको में सेफ्टी फीचर्स, जैसे कि ऑटोमेटिक इमरजेंसी ब्रेकिंग, विजिलेंस कंट्रोल डिवाइस और रिकॉर्डर के साथ इलेक्ट्रॉनिक स्पीडोमीटर भी दिए गए हैं।

एयर ब्रेक ट्रेलिंग लोड की भविष्य की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए हैवी-ड्यूटी कम्प्रेसर स्थापित किए गए हैं। ड्राइवर कैब के दोनों तरफ हैंड ब्रेक उपलब्ध कराए गए हैं। ■

# मंडीदीप स्टेशन से 100 ट्रैक्टर बांग्लादेश भेजे गए

**र**ेल के माध्यम से माल परिवहन के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा कई आकर्षक प्रोत्साहन योजनाएं लागू की गई हैं, जिनकी जानकारी माल परिवहन से जुड़े सभी व्यापारियों को दी जा रही है और प्रोत्साहन योजनाओं का लाभ उठाते हुए उन्हें अधिक से अधिक माल रेलवे के जरिये परिवहन करने के लिए प्रेरित किया जा रहा है। इसी कड़ी में भोपाल मंडल द्वारा किए जा रहे निरंतर प्रयासों के फलस्वरूप मंडीदीप स्टेशन से 2 अक्टूबर, 2020 को 100 आयशर ट्रैक्टर 25 एएमजी (डिब्बों) में लोड कर बेनापोल (बांग्लादेश) भेजे गए। इससे रेलवे को 18.23 लाख रुपये का राजस्व प्राप्त हुआ। भोपाल मंडल के इतिहास में पहली बार ट्रैक्टरों का परिवहन मालगाड़ी द्वारा दूसरे देश को किया गया। ■





## महाप्रबंधक मध्य रेल की मुंबई मंडल क्षेत्र के सांसदों संग बैठक



**म**ध्य रेल के महाप्रबंधक श्री संजीव मित्तल ने 2 दिसम्बर, 2020 को मुंबई मंडल क्षेत्र के सांसदों श्री अरविन्द सावंत, श्री राजन विचारे, डॉ. श्रीकांत शिंदे, श्री कपिल मोरेश्वर पाटिल, श्री श्रीरंग अप्पा बारने, श्री राजेन्द्र गावित, श्री मनोज कोटक और श्री शलभ गोयल, मंडल रेल प्रबंधक, मुंबई मंडल, के साथ

वेबिनार के माध्यम से एक बैठक की।

इस बैठक में मध्य रेल के मुंबई मंडल से संबंधित विभिन्न मुद्दों पर विचार-विमर्श किया गया। श्री डी के सिंह, प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक, श्री मणि जीत सिंह, प्रधान मुख्य वाणिज्य प्रबंधक, श्री मनोज शर्मा, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण), श्री अश्वनी सक्सेना, प्रधान मुख्य अभियंता, श्री ए.के. तिवारी, प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता, श्री आर.एस. खुराना, अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक, एमआरवीसी, श्री राजेंद्र धायटकर, चीफ इंजीनियर, सिडको, श्री साकेत मिश्रा, महाप्रबंधक के सचिव और श्री दिनेश वशिष्ठ, उप महाप्रबंधक, सीएसएमटी मुंबई इस अवसर पर उपस्थित थे। ■

## मध्य रेल ने नवम्बर में रिकॉर्ड माल ढुलाई की

**म**ह नवम्बर 2020 में मध्य

रेल ने 5.65 मिलियन टन माल लदान किया, जबकि नवम्बर 2019 में 5.58 मिलियन टन का लदान हुआ था, जिसमें 1.3% सुधार हुआ है। व्यावसायिक विकास इकाइयों ने आक्रामक तरीके से डोलोमाइट, कपास की भूसी, कपास के बीज का तेल कोक, चावल और फ्लाई-ऐश की नागपुर मंडल, भुसावल मंडल से भूसी, पुणे मंडल से एग्रो आधारित पोटाश जैसे नए यातायात हासिल करने के लिए विपणन किया है।



इस साल मध्य रेल से ऑटोमोबाइल लोडिंग 155 रक तक पहुंच गई है। बांग्लादेश में ऑटोमोबाइल का निर्यात यातायात विभिन्न टर्मिनलों से कैप्चर किया गया है और अक्टूबर और नवम्बर 2020 में लोडिंग ने लगातार 30 रक क्रॉस किए। नवम्बर 2020 में मुंबई मंडल द्वारा हासिल किए गए 1,252 वैगनों / दिन की अब तक की सबसे अधिक लोडिंग, भुसावल मंडल ने अक्टूबर 2020 में 21 रक का एनएमजी ट्रैफिक सबसे अधिक लोड किया और नवम्बर में भी 21 रक पर एनएमजी ट्रैफिक लोड किया गया है। किसान रेल द्वारा अब तक 41 ट्रिप में 13,513 टन पेरिशेबिलिटी और अन्य वस्तुओं का परिवहन किया गया है। पहली बार 23 टन केले को जेरु स्टेशन से लोड किया गया। कोविड के दौरान अब तक 649 पार्सल ट्रेनें चलाई गई हैं। भिवंडी, पंढरपुर, सांगोला, बेलवंडी, कोपरगाँव, मोदलंब, जियूर, लासलगाँव, वारुद ऑरेंज सिटी, कटोल, पांडुर्ना, नरखेर और कलमेश्वर स्टेशन भी पार्सल यातायात को आकर्षित कर रहे हैं। ■

## मध्य रेल पर 'सतर्कता जागरूकता सप्ताह' सम्पन्न

**म**ध्य रेल पर 'रेल सतर्कता जागरूकता सप्ताह' सफलतापूर्वक सम्पन्न हो गया। समापन समारोह में श्री उज्ज्वल निकम, विशेष लोक अभियोजक, मुख्य अतिथि थे। समापन समारोह की अध्यक्षता मध्य रेल के अपर महाप्रबंधक श्री बी के दादाभोय ने की। श्री निकम ने 'सतर्क भारत, समृद्ध भारत' विषय पर चर्चा करते हुए कहा कि देश के प्रत्येक नागरिक को अपने आसपास के माहौल के प्रति सजग और सतर्क रहकर जिम्मेदारी निभानी चाहिए। उन्होंने आतंकी हमलों के दौरान रेलवे कर्मियों के 'प्रेजेंस आफ माइंड' की सराहना की। उन्होंने एक सवाल-जवाब सत्र के दौरान रेलवे अधिकारियों के साथ वार्तालाप किया। विभागों के प्रधान प्रमुख, सभी मंडलों के मंडल रेल प्रबंधक और मध्य रेल के अन्य वरिष्ठ अधिकारी वेब लिंक के माध्यम से समारोह में शामिल हुए।



ऑनलाइन सेमिनार, क्विज प्रतियोगिता, स्लोगन प्रतियोगिता, हिंदी निबंध प्रतियोगिता, वाद-विवाद और कर्मचारी शिकायत निवारण शिविर और सतर्कता अधिकारियों और निरीक्षकों के ऑनलाइन अंतर-सक्रिय सत्र जैसी विभिन्न गतिविधियों को 'सतर्कता जागरूकता सप्ताह' के एक हिस्से के रूप में आयोजन किया गया था। ■



# पूर्वोत्तर सीमा रेलवे : नव नियुक्त रेसुब कांस्टेबलों की पासिंग आउट परेड आयोजित

रेसुब प्रशिक्षण केंद्र, दोमोहानी, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में 21 सितम्बर, 2020 को 196 रेसुब कांस्टेबलों की पासिंग आउट परेड का आयोजन किया गया। महाप्रबंधक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे श्री संजीव राय ने गार्ड ऑफ ऑनर का निरीक्षण किया। 8 महीने की कठिन प्रशिक्षण के उपरांत भर्ती किए गए कुल 196 कांस्टेबलों (उत्तर रेलवे-120, पूर्व मध्य रेलवे-29, उत्तर मध्य रेलवे-24, पूर्व रेलवे-20, पूर्वोत्तर रेलवे-02 एवं पूर्वोत्तर सीमा रेलवे-1) ने पासिंग आउट परेड (पीओपी) में भाग लिया। महाप्रबंधक द्वारा 5 श्रेष्ठ रंगरूटों को मेडल एवं अनुशंसा-पत्रों से सम्मानित किया गया। कार्यक्रम के दौरान प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त/रेसुब/पूर्वोत्तर सीमा रेलवे मौजूद थे। ■



# पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा वर्धित प्रोत्साहनों के साथ वैकल्पिक गुड्स शेडों के प्रयोग की अनुमति

नितियों में व्यापक बदलाव के तहत भारतीय रेल ने व्यस्त गुड्स शेडों पर दबाव कम करने के लिए उनके निकटवर्ती वैकल्पिक गुड्स शेडों के इस्तेमाल की अनुमति प्रदान कर दी है। विभिन्न गुड्स शेडों पर संभाली जाने वाले ट्रैफिक पर किए गए आकलन के अनुसार यह पता चला है कि कुछ गुड्स शेड काफी व्यस्त रहते हैं, जिसके कारण उन गुड्स शेडों में लोडिंग पर प्रायः रुकावट आती है, जबकि उन गुड्स शेडों के निकट अन्य गुड्स शेडों का कम इस्तेमाल होता है।

इसलिए, इस क्रम में इन कम इस्तेमाल होने वाले गुड्स शेडों का बेहतर तरीके से इस्तेमाल कर उस क्षेत्र में लोडिंग में सुधार लाया जाए। अब यह निर्णय लिया गया कि व्यस्त गुड्स शेडों के स्थान पर इन वैकल्पिक गुड्स शेडों का प्रयोग करने वाले ग्राहकों (परिवहनकर्ताओं) को प्रोत्साहन दिया जाएगा।

साधारणतः एक परिवहनकर्ता को बुक की गई ट्रैफिक के लिए टर्मिनल शुल्क के रूप में प्रति टन रु. 20 की दर से भुगतान करना होता है, जो प्रति रैक (लगभग) रु. 50,000 के करीब पड़ता है, परंतु अगर व्यापारी निकटवर्ती वैकल्पिक गुड्स शेड का प्रयोग करने का निर्णय लेते हैं, तो उन्हें अधिभार शुल्क का भुगतान नहीं करना पड़ेगा, जिसका अर्थ हुआ कि प्रति रैक (लगभग) रु. 50,000 के करीब बचत होगी।

वैकल्पिक गुड्स शेडों के इस्तेमाल से न केवल अतिरिक्त दबाव कम होगा बल्कि फ्रेट रैक के वापस आने के समय में



आजरा स्टेशन गुड्स शेड

भी कमी आएगी। व्यापारी बुक किए गए रैक को उनके गंतव्य तक तेजी से पहुंचने की उम्मीद कर सकते हैं। इसके अलावा लोडिंग तथा अनलोडिंग की प्रतीक्षा अवधि में भी महत्वपूर्ण रूप से कमी आएगी।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में 5 व्यस्त गुड्स शेडों का चयन किया गया है तथा उन प्रत्येक के लिए जो वैकल्पिक गुड्स शेड अधिसूचित किए गए हैं, वे हैं - बाईहाटा गुड्स शेड, जो आजरा गुड्स शेड का वैकल्पिक रूप है, पाठशाला पब्लिक साइडिंग, जो बारपेटा रोड गुड्स शेड का वैकल्पिक रूप है, सूरजाकमाल गुड्स शेड जो किशनगंज गुड्स शेड का वैकल्पिक रूप है बागडोगरा गुड्स शेड जो न्यू जलपाईगुड़ी गुड्स शेड का वैकल्पिक रूप है, तथा बिहारा गुड्स शेड जो सलचापाड़ा गुड्स शेड का वैकल्पिक रूप है। यह कदम काफी कम समय सीमा के अंदर पूर्वोत्तर क्षेत्र से ज्यादा से ज्यादा सामग्रियों के परिवहन में मददगार साबित होगा। ■

## कोच रख-रखाव डिपो, गुवाहाटी ने शुरू किया 'मेक इन इंडिया' 3डी कम्पोनेंट प्रिंटर

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कोच रख-रखाव डिपो, गुवाहाटी ने 16 सितम्बर, 2020 से आवश्यकतानुसार इन-हाउस डिजाइन एवं प्रिंट कोच उपकरणों के लिए 'मेक इन इंडिया' 3डी कम्पोनेंट प्रिंटर का प्रयोग आरम्भ किया है। यह अपने आप में भारतीय रेल के किसी भी डिपो में इन हाउस उपकरणों के निर्माण के लिए 3डी कम्पोनेंट प्रिंटर का प्रथम इस्तेमाल है।

उल्लेखनीय है कि रेल कोचों में कई तरह की विशिष्ट मदों यानि स्नैक ट्रेक नॉब, अलार्म चैन खींचने की कुंडी, कोच डोर कुंडी इत्यादि का इस्तेमाल किया जाता है, जो अस्वाभाविक डिजाइन तथा सिर्फ रेलवे में प्रयोग होने के लिए बाजार में उपलब्ध नहीं होते हैं। इस 3डी उपकरण प्रिंटर द्वारा कोचों में स्थापित करने के लिए एवं तुरंत उपलब्ध कराने के लिए इस तरह की मदों का विशेष रूप से



निर्माण किया जाता है। अन्य कुछ मदों को भी चिन्हित किया गया है जो अपने अस्वाभाविक डिजाइन, इस्तेमाल तथा कुछ के स्रोत कम होने तथा कुछ अल्प मात्रा में आपूर्ति के कारण खुले बाजार में उपलब्ध नहीं होते हैं।

सभी मदों को अब इन-हाउस मुद्रित किया जा सकता है तथा बिक्रेता के जरिए बेचे जाने की तुलना में आधी कीमत पर इस्तेमाल किए जाने वाले केंद्र तक कम समय में उपलब्ध कराया जा सकता है।

लागत में बचत के साथ यह हमारी ट्रेनों में यात्री सुविधा में सुधार को सुनिश्चित करेगा, इस तरह ट्रेनों में यात्रियों के संतुष्टि स्तर में भी सुधार आएगा। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कोच रख-रखाव डिपो, गुवाहाटी

कोचों के वातावरण में और सुधार लाने के लिए विभिन्न नए यंत्रों तथा विधियों का सफतलापूर्वक इस्तेमाल कर रही है जिससे कि यात्री आरामदायक यात्रा कर सकें। ■

## पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा बीडीयू की पहल से नई सामग्रियों का परिवहन

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने पहली बार पिछले सप्ताह एनएमजी यडिप वैगनों के जरिए ट्रैक्टरों को बुक करने में सफलता हासिल की। रंगिया मंडल के अधीन चंगसारी रेलवे साइडिंग से 22 सितम्बर, 2020 को प्रत्येक रैक में 25 वैगनों से युक्त दो रैकों में कुल 310 मोटर ट्रैक्टर लोड किए गए। चंगसारी में लोड किए गए ट्रैक्टरों को उत्तर प्रदेश के दादरी इनलैंड कंटेनर डिपो के लिए बुक किया गया। परिणामस्वरूप, लगभग रु. 32 लाख का अतिरिक्त राजस्व का उपार्जन प्राप्त हुआ।

एक और पहल के तहत 27 सितम्बर, 2020 को चंगसारी से 2,980 कार्टन दूध तथा स्नैक्स जैसी खाद्य सामग्रियां अगरतला में अनलोडिंग के लिए बुक की गईं, जिसके परिणामस्वरूप करीब रु. 84,000 का राजस्व प्राप्त हुआ। महीने के आरम्भ में अजारा तथा चंगसारी साइडिंग से नाहरलैगून के लिए पहली बार पेप्सी रेंज के पेय उत्पादों को लोड किया गया।

उल्लेखनीय है कि माल परिवहन के आयतन को बढ़ाने के क्रम में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देशावलियों के अनुसार सभी पांचों मंडलों यानि कटिहार, अलीपुरदुआर, रंगिया, लामडिंग तथा तिनसुकिया तथा जोनल मुख्यालय स्तर पर बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट (बीडीयू) की स्थापना की गई है।

ट्रेन द्वारा आवागमन के लिए नई ट्रैफिक हासिल करने के लिए ये बीडीयू अपने संबंधित क्षेत्रों के अंदर व्यापारियों तथा औद्योगिक प्रतिष्ठानों से नियमित सम्पर्क करते हैं। व्यापारिक निकायों अथवा व्यवसायियों से प्राप्त प्रस्तावों का समुचित विश्लेषण व विकसित किया जाता है तथा आवश्यक पड़ने पर सहायता प्रदान की जाती है।

इन बीडीयू के गठन के जरिए भारतीय रेल विभिन्न नॉन-बल्क सामग्रियों के परिवहन में अपनी हिस्सेदारी बढ़ाने के लक्ष्य पर ध्यान केंद्रित कर रही है। आयतन के मामले में काफी विशाल इन ट्रैफिक को पारम्परिक रूप से सड़क मार्ग में लाया-ले जाया जाता है। रेलवे अपने माल लोडिंग परिदृश्य में सुधार लाने के लिए इस क्षेत्र की ट्रैफिक को आकर्षित करने की योजना बना रही है। कम दूरी के लिए कम मात्रा में मालों के परिवहन के लिए कई तरह की प्रोत्साहन योजनाएँ भी प्रस्तावित की जा रही हैं। स्थानीय अर्थव्यवस्था के हित में तथा छोटे व्यापारियों के लाभ के लिए मालों की बुकिंग तथा लोडिंग/अनलोडिंग के लिए कई नए लोकेशन/स्टेशन खोल दिए गए हैं। कोविड-19 महामारी के कारण देश के व्यावसायिक परिदृश्य में हुए बदलाव की वजह से यह कदम आवश्यक हो चुका है। ■

# पार्सल ट्रेनों का परिचालन पैक किए हुए सामानों की तेजी से डिलीवरी में सहायक साबित

**को**विड-19 महामारी के मद्देनजर सभी नियमित यात्रीवाही ट्रेनों के रद्द रहने के कारण, वर्तमान वित्त वर्ष भारतीय रेल के लिए काफी चुनौतीपूर्ण रहा है। सभी नियमित यात्रीवाही ट्रेनों के अभी भी बंद रहने के कारण राजस्व में भारी कमी आई है। सिर्फ कुछ स्पेशल पैसेंजर ट्रेनें चल रही हैं। राजस्व में आई इस कमी को पूरा करने के लिए मार्च, 2020 में देश व्यापी लॉकडाउन आरम्भ होने के साथ ही विभिन्न तरह के नए-नए उपाय किए गए हैं। किए गए नए उपायों में से यात्रीवाही ट्रेनों की तरह की निर्धारित समय-सारणी के अनुसार सैकड़ों पार्सल ट्रेनों का परिचालन शामिल था।

कम खर्चीले तथा समय में बचत होने के कारण लंबी दूरी तथा छोटी दूरी, दोनों क्षेत्रों में ये ट्रेनें काफी लोकप्रिय साबित हुईं। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने अप्रैल 2020 से 30 सितम्बर, 2020 तक के दौरान 750 से भी अधिक समय-सारणीबद्ध पार्सल ट्रेनों का परिचालन किया है। सितम्बर के दौरान 7,077 टन से भी अधिक पार्सल सामानों की ढुलाई की गई। वर्तमान महामारी के दौरान आवश्यक खाद्य सामग्रियों, दुग्ध उत्पादों, वनस्पतियों इत्यादि की आपूर्ति की शृंखला को बरकरार रखने में यह सहायक साबित हुई। इस महीने पार्सल ट्रैफिक से रु 3.33 करोड़ का राजस्व अर्जित किया गया।

इस पार्सल ट्रेनों में ग्राहकों को सुविधा प्रदान करने तथा ट्रैफिक में वृद्धि के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के सभी पांचों मंडलों में पूर्ण समर्पित अधिकारियों की टीम गठित की गई। इस टीम को बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट (बीडीयू) कहा जाता है, जो छोटे एवं मध्यम तथा औद्योगिक प्रतिष्ठानों के लिए एकल खिड़की तंत्र के रूप में काम करती है। पार्सल ट्रैफिक में सुधार लाने के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा हाल ही में



कई कदम उठाए गए हैं, जिनमें से कुछ निम्नलिखित हैं:

- पूर्वोत्तर सीमा रेलवे का प्रथम निजी फ्रेट टर्मिनल न्यू जलपाईगुड़ी में शुरू किया गया
- फरकाटिंग तथा न्यू तिनसुकिया स्टेशनों को ऑटोमोबाइल ट्रैफिक की संभलाई के लिए खोल दिया गया
- न्यू हरागजाओ स्टेशन बहिर्गामी स्टोन चिप्स तथा बोल्ट्स ट्रैफिक की संभलाई के लिए खोल दिया गया।

पूर्ववर्ती महीनों में भी पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने विभिन्न प्रकार के सामानों की लोडिंग तथा अनलोडिंग के लिए कई स्टेशनों को अनुमति प्रदान की है, जिससे स्थानीय व्यापारियों को सहायता मिल रही है। ■

## महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे ने नई दिल्ली-अम्बाला रेल सेक्शन का निरीक्षण किया

**श्री** आशुतोष गंगल, महाप्रबंधक, उत्तर रेलवे ने 31 अक्टूबर को नई दिल्ली-अम्बाला रेल सेक्शन का निरीक्षण किया। निरीक्षण के दौरान श्री एस.सी. जैन, मंडल रेल प्रबंधक, दिल्ली तथा अन्य वरिष्ठ रेल अधिकारीगण भी उनके साथ उपस्थित थे।

निरीक्षण के दौरान महाप्रबंधक ने सोनीपत, करनाल, कुरुक्षेत्र तथा अम्बाला छावनी रेलवे स्टेशनों का औचक निरीक्षण भी किया। निरीक्षण के दौरान उनका सुरक्षा बिंदुओं पर विशेष ध्यान रहा तथा उन्होंने संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता देने को कहा। श्री गंगल ने इन स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का भी निरीक्षण किया और निर्देश दिए कि स्टेशन परिसर में स्वच्छता बनाए रखें। निरीक्षण के दौरान स्टेशनों पर स्वच्छता संतोषजनक पाई गई। ■





## उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक ने कार्य-निष्पादन समीक्षा बैठक का आयोजन किया



उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक, श्री आशुतोष गंगल ने 2 दिसम्बर को प्रधान कार्यालय, बड़ौदा हाउस, नई दिल्ली में वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से उत्तर रेलवे के विभागाध्यक्षों के साथ एक कार्य-निष्पादन समीक्षा बैठक का आयोजन किया। बैठक में विशेष रूप से संरक्षा और ढाँचागत कार्यों पर ध्यान केन्द्रित

किया गया। श्री गंगल ने बताया कि सभी क्षेत्रीय रेलों में अग्रणी उत्तर रेलवे ने मालभाड़ा लदान में एक और मील का पत्थर स्थापित किया है। उत्तर रेलवे ने नवम्बर 2020 तक 39.50 मिलियन टन मालभाड़ा का लदान किया है जोकि पिछले वर्ष की तुलना में 21.73% अधिक है।

श्री गंगल ने बताया कि इस वर्ष उत्तर रेलवे लदान और आय में भारतीय रेल पर पहले स्थान पर बनी हुई है। उन्होंने विभागाध्यक्षों और मंडल रेल प्रबंधकों को निर्देश दिए कि मालभाड़ा लदान की इस गति को कायम रखें और संरक्षा को प्राथमिकता देते हुए समयपालन बढ़ता को 95% तक बनाए रखें। उत्तर रेलवे ने अप्रैल से नवम्बर, 2020 तक 39.50 मिलियन टन मालभाड़ा का लदान किया है। उन्होंने कहा कि राष्ट्रव्यापी लॉकडाउन के कारण उत्पन्न हुई परिचालनिक चुनौतियों का सामना करते हुए उत्तर रेलवे ने विभिन्न

राज्यों में राशन की दुकानों पर खाद्यान्न की उपलब्धता सुनिश्चित करवाने में महत्वपूर्ण योगदान किया।

महाप्रबंधक श्री गंगल ने कहा कि उत्तर रेलवे अपने उपयोगकर्ताओं को सुरक्षित, सुगम और बेहतर सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रतिबद्ध है। ■

## रेल कोच फैक्ट्री का राइट्स संग समझौता

रेल कोच फैक्ट्री ने एक एहम नीतिगत फैसले के तहत मेसर्स राइट्स लिमिटेड को रेल डिब्बों का सामान बनाने वाली फर्मों की क्षमता और काबिलियत के मूल्यांकन (Capacity cum Capability assessment) करने के लिए आउटसोर्स किया है। पहले यह आरसीएफ के डिजाइन विभाग के इंजीनियरों द्वारा किया जाता था, लेकिन पारदर्शिता बढ़ाने के लिए राइट्स लिमिटेड द्वारा किया जाएगा। इस से आरसीएफ की कार्यप्रणाली में पारदर्शिता और आरसीएफ के साथ विभिन्न फर्मों के व्यवसाय करने में आसानी निश्चित होगी।

मैसर्स राइट्स लिमिटेड (रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकनॉमिक सर्विसेज) रेल मंत्रालय के तहत निर्यात करने वाला एकमात्र सरकारी कंपनी है जो कि कई सेक्टर्स में अपनी कंसल्टेंसी सेवाएं प्रदान करती हैं जिसमें शहरी यातायात, इंफ्रा, एनर्जी, हार्डवे, पोर्ट्स, हवाई अड्डे आदि भी शामिल हैं। इसके पास निरीक्षण इंजीनियरों का अखिल भारतीय नेटवर्क है।

यह ध्यान रहे कि कोविड के चलते प्रतिबंध और एहतियाती उपायों के तहत नई फर्मों की क्षमता और काबिलियत के मूल्यांकन को रोक दिया गया था हालांकि, वर्चुअल निगरानी जरूर जारी रही। इसलिए, इसे अवसर के रूप में देखते हुए आरसीएफ ने नई फर्मों की क्षमता व सह क्षमता आकलन करने



के लिए मैसर्स राइट्स लिमिटेड के साथ एक समझौता ज्ञापन में प्रवेश किया है।

यह कदम जहां और अधिक पारदर्शिता लाएगा, वहीं इस से नई फर्मों के भौतिक निरीक्षण में आने वाली अड़चनें दूर होंगी। यह व्यवसाय करने में आसानी को बढ़ावा देगा क्योंकि नई फर्मों को बहुत कम समय में आरसीएफ के साथ पंजीकरण मिलेगा। यह आरसीएफ के कार्यभार को भी कम करेगा जब मूल्यांकन मैसर्स राइट्स लिमिटेड द्वारा किया जाएगा।

संख्या में वृद्धि होने पर आरसीएफ क्षमता सह क्षमता का आकलन अपने स्तर पर भी करेगा। ■

# दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा 'सतर्कता जागरूकता सप्ताह' का पालन

दक्षिण पूर्व रेलवे के मुख्यालय, गार्डनरीच, कोलकाता एवं इसके चारों मंडलों - खड़गपुर, आद्रा, रांची और चक्रधरपुर में दिनांक 17 अक्टूबर से 02 नवम्बर तक 'सतर्कता जागरूकता सप्ताह' का पालन किया गया।

श्री संजय कुमार महांति, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे ने 27 अक्टूबर, 2020 को वर्चुअल मीडिया के माध्यम से दक्षिण पूर्व रेलवे के मुख्यालय के सभी प्रमुख अधिकारियों, वरिष्ठ अधिकारियों और कर्मचारियों को अखंडता की शपथ दिलाई।

इस दौरान 'सतर्क भारत-समृद्ध भारत' विषय पर कार्यक्रमों की एक श्रृंखला आयोजित की गई। वर्चुअल पोस्टर, लघु फिल्म, एसएमएस अभियान, रेडियो जिंगल्स आदि प्रदर्शित करके मुख्यालय, चारों मंडलों और दक्षिण पूर्व रेलवे की विभिन्न इकाइयों में कार्यक्रम आयोजित किए गए।

समापन के दिन यानी 2 नवम्बर, 2020 को, श्री संजय महाप्रबंधक ने एक सतर्कता बुलेटिन (डिजिटल) जारी किया, जिसका नाम 'मर्यादा' रखा गया।

सप्ताह भर के कार्यक्रम के एक भाग के रूप में, सतर्कता विभाग द्वारा 2 नवम्बर, 2020 को दो ऑनलाइन क्विज प्रतियोगिताएं आयोजित की गईं। रेलवे की स्थापना से संबंधित रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों की भागीदारी के साथ एक ऑनलाइन क्विज प्रतियोगिता और दूसरी रेलवे कर्मचारियों के बच्चों की भागीदारी के साथ सामान्य ज्ञान पर आधारित



ऑनलाइन क्विज प्रतियोगिता आयोजित की गई। सप्ताह के दौरान विभिन्न कार्यक्रमों का आयोजन श्री शंकरधर नायक, वरिष्ठ उप महाप्रबंधक एवं मुख्य सतर्कता अधिकारी, दक्षिण पूर्व रेलवे के मार्गदर्शन में किया गया। श्री नायक ने सभी अधिकारियों और कर्मचारियों को सभी क्षेत्रों में अखंडता बनाए रखने के लिए सतर्क रहने की सलाह दी। सप्ताह के कार्यक्रम कोविड-19 महामारी के कारण स्वास्थ्य प्रोटोकॉल को ध्यान में रखते हुए आयोजित किए गए। ■

## प्रधानमंत्री द्वारा शुरू किए गए जन आंदोलन अभियान में दक्षिण पूर्व रेलवे शामिल

कोविड-19 के मद्देनजर 8 अक्टूबर, 2020 को प्रधान मंत्री द्वारा ट्वीट के माध्यम से जन आंदोलन अभियान की शुरुआत की गई। दक्षिण पूर्व रेलवे, अपने रेलवे कर्मचारी एवं ट्रेनों में सफर करने वाले यात्रियों की सुरक्षा के लिए इस जन आंदोलन में शामिल हुई, ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि त्योहारी सीजन के दौरान रेलवे कर्मचारी और यात्रा करने वाले यात्री कोविड-19 मानदंडों का पालन कर रहे हैं।

दक्षिण पूर्व रेलवे के कर्मचारियों ने कोविड-19 से बचाव के लिए सभी स्वच्छता प्रोटोकॉल का पालन करते हुए, जैसे मास्क पहनना, साबुन से हाथ धोना, 6 फीट की सुरक्षित दूरी बनाए रखना आदि की शपथ ली। वर्चुअल शपथ ग्रहण समारोह में श्री संजय कुमार महांति, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेलवे, श्री अनुपम शर्मा, अपर महाप्रबंधक, विभिन्न विभागों के प्रधान प्रमुख और बड़ी संख्या में दक्षिण पूर्व रेलवे के कर्मचारियों ने भाग लिया।

इस जन अभियान के आयोजन का मुख्य उद्देश्य रेलवे कर्मचारियों एवं यात्रियों के बीच कोविड-19 का मुकाबला करने



और कोरोना वायरस से सुरक्षित रहने के लिए जागृत करना है। कोविड-19 उपयुक्त व्यवहार के बारे में जागरूकता पैदा करने के लिए पोस्टर और बैनर पूरे दक्षिण पूर्व रेलवे के क्षेत्राधिकार में प्रदर्शित किए गए हैं। दक्षिण पूर्व रेलवे के प्रमुख क्षेत्रों में बैनर और पोस्टरों के माध्यम से रेलवे कर्मचारियों एवं यात्रियों के पास इस संदेश को पहुंचाया जा रहा है।

प्रमुख रेलवे क्षेत्रों में बैनर और पोस्टर के माध्यम से एक दूसरे से सुरक्षित दूरी बनाए रखने, सार्वजनिक स्थानों पर मास्क पहनना, हाथों की लगातार धुलाई और सैनिटाइजर का उपयोग इत्यादि के बारे में जागरूक करने जैसी ठोस कार्य योजना है। ■



# महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा ऑपरेशन 'माई सहेली' का शुभारम्भ

दक्षिण पूर्व रेलवे की आरपीएफ का उद्देश्य महिला की सुरक्षा के मुद्दे पर सार्वजनिक तौर पर जागरूकता बढ़ाना और उन्हें सुरक्षित एवं आरामदायक यात्रा प्रदान कराना है। इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए पायलट प्रोजेक्ट के रूप में 'माई सहेली' शुरू किया गया है।

आरंभिक तौर पर दक्षिण पूर्व रेलवे के हावड़ा से शुरू होने वाली तीन ट्रेनों को इस पायलट प्रोजेक्ट के तहत लिया गया है। हावड़ा-यशवंतपुर दुरंतो स्पेशल ट्रेन को 18 सितम्बर, 2020 से पहली पायलट ट्रेन के रूप में लिया गया है, इसके बाद 20 सितम्बर, 2020 से हावड़ा-अहमदाबाद स्पेशल और 21 सितम्बर, 2020 से हावड़ा-मुंबई स्पेशल को शामिल किया गया है।

श्री डी.बी. कसार, आईजी सह प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त, दक्षिण पूर्व रेलवे ने कहा कि दक्षिण पूर्व रेलवे के सुरक्षा नियंत्रण ने प्रत्येक पायलट ट्रेन की महिला यात्रियों का एक ब्रॉडकास्ट ग्रुप बनाया है। नियमित संपर्क में रहने के लिए सभी महिला यात्रियों को शुरुआत, मध्य यात्रा और यात्रा के अंत से



पहले भी बल्क मैसेज भेजे जाते हैं। यदि सूचित ठहराव स्टेशन रात्रि 23:00 बजे से 06:00 बजे हो तो आरपीएफ स्टाफ ट्रेन के बाहर मौजूद रहता है और यदि आवश्यकता होती है, तो वह ट्रेन में प्रवेश करता है। गंतव्य स्थान पर महिला यात्रियों से प्रतिक्रिया भी ली जाती है। ■

## मेट्रो रेलवे में 'सतर्कता जागरूकता सप्ताह' का आयोजन

मेट्रो रेलवे, कोलकाता ने 27 अक्टूबर से 2 नवम्बर, 2020 तक सतर्कता जागरूकता सप्ताह का आयोजन किया। 'सतर्कता जागरूकता सप्ताह, 2020' का विषय था 'सतर्क भारत, समृद्ध भारत'।

श्री एस.के. श्रीवास्तव, अतिरिक्त महाप्रबंधक ने 27 अक्टूबर, 2020 को इस कार्यक्रम के एक अंश के रूप में, मेट्रो रेल भवन में मेट्रो रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों को जीवन के सभी क्षेत्रों में सत्यनिष्ठा और कानून के शासन को बनाए रखने के लिए सत्यनिष्ठा की शपथ दिलाई। उस दिन मेट्रो रेलवे के अन्य कार्यालयों में भी सत्यनिष्ठा की शपथ दिलाई गई।

श्री मनोज जोशी, महाप्रबंधक ने 28 अक्टूबर, 2020 को सतर्कता ई-बुलेटिन 2020 जारी किया। श्री जोशी ने सभी मेट्रो अधिकारियों और कर्मचारियों को निर्धारित नियमों, विनियमों एवं प्रक्रियाओं का पालन करने और कर्तव्य निर्वहन के दौरान भ्रष्टाचार के खिलाफ सतर्क रहने की सलाह दी।

'सतर्कता जागरूकता सप्ताह' के अवसर पर आयोजित एक आभासी (वर्चुअल) बैठक की अध्यक्षता करते हुए, उन्होंने सभी को जनहित में कार्य करने की सलाह दी। उन्होंने कहा कि



भ्रष्टाचार मुक्त समाज निश्चित रूप से देश में विकास और समृद्धि को सब तरह से आगे ले जाएगा।

'सतर्कता जागरूकता सप्ताह' के दौरान भ्रष्टाचार के खिलाफ मेट्रो कर्मचारियों की जागरूकता बढ़ाने के लिए 29 अक्टूबर, 2020 को एक प्रश्नोत्तरी (प्रश्न-मंच) प्रतियोगिता का आयोजन किया गया। मेट्रो यात्रियों के साथ-साथ कर्मचारियों के बीच भ्रष्टाचार के खिलाफ जागरूकता पैदा करने के उद्देश्य से 02 नवम्बर, 2020 को एक शिकायत शिविर भी आयोजित किया गया। ■

## दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में 'एकता दिवस' का आयोजन

**लौ**ह पुरुष सरदार वल्लभ भाई पटेल के जन्मदिन के अवसर पर 31 अक्टूबर को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर के द्वारा सेकरसा ग्राउंड में एक भव्य परेड का आयोजन किया गया। इस 'एकता दिवस' पर आयोजित परेड की कमांड निरीक्षक श्री दिलीप बस्तिया बिलासपुर मंडल संभाल रहे थे, वहीं सेकेंड कमांड उप निरीक्षक सतीश कुमार और महिला उप निरीक्षक मनीषा कुमारी मीणा, बिलासपुर मंडल के हाथों में थी। परेड के मुख्य अतिथि श्री गौतम बनर्जी, महाप्रबंधक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर ने परेड की सलामी ली। ■



## कोरोना के बावजूद भी दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा लदान का बेहतर प्रदर्शन

**द**क्षिण पूर्व मध्य रेलवे को वर्तमान वित्तीय वर्ष 2020-21 में 172.83 मिलियन टन माल ढुलाई का लक्ष्य दिया गया है, जिसे दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे अपने समर्पित रेलकर्मियों के प्रयासों से प्राप्ति की ओर अग्रसर है।

कोरोना जैसी विषम परिस्थिति के बावजूद भी दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने आपदा को अवसर में बदलते हुए न केवल रिकार्ड मेंटेनेंस कार्य किए बल्कि अवसंरचना के लिए कार्य भी तीव्र गति से किया गया। इस वित्तीय वर्ष-2020-21 के 1 अप्रैल से 25 अक्टूबर तक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे 92.62 मिलियन टन माल लदान कर चुकी थी। यह विगत वित्तीय वर्ष 2019-20 के इसी अवधि तक के लदान 92.48 मिलियन टन लदान से कहीं ज्यादा है। पिछले वित्तीय वर्ष की तुलना में अपनी लोडिंग परफॉर्मेंस को संदर्भित तिथि तक पार करने वाली यह समस्त जोनों में प्रथम रेलवे बन गई है। औसत दृष्टि से देखें तो पिछले वर्ष में 01 अप्रैल से 25 अक्टूबर तक लदान का औसत 6,564 वैगन



प्रतिदिन था जबकि वर्तमान वित्तीय वर्ष में यह औसत 6,596 वैगन प्रतिदिन है। महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने तीनों रेल मंडलों के अपने सभी कर्मचारियों एवं अधिकारियों को इसके लिए शुभकामनाएँ दीं एवं बेहतर कार्य के लिए प्रोत्साहित किया। ■

## गांधीजी की जयंती पर श्रमदान का आयोजन

**भारतीय रेल** में 02 अक्टूबर को महात्मा गांधी की 151वीं जयंती तथा भारत रत्न लाल बहादुर शास्त्री जी की जयंती मनाई गई। इस दिन दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे मुख्यालय सहित सभी बिलासपुर, रायपुर एवं नागपुर रेल मंडलों के विभिन्न कार्यालयों में भी विभिन्न प्रकार, जैसे प्लास्टिक के उपयोग को नकारने एवं सफाई को अपने स्वभाव में उतारने की



शपथ दिलाने सहित अनेक कार्यक्रम आयोजित किए गए। मुख्यालय में आयोजित एक कार्यक्रम में महाप्रबंधक श्री गौतम बनर्जी ने राष्ट्रपिता महात्मा गांधी एवं पूर्व प्रधानमंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री जी के चित्र पर श्रद्धासुमन अर्पित किए तथा स्वच्छता संबंधित एवं प्लास्टिक के उपयोग को नकारने की शपथ दिलाई। ■



## दक्षिण पूर्व मध्य रेल सुरक्षा बल द्वारा बल के शहीद हुए सदस्यों को श्रद्धांजलि दी गई

दिनांक 21 अक्टूबर, 1959 को लद्दाख के हॉट स्प्रिंग्स में चीन से लड़ते हुए सीआरपीएफ के 10 जवान शहीद हुए थे। उनकी याद में हर साल 21 अक्टूबर को 'पुलिस स्मृति दिवस' मनाया जाता है। दिनांक 21 अक्टूबर, 2020 को रेलवे सुरक्षा बल/दक्षिण पूर्व मध्य रेल बिलासपुर के महानिरीक्षक सह प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त द्वारा रेल सुरक्षा बल ग्राउंड बिलासपुर में स्थित शहीद स्मारक प्रांगण में शहीद हुए बल सदस्यों को श्रद्धांजलि दी गई।

01 सितंबर, 2019 से 31 अगस्त, 2020 तक शहीद रेलवे सुरक्षा बल के सदस्य मनीष कुमार उप निरीक्षक अंबाला मंडल, उदय राज सिंह मुंबई मंडल, हरि चंद गिरि, सहायक उप निरीक्षक दूसरी वाहिनी रेलवे सुरक्षा विशेष बल गोरखपुर, एम. एम. शरीफ, प्रधान आरक्षक एवं जे. उपेंद्र, प्रधान आरक्षक सिकंदराबाद मंडल, पवन कुमार प्रधान, आरक्षक सोनपुर, संगीता तंजे, महिला प्रधान आरक्षक मुंबई सेंट्रल, धर्मेन्द्र कुमार मीणा, आरक्षक सियालदाह मंडल, रवींद्र प्रताप सिंह, आरक्षक वाराणसी मंडल, एस. रामनाथ बशा, आरक्षक त्रिची मंडल, राम सिंह, आरक्षक कोटा मंडल, राम वीर सिंह गुज्जर, आरक्षक बारहवीं बटालियन आरपीएसएफ ठकुराली, सननी कुमार, आरक्षक रेलवे सुरक्षा बल सियालदाह मंडल अपने



कर्तव्य निर्वहन के दौरान वीरगति को प्राप्त हुए। प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त के अतिरिक्त उप मुख्य सुरक्षा आयुक्त, मंडल सुरक्षा आयुक्त, बिलासपुर, मुख्यालय और मंडल के अधिकारीगण एवं सभी बल सदस्यों के द्वारा रेलवे सुरक्षा बल के शहीदों के साथ-साथ दूसरे अर्ध सैनिक बल के जवानों, राज्य के पुलिस के जवानों, जो वीरगति को प्राप्त हुए हैं, को याद कर सम्मान के साथ श्रद्धांजलि दी गई। ■

## रेलवे सुरक्षा बल के निरीक्षक बहादुरी के लिए 'रेल मंत्री पदक' से सम्मानित

श्री वीरेंद्र कुमार, निरीक्षक रेलवे सुरक्षा बल, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, वर्तमान तैनाती पूर्वोत्तर रेलवे को वर्ष 2019 हेतु बहादुरी के लिए 'रेल मंत्री पदक' से सम्मानित किया गया। श्री वीरेंद्र कुमार, उपनिरीक्षक प्रभारी के पद पर उसलापुर आउटपोस्ट बिलासपुर मंडल में तैनाती के दौरान 21 अगस्त, 2019 को गाड़ी संख्या 18236 बिलासपुर-भोपाल पैसेंजर में अन्य बल सदस्यों के साथ सादी पोशाक में गुप्त निगरानी में तैनात थे। अपराधी उक्त गाड़ी की कलमीटार-करगी रोड स्टेशन के मध्य चैन पुलिंग करके यात्रियों से लूटपाट करने लगे। श्री वीरेन्द्र द्वारा त्वरित कार्रवाई करते हुए



लूटपाट करने वाले एक आरोपी को पकड़ लिया गया। यह देख कर अन्य आरोपियों द्वारा उक्त उपनिरीक्षक पर पत्थरबाजी की गई, जिसके कारण इनकी कलाई में चोट आई। चोट के बावजूद भी वीरेंद्र कुमार ने आरोपी को नहीं छोड़ा। यह देख कर अन्य आरोपी अंधेरे का फायदा लेकर फरार हो गए। पकड़े गए आरोपी को स्थानीय पुलिस को सौंप दिया गया। श्री वीरेंद्र उपनिरीक्षक के पद पर स्पेशल प्रोटेक्शन ग्रुप, सेटलमेंट पोस्ट बिलासपुर एवं निरीक्षक के पद पर कोरबा पोस्ट में अपनी सेवाएं दे चुके हैं। वर्तमान में वे पूर्वोत्तर रेलवे में तैनात हैं। ■

# दक्षिण रेलवे : विष्णुपुरम-तंजावुर बरास्ता कडलूर के विद्युतीकरण का कार्य समापन की ओर

दक्षिण रेलवे अपने व्यापक एवं वृहत नेटवर्क पर महत्वपूर्ण विद्युतीकरण परियोजनाओं को शीघ्रता से पूरा करने की दिशा में अग्रसर है। लॉकडाउन के दौरान अधिक संख्या में यातायात ब्लॉक मिलने से मयिलाडुतुरै-तंजावुर मार्ग के विद्युतीकरण कार्य में तेजी आई है, जोकि विष्णुपुरम जं. से तंजावुर तक बरास्ता कडलूर एवं चिदंबरम के 228 किमी मेन लाइन सेक्शन के अंतिम चरण का विद्युतीकरण कार्य है। रेल विकास निगम लिमिटेड को इस विद्युतीकरण परियोजना के निष्पादन का कार्य सौंपा गया था। इस परियोजना को चरणबद्ध तरीके से पूर्ण किया गया - प्रथम चरण में विष्णुपुरम से कडलूर तक का और उसके बाद कडलूर से मयिलाडुतुरै तक का कार्य। दोनों भागों में रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा अलग-अलग रूप से वैधानिक निरीक्षण किए गए और विष्णुपुरम से मयिलाडुतुरै तक विद्युत लोको पैसेंजर द्वारा संचालित करने के लिए अलग-अलग तौर पर क्लीयरेंस प्राप्त किए गए।

मयिलाडुतुरै से तंजावुर तक विद्युतीकरण परियोजना का अंतिम भाग कोविड लॉकडाउन के कारण पीछे रह गया। कुछ महीनों के पश्चात् राज्य सरकार द्वारा छूट घोषित किए जाने पर इस कार्य में गति आई। अक्टूबर 2020 में मयिलाडुतुरै-तंजावुर विद्युतीकृत सेक्शन पर एक लोकोमोटिव को चलाकर उसका संचालन परीक्षण किया गया। दक्षिण रेलवे ने महाप्रबंधक, दक्षिण रेलवे से अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात् प्रथम बार मयिलाडुतुरै-तंजावुर विद्युतीकृत मार्ग पर विद्युत लोको द्वारा कर्षित माल गाड़ी का भी संचालन किया। इस विद्युतीकृत मार्ग के अंतिम भाग का निरीक्षण करने के लिए रेल संरक्षा आयुक्त को निरीक्षण के लिए आमंत्रित करते हुए संगत कागजात सौंपे गए।



11 नवम्बर, 2020 को रेल संरक्षा आयुक्त, दक्षिण सर्किल, बेंगलुरु ने मयिलाडुतुरै से तंजावुर बरास्ता कुंभकोणम रेल मार्ग के 68 किमी विद्युतीकृत खंड का निरीक्षण किया। रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा मयिलाडुतुरै से तंजावुर जं. तक गति परीक्षण भी किया गया। रेल संरक्षा आयुक्त ने मयिलाडुतुरै-तंजावुर-मयिलाडुतुरै विद्युतीकृत सेक्शन पर यात्री गाड़ियों का संचालन प्रारंभ करने के लिए वैधानिक क्लीयरेंस प्रदान किया है। रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति प्राप्त करने के परिणामस्वरूप इस सेक्शन को यात्री और माल गाड़ियों के संचालन के लिए कमीशन किया गया है। 14 नवम्बर, 2020 को दक्षिण रेलवे ने विद्युत लोको द्वारा कर्षित गाड़ियों जैसे मेन लाइन सेक्शन के रास्ते से तिरुच्चिरापल्लि-चेन्नै-तिरुच्चि एक्सप्रेस विशेष गाड़ियों, तंजावुर और कुंभकोणम के रास्ते से मैसूर-मयिलाडुतुरै एक्सप्रेस विशेष गाड़ियों, कोयंबतूर-मयिलाडुतुरै-कोयंबतूर जन शताब्दी विशेष गाड़ियों का संचालन प्रारंभ कर दिया है। ■





# पश्चिम मध्य रेलवे द्वारा महिलाओं की सुरक्षा हेतु अवंती बाई व अहिल्या बाई टीम का गठन

महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए पश्चिम मध्य रेलवे के भोपाल मंडल पर दो आरपीएफ वाहिनियाँ 'अवंती बाई' एवं 'अहिल्या बाई' का गठन किया गया है। पश्चिम मध्य रेल प्रशासन स्टेशन पर एवं यात्रा के दौरान महिला रेल यात्रियों की सुरक्षा के प्रति अत्यधिक संवेदनशील है। इसी क्रम में भोपाल मंडल पर रेल सुरक्षा बल की दो महिला वाहिनी 'अवंती बाई' एवं 'अहिल्या बाई' स्टेशन पर तथा चलती गाड़ियों में महिला यात्रियों से मिलकर उन्हें यात्रा के दौरान किसी भी संभावित संकट के प्रति सतर्क रहने हेतु जागरूक करेंगी कि वह ऐसे समय में खुद को कैसे सुरक्षित रखें और साथी महिलाओं को भी सतर्क करें और किसी भी संकट के समय में खतरे को भांपकर सुरक्षा हेल्प लाइन नंबर-182 का उपयोग करें, जिससे कि समय रहते उनकी सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके। अवंती बाई वाहिनी भोपाल-बीना, बीना- भोपाल एवं भोपाल-इटारसी, इटारसी-भोपाल के मध्य चलेगी। इसी प्रकार अहिल्या बाई वाहिनी इटारसी-खण्डवा, खण्डवा-



इटारसी एवं इटारसी-भोपाल, भोपाल-इटारसी के मध्य चलेगी। हर वाहिनी में एक सब इंस्पेक्टर, दो महिला कांस्टेबल, एवं दो पुरुष कांस्टेबल शामिल किए गए हैं। ■

## रेलवे सुरक्षा बल की तत्परता से यात्री को वापस मिला कीमती बैग

दिनांक 18 नवम्बर, 2020 को सुश्री शीलू ठाकुर, कांस्टेबल, रेलवे सुरक्षा बल को गाजियाबाद स्टेशन पर सिटी साइड में ऑटो बूथ के पास एक लावारिस बैग मिला। सहायक उप निरीक्षक श्री मनोज राणा के निर्देशन में बैग की सावधानी से जांच करने पर सुश्री शीलू ने पाया कि उसमें एक छात्रा का लाइब्रेरी कार्ड था। उस कार्ड पर दर्ज मोबाईल नंबर पर फोन करने पर पता चला कि वह सुश्री दीक्षा सिंह का था, जो प्रयागराज स्पेशल एक्सप्रेस से आई थीं। बैग में लैपटॉप के अलावा कुछ कैश भी था जिसकी कीमत 50,000 रुपये से अधिक थी। उन्होंने तुरंत लाइब्रेरी कार्ड पर दर्ज नंबर पर डायल किया और छात्रा को सूचित किया। उस समय



छात्रा अपने सामान के गायब होने की वजह से परेशान थी और यह सोचकर कि शायद सामान वापस मिल जाए वापस गाजियाबाद स्टेशन आ रही थी।

वापस आकर गाजियाबाद स्टेशन स्थित रेलवे सुरक्षा बल के कार्यालय में उसने अपना परिचय

दिया। छात्रा का आधार कार्ड लेकर उसकी शिनाख्त की गई और छात्रा को सामान चेक करवाकर उसे वापस कर दिया गया।

बैग वापस पाने के बाद दीक्षा सिंह की खुशी देखने लायक थी, क्योंकि उनके अनुसार लैपटॉप और नकद से भी ज्यादा कीमती वे नोट्स थे जो सिविल सेवा की परीक्षा की दृष्टि से पिछले 2 साल की उनकी मेहनत का नतीजा थे। ■



## 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

# आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना में वातानुकूलित लगेज पावर कार का उत्पादन



एमसीएफ ने अक्टूबर 2020 में प्रथम वातानुकूलित लगेज पावर कार (एल.एस.एल.आर.डी.ए.सी.) का उत्पादन किया, जिसे महाप्रबंधक श्री विनय मोहन श्रीवास्तव ने हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। इस कोच में विभिन्न प्रकार की सुविधाओं का समावेश किया गया है जिसमें 750 के.वी.ए. डीजल जनरेटर के साथ दिव्यांगजनों की सुविधा का विशेष ध्यान रखा गया है।

इसमें 6 दिव्यांगजनों एवं एक ट्रेन मैनेजर के बैठने की व्यवस्था है। इस कोच में अधिकतम वाणिज्यिक उपयोग हेतु 4 टन सामान ले जाने की क्षमता है, साथ ही यह स्वचालित अग्निशमन प्रणाली से सुसज्जित है। एमसीएफ ने माह अक्टूबर में कुल 125 डिब्बों का निर्माण किया। एमसीएफ वर्तमान वित्तीय वर्ष में माह अक्टूबर 2020 तक 726 कोचों का निर्माण कर चुका है। ■

## ‘स्वच्छता पखवाड़ा’ का आयोजन

राष्ट्रपिता महात्मा गाँधी की 151वीं जयन्ती के अवसर पर महाप्रबंधक श्री विनय मोहन श्रीवास्तव के नेतृत्व में स्वच्छ भारत मिशन कार्यक्रम को अधिक प्रभावी बनाने के लिए एमसीएफ में स्वच्छता शपथ, श्रमदान एवं वृक्षारोपण कार्यक्रम का आयोजन किया गया। इस अवसर पर कचरा प्रबंधन की शुरुआत की गई। इस कचरा प्रबंधन से एमसीएफ को तो स्वच्छ रखने में मदद मिलेगी ही, साथ ही इससे प्राप्त होने वाले जैविक खादों से एमसीएफ को हरा-भरा बनाने के लिए उपयोग में लाया जाएगा। इस कचरा प्रबंधन के तहत आवासीय परिसर में बने सभी आवासों से कचरा को इकट्ठा किया जा रहा है। साथ ही, लोगों को इसके लिए जागरूक भी किया जा रहा है कि वे सूखे व गीले कचरे को अलग-अलग रखें तथा एमसीएफ को स्वच्छ बनाने के लिए प्रतिबद्ध हों। इस अवसर पर महाप्रबंधक



ने सभी को स्वच्छता की शपथ दिलाई, साथ ही घर-घर जाकर कचरा इकट्ठा करने वाली गाड़ियों को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। ■

## कोविड-19 से निपटने हेतु जागरूकता अभियान

कोविड-19 महामारी से संबंधित भारत सरकार एवं रेल मंत्रालय द्वारा दिए गए निर्देशानुसार आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना में जागरूकता अभियान चलाया गया। कोविड-19 महामारी से बचाव के लिए एमसीएफ में शपथग्रहण कार्यक्रम का आयोजन किया गया जहाँ महाप्रबंधक श्री विनय मोहन श्रीवास्तव ने सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को शपथ दिलाई। इसके अलावा डिजिटल माध्यम से पोस्टर, बैनर, इंस्टाग्राम द्वारा लोगों को कोविड से बचाव व फैलाव को रोकने के लिए जागरूक किया गया। ■





# भारतीय रेल पत्रिका की ऑनलाइन सदस्यता

## STEP 1

ऑनलाइन सदस्यता हेतु [www.irctc.co.in](http://www.irctc.co.in) पर जाएं।

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

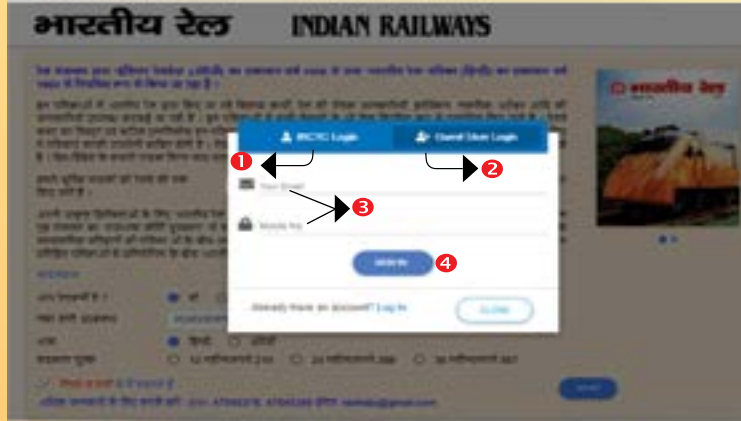
आप सीधे [www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn](http://www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn) पर भी जा सकते हैं।



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।

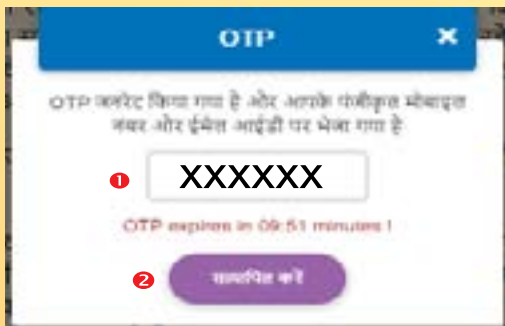


2 लॉग-इन आईडी नहीं है तो गेस्ट लॉग-इन पर क्लिक करें।

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 आयूआईडी/ आईडी/पीपीओ नंबर तथा एक आधिकारिक आईडी की स्कैन कॉपी अपलोड करें।
- 3 'भारतीय रेल' पत्रिका के लिए 'हिंदी' को और 'इंडियन रेलवेज' पत्रिका के लिए 'अंग्रेजी' में क्लिक करें।
- 4 एक, दो या तीन यानि जितने साल की सदस्यता चाहते हैं, उस बिन्दु पर क्लिक करें।

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

सबमिट (जमा) का बटन दबाएं।

### STEP 4

- 1 अपना पूरा पता पिन कोड के साथ दर्ज करें

- 2 सबमिट बटन दबाएँ।

### STEP 7

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

कृपया ध्यान दें

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



# पानी की तरह किरदार में ढलता अभिनेता - संजीव कुमार

श्री अविनाश त्रिपाठी

रोजाना की तरह सुबह टीवी पर गीत चल रहे थे, एक गाने ने पहले कदम रोके, फिर आँखों का रुख मोड़ कर टीवी की ओर कर दिया। गीत फिल्म 'अनामिका' का 'मेरी भीगी-भीगी पलकों पे रह गए' था। पर्दे पर बेहद सुदर्शन युवक गीत के बहाने अपने दिल के दाग दिखा रहा था और दर्द छिपा रहा था। पता नहीं, उसकी दर्द से गीली आवाज टूट कर बादलों में जा चुभी या खुद बादल आसमान से लिपट कर रोने लगा क्योंकि ठीक उसी वक्त बारिश ने उसके दर्द को अपना मान, हमदर्दी पेश की। गाना ने और सफर तय किया तो एक पंक्ति आई 'आग से नाता, नारी से रिश्ता काहे मन समझ न पाया'। गौर से देखा तो सुदर्शन युवक का पर्दे पर ही नहीं जिंदगी का भी यही भोगा हुआ सच था।

ये बेहद हुनरमंद और सुदर्शन युवक संजीव कुमार थे जो अपनी जिंदगी में भी एक अदद प्यार की गुहार लगाते चले गए। गुजरात के सूरत में सलोनी सूरत वाले हरिहर जरीवाला ने जन्म लिया था। हीरे का शहर जब अपने सबसे कीमती हीरे को तराश नहीं पाया तब खुद हीरा मुंबई पहुँचा। इष्टा और इंडियन नेशनल थियेटर में अपनी उम्र से बड़े किरदार निभा कर हरी भाई ने अपने हुनर का खामोशी से ऐलान किया। फिल्मों में बेहद छोटे रोल से आगाज कर हरि भाई धीरे-धीरे संजीव कुमार बन रहे थे। 1970 में आई फिल्म 'खिलौना' ने इस हीरे के चमक से पूरी दुनिया को चकाचौंध कर दिया। प्रेमिका की दूसरे से शादी और उसी रात आत्महत्या ने मासूम विजय (संजीव कुमार) पर ऐसा घात किया कि वो सुध-बुध खो बैठे।

पागलपन और उससे उबरने की यात्रा में संजीव कुमार ने अभिनय का जो सफर तय किया, वो उस दौर के सभी अभिनेताओं को हतप्रभ कर गया। बेहद संवेदनशील अभिनय को थोड़ी दूरी पर बैठे एक जहीन और उतने ही संवेदनशील निर्देशक बारीकी से देख रहे थे। खामोशियों की यह जुबान समझने वाले गुलजार थे। कुछ वक्त बाद ही गुलजार ने अभिनेता की सबसे मजबूत कड़ी उसकी आवाज और अंदाज के बिना अपने हर गम और खुशी को बिना बोले कह देने के शर्त के साथ एक कोशिश की और ये 'कोशिश' इतनी बेहतरीन बन पड़ी की संजीव कुमार को बेहतरीन अभिनेता का राष्ट्रीय पुरस्कार दिला गई।



एक मूक-बधिर की भूमिका में संजीव कुमार इस कदर बोल उठे कि अभिनय की समझ रखने वाला हर शख्स उनकी हर खामोश आवाज पर वाह-वाह कर उठा। अब गुलजार जैसा बेहद काबिल निर्देशक इस अतुलनीय प्रतिभा का कायल हो चुका था। एक के बाद एक लगभग 9 फिल्मों में संजीव कुमार ने गुलजार के किरदार को अपना चेहरा, जिस्म और रूह दी। कोशिश फिल्म के एक दृश्य में जब मूक-बधिर दंपति का बच्चा, जब खिलौने की आवाज पर प्रति उत्तर नहीं देता तो अंदर से तड़प गए संजीव कुमार उसके पास घड़ा फोड़ते हैं। अपने बच्चे को भी जैसे न होने की कामना लिए संजीव कुमार के इस दृश्य में लाचारी, बेबसी, भगवान से नाराजगी, अकुलाहट, दर्द सारे भाव, बेहद मुखरता से दर्शकों के दिल को छू जाते हैं और आँखों में बारिश का पौधा रोप देते हैं।

लगभग उसी दौर में जब 70 का दशक अमिताभ के उदय से धधक रहा था, एक और फिल्म आई जिसने संजीव कुमार के अभिनय आयाम को इतना बड़ा फलक दे दिया कि संजीव कुमार की प्रतिभा ने आकाश छू लिया। 'नया दिन नई रात' में संजीव कुमार अभिनय शास्त्र के नव रस को अंगीकार कर बैठे। अपने अभिनय में बारीकी परोसते संजीव कुमार एक ही फिल्म में 9 अलग-अलग किरदारों को अपनी आवाज, अपना जिस्म, अपनी रूह देते हुए आधुनिक नाट्य ऋषि भरत मुनि जैसे लगे।

संजीव कुमार की अभिनय यात्रा इतनी विशाल हो गई कि उनमें हीरो बनने की चाहत बहुत गौड़ हो गई।



जिस अभिनेत्री के हाथ पकड़े संजीव इश्क की गुलाबी दास्तान लिख रहे होते थे, ठीक अगली फिल्म में उसी अभिनेत्री के पिता का रोल करने से भी नहीं घबराते थे। मुख्य धारा की विशुद्ध व्यावसायिक फिल्म हो या गुलजार साब की महीन लहजे वाले रिश्तों की नक्काशीदार फिल्म, संजीव कुमार को अपने हुनर का सही मात्रा में प्रदर्शन करना आता था। 'मौसम' में अभिनय को एक अलग विस्तार देते संजीव कुमार एक ऐसे मेडिकल स्टूडेंट की भूमिका में दिखते हैं जिसकी मुलाकात एक पहाड़ी लड़की, शर्मिला टैगोर से होती है। प्रेम में पड़कर, दोनों करीब से और करीब आ जाते हैं और बीच की रेशम की दीवार टूट जाती है। उड़ा हुआ परिंदा फिर अपने उसी ठिकाने पर लौट आए, ऐसा अक्सर नहीं होता। संजीव कुमार अपनी जिन्दगी में मसरूफ हो जाते हैं।

25 साल तक पहाड़ों की हर हवा से संजीव कुमार का पता पूछते-पूछते, शर्मिला टैगोर, अपना पता भूल जाती है। ढाई दशक के बाद लौटे संजीव को कजरी मिलती है जो शर्मिला की बेटी होती है। यहाँ से रिश्ते की नयी डोर बनना शुरू होती है।

इसी तरह 'आंधी' में पत्नी की महत्वाकांक्षा के सामने हारे हुए संजीव रिश्तों को बार-बार पुकारते हैं, लेकिन राजनीति में आगे बढ़ने के बाद परिवार में लौटना सुचित्रा सेन के लिए बेहद मुश्किल हो जाता है। आपसी रिश्ते के बीच में अहम्, किस तरीके से मरासिम की खूबसूरत लताफत को तोड़ देता है। इस

फिल्म के गानों में संजीव कुमार ने अभिनय करते हुए गुलजार साब की एक-एक लाइन के भाव को, अपने चेहरे की मसल्स में घोल दिया। 'तुम आ गए हो, नूर आ गया है', या 'तेरे बिना जिन्दगी से कोई शिकवा तो नहीं', गीत गाते हुए संजीव कुमार अपने पुराने दिनों की गुनगुनी धूप में बदन तापते दिखे।

'त्रिशूल' में भी बाप की भूमिका में अमिताभ के सामने खड़े संजीव कहीं से कमतर नहीं नजर आते जबकि अक्सर ऐसी फिल्मों में अमिताभ का किरदार सभी किरदार के ऊपर छा जाता था। इसी बीच एक और शाहकार संजीव कुमार



की शख्सियत को नया अंदाज देने आई। कहते हैं, 'शोले' में धर्मेन्द्र ठाकुर का किरदार निभाना चाहते थे, लेकिन निर्देशक रमेश सिप्पी के आगाह करने पर कि वीरू का किरदार फिर संजीव निभाएँगे, अपने प्रेम हेमा मालिनी को मजबूत रकीब संजीव कुमार के पास चले जाने के डर ने धर्मेन्द्र को अपना फैसला बदलने पर मजबूर कर दिया। कहते हैं, इसी फिल्म की शूट के दौरान धर्मेन्द्र हेमा के बेहद करीब आ गए थे और हेमा संजीव कुमार से इंच-इंच दूर जाती रहीं। 'शोले' में संजीव कुमार ने मुखर से बेहद खामोश हो गए एक शख्स की भूमिका को नया कलेवर दिया। ठाकुर के किरदार ने संजीव कुमार को शोहरत की हर बुलंदी पर पहुँचा दिया, लेकिन व्यक्तिगत जिंदगी में मोहब्बत की बड़ी बाजी वो हार गए।

हेमा मालिनी के प्रति लगाव और उसके असफल होने पर एक संवेदनशील कलाकार ने अपने दिल पर एक घाव कर लिया। ये घाव कभी सुलक्षणा पंडित भरने की कोशिश करती कभी कोई और समकालीन अभिनेत्री, लेकिन घाव अब नासूर बनने लगा था। अब संजीव कुमार जैसे-जैसे अभिनय की बुलंदियाँ छू रहे थे, मोहब्बत की हर जंग में उनको रुसवाई मिल रही थी। पर्दे पर अपनी स्निग्ध मुस्कान से एक लम्हे में दिल चुरा लेने वाला संजीव कुमार निजी जीवन में लम्हा-लम्हा हार रहा था।

उसका सबसे अच्छा हथियार उसकी बेहद दिलकश मुस्कान दरकने लगी थी। शीशे-सा दिल कई चोटों के बाद धड़क तो रहा था, लेकिन अब दिल की हर दीवार में दराफ साफ दिखने लगी थी। प्यार और उससे मिलने वाली हार पारदर्शी दिलों वाले इंसानों के लिए अक्सर घातक होती है। पूरी जिंदगी अकेले बिताते संजीव कुमार ने 6 नवम्बर, 1985 को उस सफर पर जाना तय कर लिया जो अकेले ही तय करना होता है। ■







## भारतीय रेल का सबसे पुराना रेल इंजन कारखाना : जमालपुर

श्री विमलेश चन्द्र

कलकत्ता (कोलकाता) सन् 1772 से 1912 तक ब्रिटिश भारत की राजधानी थी। स्वाभाविक रूप से ईस्ट इंडिया कंपनी ने अपना बहुत सारा कार्य तत्कालीन कलकत्ता से शुरू किया था। फिर एक प्रश्न जरूर उठता है कि ईस्ट इंडियन रेलवे ने अपनी पहली रेलगाड़ी सबसे पहले वहाँ से क्यों नहीं शुरू की? तत्कालीन भारत के गवर्नर जनरल लॉर्ड डलहौजी चाहते थे कि पहली रेलगाड़ी यहाँ कोलकाता से चले और वर्ष 1851 से इस पर कार्य शुरू भी हो गया था, लेकिन ऐसा हो न सका। दरअसल ईस्ट इंडियन रेलवे (ईआईआर) जिसे अब पूर्व रेलवे कहा जाता है, भारत में जो पहली रेलगाड़ी शुरू करने वाली थी, उसके लिए जो इंजन और कोच समुद्री जहाज से इंग्लैंड से भारत आ रहे थे, उसमें कोच लेकर आने वाला समुद्री जहाज समुद्र में डूब गया और भाप इंजन को लेकर आ रहा समुद्री जहाज भटक कर ऑस्ट्रेलिया चला गया। फिर उसे ऑस्ट्रेलिया से कलकत्ता लाया गया। इंग्लैंड से दुबारा कोच लाने में काफी समय लग जाता। इसलिए आनन-फानन में हावड़ा में इंजन, कोच और वैगन बनाने वाला एक छोटा सा कारखाना बनाया गया, जहाँ से कुछ कोच बनाए गए, जिसे ईस्ट इंडियन रेलवे की पहली गाड़ी में लगाकर चलाया गया। जब तक यह सब होता रहा तब तक मुंबई में ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे ने अप्रैल 1853 में भारत में पहली रेलगाड़ी को चलाने की बाजी मार

ली। इस तरह से ईस्ट इंडियन रेलवे एशिया की पहली रेलगाड़ी चला न सकी, लेकिन भारत में दूसरी रेलगाड़ी हावड़ा से हुगली के बीच ईस्ट इंडियन रेलवे 11 अगस्त, 1854 को परीक्षण के तौर पर और 15 अगस्त, 1854 को नियमित तौर पर चलाने में सफल हुई। ईस्ट इंडियन रेलवे की स्थापना 01 जून, 1845 को हुई थी। इसके पहले एजेंट रोनाल्ड मैकडोनाल्ड स्टीफेंसन थे। इस पहली रेलवे कंपनी की स्थापना स्टीफेंसन ने की थी। ईस्ट इंडियन रेलवे कंपनी ने अपना कार्य वर्ष 1851 में शुरू किया था। स्टीफेंसन ने सर्वप्रथम कोलकाता से मिर्जापुर तक रेल लाइन बनाने के लिए अपनी पहली रिपोर्ट वर्ष 1844 में सौंपी थी। 17 अगस्त, 1849 को तत्कालीन ब्रिटिश प्रधान मंत्री की भागीदारी के साथ ईस्ट इंडियन रेलवे कंपनी और ईस्ट इंडिया कंपनी के बीच एक अनुबंध पर हस्ताक्षर किए गए थे। ईस्ट इंडियन रेलवे ने न केवल पूर्वी और मध्य भारत में रेल लाइनों का निर्माण किया, बल्कि इसने उत्तर भारत में दिल्ली तक रेल लाइन बिछाई। इसके द्वारा मध्य भारत में बिछाई गई रेल लाइनों से कोलकाता और मुम्बई के बीच रेल लाइन बनाने का रास्ता भी सुगम हो गया था। ईस्ट इंडियन रेलवे ने एक तरफ गंगा घाटी के क्षेत्रों से होते हुए दिल्ली और उसके आगे उत्तर-पश्चिम प्रांतों, विशेषकर पंजाब तक रेल लाइन बनाई तो वहीं दूसरी तरफ इलाहाबाद से जबलपुर लाइन का भी निर्माण कराया। जबलपुर



को फिर भुसावल से जोड़ दिया गया, जिससे कि कलकत्ता और बम्बई रेल लाइन से जुड़ गए और ब्रिटिश शासन को संचालित करना सुगम हो गया। 01 जनवरी, 1925 को ब्रिटिश सरकार ने ईस्ट इंडियन रेलवे का प्रबंधन अपने हाथ में ले लिया था। बाद में क्षेत्रीय रेलों का गठन होने पर इसे उत्तर रेलवे तथा पूर्व रेलवे में शामिल कर लिया गया। शुरुआत में जिन रेल कंपनियों का गठन हुआ था, उनमें ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे, ईस्ट इंडियन रेलवे, बॉम्बे बड़ौदा एंड सेंट्रल इंडिया रेलवे, सिंध-पंजाब एंड डेलही



जमालपुर रेल संग्रहालय

रेलवे, ग्रेट साउथर्न ऑफ इंडिया रेलवे तथा ईस्टर्न बंगाल रेलवे शामिल थीं। भले ही ईस्ट इंडियन रेलवे कंपनी सबसे पहली रेलगाड़ी नहीं चला पाई थी, लेकिन उसने सबसे पहले अपना इंजन कारखाना जरूर स्थापित कर लिया था। ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे ने अपना पहला भाप इंजन कारखाना मुम्बई के परेल में वर्ष 1879 में स्थापित किया था जबकि कोच बनाने का कारखाना माटुंगा में वर्ष 1915 में स्थापित किया। ईस्ट इंडियन रेलवे कंपनी ने इंजन बनाने का अपना दूसरा कारखाना वर्ष 1863 में काचिपाड़ा में तथा कोच और वैगन के लिए अपना कारखाना लिलुआ में वर्ष 1863 में स्थापित कर लिया था। इससे पहले इंजन और कोच इंग्लैंड से मंगाए जाते थे।

### जमालपुर रेल इंजन कारखाना

हावड़ा में आनन-फानन में इंजन, कोच और वैगन का एकदम छोटा-सा कारखाना बना तो दिया गया था, लेकिन इंग्लैंड से मंगाए गए स्पेयर पार्ट्स को जोड़कर इंजन बनाने में दिक्कत आने लगी। इंजन के सामान मिलने की दिक्कत के साथ-साथ कुशल मजदूर लोग नहीं मिलते थे। ब्रिटिश लोग इसमें मजदूर के तौर पर काम नहीं करना चाहते थे और उन्हें रहने की दिक्कत भी थी, जिसके कारण वे होटल इत्यादि में रहते थे। रेल लाइनों का निर्माण तेजी से हो रहा था। ऐसे में गाड़ी चलाने के लिए भाप इंजन तो चाहिए ही था। बाहर से कितना मंगाते? फिर हावड़ा का रेल इंजन कारखाना शिफ्ट करने की नौबत आ गई। जगह की खोजबीन शुरू हुई। फिर इनकी खोज जमालपुर में जाकर पूरी हुई। बाबा जमालपुर साहेब के नाम पर बना जमालपुर शहर अंग्रेजों के रहने वाले वातावरण और उनके कारखाने के लिए एकदम फिट मिला। अंग्रेजों के रहने योग्य ठंडक और पहाड़ी एरिया। एक तरफ पहाड़ी और दूसरी तरफ गंगा नदी। सुरक्षा की दृष्टि से भी एक सुरक्षित जगह। यहाँ कालीजी का मंदिर होने के कारण काली पहाड़ नाम का यह पहाड़ यहाँ जमालपुर से शुरू होकर

किउल तक जाता है। यह कारखाना इसी काली पहाड़ के किनारे काफी मनोरम स्थान पर स्थापित है। पानी के लिए बड़े तालाब थे ही। फिर जमीन इत्यादि की व्यवस्था हो जाने पर हावड़ा से यह रेल इंजन कारखाना जमालपुर आ गया। यहाँ मजदूरों की कमी नहीं थी और इससे जुड़े सामान और तकनीक भी मुंगेर में उपलब्ध थी, क्योंकि उस समय मुंगेर लोहे से बने सामानों और तकनीक के लिए प्रसिद्ध था। यह कारखाना चल निकला। जमालपुर के इस रेल इंजन कारखाने को ईस्ट इंडियन रेलवे कंपनी ने 8 फरवरी, 1862 को स्थापित किया था। इसी समय जमालपुर रेलवे स्टेशन भी स्थापित हुआ। जमालपुर रेल इंजन कारखाना भारत का पहला और एशिया का सबसे विशालतम रेल इंजन कारखाना है। यह कारखाना पूर्व रेलवे के मालदा मंडल के अधीन आता है। इसकी शुरुआत भाप इंजन और इसके ब्वायलर के निर्माण से हुई थी। वर्ष 1870 में यहाँ





तात्कालिक प्रशासनिक भवन एवं फाउंड्री का दृश्य



सबसे पहले रोलिंग मिल की स्थापना हुई थी। वर्ष 1893 में यहाँ रेलवे की पहली ढलाईशाला बनी। बाद में यहाँ से डीजल इंजन का अनुरक्षण शुरू हुआ और फिर बाद में बॉक्स बैगन का अनुरक्षण का कार्य शुरू हुआ। वर्ष 1961 से यहाँ से भाप क्रैन बननी शुरू हुई। इस तरह की कई क्रैन अब कई रेल संग्रहालय में हेरिटेज के तौर पर रखी हुई हैं। फरवरी 1999 से यहाँ से 140 टन क्षमता वाली क्रैन का निर्माण भी होने लगा। इसी तरह यहाँ से कंटेनर ढोने वाले वैगन भी बनने लगे। जमालपुर जैक नाम से प्रसिद्ध जैक पूरे भारतीय रेल में संचालित हैं। कुल मिलाकर यहाँ लगभग दो दर्जन प्रकार के कार्य होते हैं। यह कारखाना 5,74,650 वर्ग मीटर में फैला हुआ है। इस कारखाने में 50 से ज्यादा सेक्शन हैं। जहां अलग-अलग कार्य किया जाता है। इसका इतिहास भी गौरव शाली रहा है। माना जाता है कि शुरुआत में यहाँ 15-20 हजार के लगभग कर्मचारी कार्यरत थे। प्रथम और द्वितीय विश्वयुद्ध में गोला बारूद और हथियार भी काफी मात्रा में यहाँ बनाए गए थे। रेलवे टिकट से जुड़े सामान और मशीन बनते थे। रेलवे सिग्नल से जुड़े सामान भी बनाए जाते रहे। अंग्रेजों के लिए यहाँ पास में गंगा नदी मिली, जिससे नाव से सामानों का आदान-प्रदान संभव था। पहाड़ और हरियाली और थोड़ा ठंडक वाला स्थान मिला ही, साथ ही साथ मैदानी इलाका भी मिला। कुशल और सस्ते कारीगर तथा सड़क मार्ग और रेल मार्ग भी मिला। वर्ष 1899 में यहाँ से पहला भाप रेल इंजन CA 764-लेडी कर्जन बनाया गया था। जिसकी लागत उस समय 33,000 रूपए आयी थी। वर्ष 1899 से 1923 तक

इसने कुल 216 भाप इंजन बनाए थे। यहाँ वर्ष 1962-63 में प्रतिमाह 600 भाप इंजनों का अनुरक्षण होता था। अगस्त 1992 से भाप इंजनों का कार्य पूरी तरह बंद हो गया। भाप इंजन निर्माण बंद होने के बाद भी भाप इंजन का अनुरक्षण कार्य होता रहा। अगस्त 1992 में भाप इंजन का अनुरक्षण बंद होने के पहले ही मतलब वर्ष 1982 से डीजल इंजनों से जुड़ा अनुरक्षण कार्य शुरू हो गया था। अब डीजल इंजन का कार्य भी बंद हो गया है। इसकी जगह पर बिजली इंजन अनुरक्षण कार्य शुरू किया जाना प्रस्तावित है। वर्ष 1962 से यहाँ से 25 टन और 15 टन वाले जमालपुर जैक का निर्माण शुरू हुआ था। वर्ष 1980-81 से यहाँ से 20 टन वाली क्रैन निर्माण की शुरुआत हुई थी। अभी मार्च 2020 से 25 टन वाले यूनिवर्सल जैक का निर्माण शुरू हुआ है। यह कारखाना कोलकाता बंदरगाह से लगभग 500 किमी दूरी पर स्थित है। जमालपुर कारखाना की जानकारी तब तक अधूरी है जब तक कि इससे जुड़े इरमी और रेल संग्रहालय की चर्चा न करें।

## भारतीय रेल यांत्रिक और विद्युत इंजीनियरी संस्थान (इरमी) जमालपुर

यह भारतीय रेल के केंद्रीय प्रशिक्षण संस्थान में सबसे पुराना संस्थान है। इस तकनीकी प्रशिक्षण संस्थान की शुरुआत कारखाने के स्टाफ के लिए तकनीकी प्रशिक्षण संस्थान के रूप में वर्ष 1888 में हुई थी। वर्ष 1905 में एंगलों-इंडियन लोगों के लिए आप्रेंटिस मेकेनिक प्रशिक्षण शुरू हुआ। प्रशिक्षण पूरा करने



इरमी प्रांगण में रखा नैरोगेज डीजल रेल इंजन

पर इन्हें ईस्ट इंडियन रेलवे में नियुक्ति दी जाती थी। इस नियम को वर्ष 1911 में सभी के लिए खोल दिया गया। बाद में रेल अधिकारियों के लिए स्पेशल क्लास रेलवे आपरेंटिस के प्रशिक्षण की शुरुआत वर्ष 1927 से शुरू हुई। वर्ष 1974 में इसे रेलवे के 5 केंद्रीय प्रशिक्षण संस्थान के ग्रुप में शामिल किया गया और इसका नया नाम 'भारतीय रेल यांत्रिक और विद्युत इंजीनियरी संस्थान' रखा गया, जिसके कारण यह सीधे रेलवे बोर्ड के अधीन आता है। वर्ष 1988 से यहाँ इंजीनियरिंग सर्विस से आए प्रोबेशनर मेकेनिकल इंजीनियरों को प्रशिक्षण दिया जाने लगा। वर्ष 1997 से इरमी में फील्ड सुपरवाइजर्स और स्टाफ को भी प्रशिक्षण दिया जाने लगा है। यह संस्थान स्पेशल क्लास रेलवे आपरेंटिस के अलावा इंजीनियरिंग सेवा के यांत्रिक और बिजली विभाग के अधिकारियों के शुरुआती प्रशिक्षण के साथ-साथ कार्यरत अधिकारियों के लिए अनेक तरह के अल्पकालिक कोर्स आयोजित करता है। इसका शुरुआत में बना भवन वर्ष 1921 में भूकंप से ढह गया था, जिसे वर्ष 1924 में दुबारा बनाया गया था।

जमालपुर रेल संग्रहालय-कारखाने से जुड़े इरमी के प्रांगण में कुछ हैरिटेज इंजन और कोच पहले से ही सुरक्षित रखे हुए थे। इन सभी को व्यवस्थित और बहुत सारा सुधार करके और कई हैरिटेज सामान खोज कर के एक नया रेल संग्रहालय बनाया गया है। सभी छोटे सामानों को कारखाने के अंदर बने संग्रहालय में रखा गया है, जबकि इंजन बाहर ही चबूतरे पर रखे हुए हैं। इन सामानों में काफी पुराने मैप, भाप इंजनों के ड्राईंग, भाप इंजनों के पार्ट, फर्नीचर, डॉक्यूमेंट्स, लकड़ी के बने कीमती सामान, मॉडल, रेल पहिये, पुराने फोटो, भाप इंजनों के मॉडल इत्यादि रखे हुए हैं। सबसे ज्यादा तो वुडेन पैटर्न हैं, जो लकड़ी के बने हैं। इसी में पिघले हुए लोहे को डाल कर इंजन का

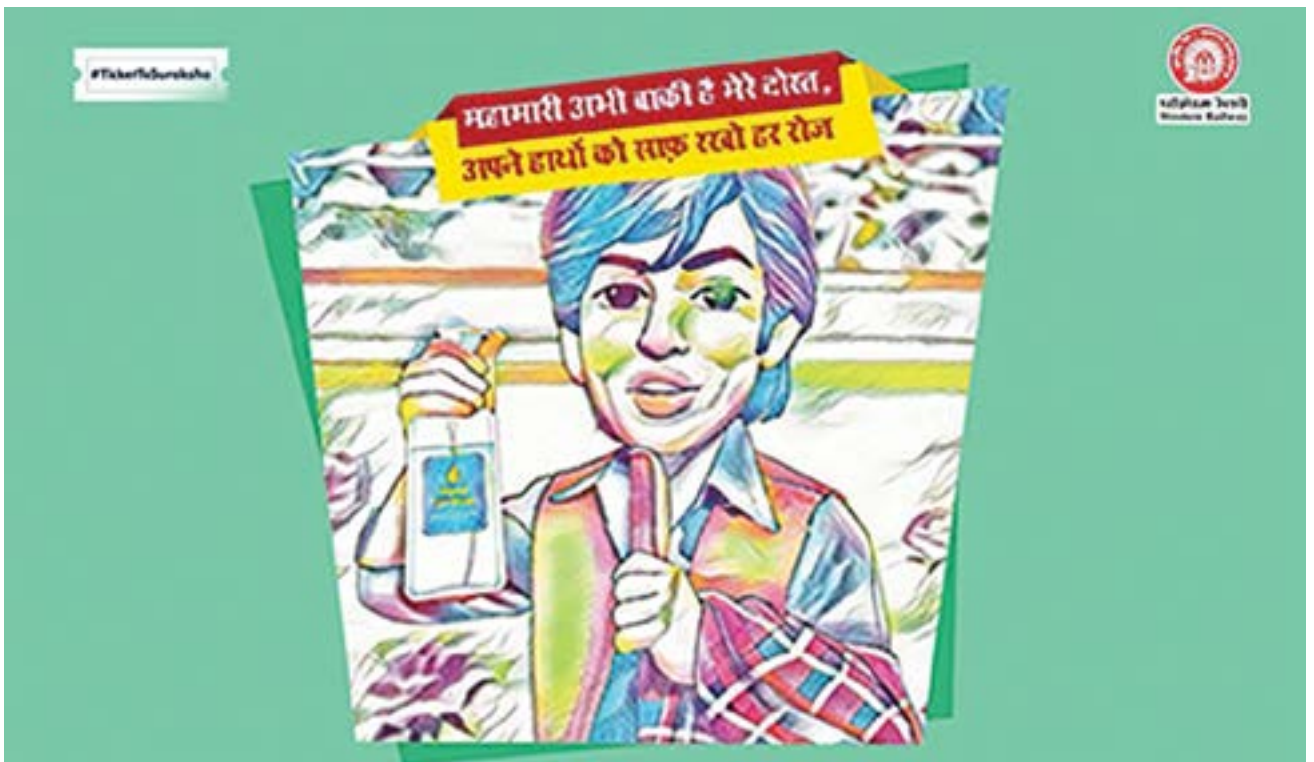


मिस मफेट पुराने रंग में

पार्ट बनाया जाता था। एक तरह से जिस प्रकार ईंट बनाने के लिए लकड़ी का छोटा बॉक्स उपयोग किया जाता है, उसी तरह पिघले लोहे को इस वुडेन पैटर्न में डाल कर इंजन का पार्ट बनाया जाता था। इस संग्रहालय में रखे और अभी चलने योग्य बनाया गया शॉटिंग भाप इंजन मिस मफेट का उद्घाटन 24 फरवरी, 2019 को किया गया था। चार पहिये वाला यह भाप इंजन वर्ष 1928 में यूनाईटेड किंगडम से मंगाया गया था। यह 35 साल तक शॉटिंग इंजन में कार्यरत रहा। पूरे संग्रहालय का उद्घाटन 14 मार्च, 2020 को किया गया।

इस प्रकार फरवरी 2022 में अपना 160 वां वर्ष पूरा करने जा रहा यह कारखाना एक गौरवशाली अतीत से भरा हुआ है। ■

सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर, अहमदाबाद





# रेल पहिया कारखाना की उपलब्धि

EMU



MOZ-CHG



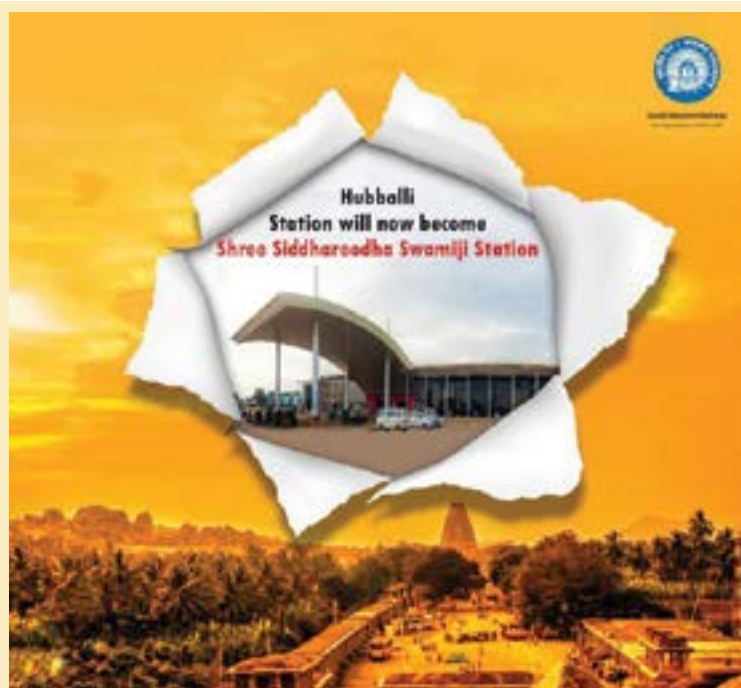
BGC - ICF



BMRCL MACHINED



रेल पहिया कारखाना ने इतिहास रचते हुए एक ही दिन में चार अलग-अलग प्रकार के पहियों यथा - ईएमयू, मोजाम्बिक कोचिंग, ब्राडग्रेज कोचिंग एवं बीएमआरसीएल प्रोटोटाइप का निर्माण कर दिखाया है। रेल पहिया कारखाना ने यह अनोखी उपलब्धि 21 नवम्बर, 2020 को हासिल की



कर्नाटक के निवासियों की बहुप्रतीक्षित मांग को पूरा करते हुए यह निर्णय लिया गया है कि हुब्बलि स्टेशन अब श्री सिद्धारूढ़ स्वामीजी रेलवे स्टेशन के नाम से जाना जाएगा। स्वामीजी एक महान संत थे, जिन्होंने वैश्विक भाईचारे का संदेश दिया और अपने अनुगामियों को आध्यात्मिक जागरण के मार्ग पर चलने के लिए प्रेरित किया



# कहानियों के सदर्भ में भारतीय त्योहार एवं

# प्रेमचंद

श्री कृष्ण वीर सिंह सिकरवार

**भ**ारत त्योहारों व मेलों का देश है, जहाँ पूरे वर्ष अलग-अलग त्योहार व मेलों की धूमधाम रहती है, चाहे वह हिंदू भाइयों की दीपावली, होली, दशहरा, जन्माष्टमी, रक्षाबंधन, गणेश उत्सव आदि त्योहार हो, मुस्लिम भाइयों की ईद हो, सिख भाइयों का प्रसिद्ध त्योहार लोहड़ी हो या फिर ईसाइयों का क्रिसमस का त्योहार हो। ये समस्त त्योहार भारतवर्ष में सभी धर्मों के लोग आपसी सद्भाव व भाईचारे के साथ मनाते हैं। इनमें से ज्यादातर त्योहार भारत के अधिकांश भागों में समान रूप से मनाए जाते हैं, तथापि हो सकता है कि उन्हें देश के विभिन्न भागों में अलग-अलग नामों से भी पुकारा अथवा अलग तरीके से मनाया जाता हो। इन त्योहारों का साहित्य में भी भरपूर महिमा मंडन किया गया है, विशेष तौर पर होली का चित्रण लेखकों एवं कवियों ने भरपूर किया है। आदिकालीन कवि विद्यापति से लेकर भक्तिकालीन सूरदास, रहीम, रसखान, पद्माकर, जायसी, मीराबाई, कबीर और रीतिकालीन बिहारी, केशव, घनानंद आदि अनेक कवियों को यह विषय सबसे लोकप्रिय लगा है। महाकवि सूरदास ने बसंत एवं होली पर लगभग 78 पद लिखे हैं। पद्माकर ने भी होली विषयक अनेक रचनाओं की प्रस्तुति की है। कहा जा सकता है कि इस विषय के माध्यम से कवियों ने जहाँ एक ओर नितान्त लौकिक नायक नायिका के बीच खेली गई अनुराग और प्रीति की होली का वर्णन किया है, वहीं राधा-कृष्ण के बीच खेली गई प्रेम और छेड़छाड़ से भरी होली के माध्यम से सगुण साकार भक्तिमय प्रेम और निर्गुण निराकार भक्तिमय प्रेम का निष्पादन कर डाला है।

हिंदी साहित्य के मूर्धन्य कथाकार प्रेमचंद को होली का त्योहार बहुत प्रिय है। होली उनके लिए एक सांस्कृतिक उत्सव

है, और हास्य विनोद करते हुए वे जीवन का कोई कर्म भी कह देना चाहते हैं। उन्होंने इस त्योहार का वर्णन अपनी कहानियों में भरपूर मात्रा में किया है। होली से प्रेमचंद का इतना लगाव था कि उन्होंने 'होली' शीर्षक से ही पाँच कहानियों की रचना की, तथा कुछ अन्य कहानियों में भी इस त्योहार का वर्णन खूब बढ़-चढ़कर किया। होली के साथ-साथ तीज, दशहरा, दीपावली, जन्माष्टमी आदि का त्योहारों का वर्णन भी उन्होंने कई कहानियों में सजीव ढंग से किया है। प्रेमचंद सामाजिक जीवन में त्योहारों की उपयोगिता एवं उसकी सार्थकता बखूबी समझते थे। इन त्योहारों का वर्णन करते हुए वे मनुष्य को जीवन की सच्चाई बता देते थे। कह सकते हैं कि जीवन दर्शन के महत्त्व को दर्शाने के लिए उन्होंने इन त्योहारों का अपनी कहानियों में भरपूर उपयोग किया।

प्रेमचंद की पत्नी श्रीमती शिवरानी देवी भी उनके होली प्रेम से भली-भाँति परिचित थीं। उन्होंने अपनी पुस्तक 'प्रेमचंद : घर में', में विभिन्न जगहों पर होली की विस्तृत चर्चा की है। प्रेमचंद अपने लेखकीय कार्य, नौकरी एवं पारिवारिक समस्याओं के कारण एक जगह नहीं टिक पाते थे। उन्हें समय-समय पर कई जगह आना-जाना पड़ता था। इन सभी जगहों पर खेली होली का वर्णन शिवरानी देवी ने अपनी पुस्तक में खूब किया है। सबसे पहले वे गोरखपुर में खेली होली के संबंध में कहती हैं। "गोरखपुर में जब स्कूल मास्टर थे, तब की बात है। होली के दो रोज पहले ही से उन्हें उत्साह होता था। होली के एक दिन पहले ही से वे खुद अबीर, रंग, मिठाई, भंग आदि खरीद लाते। होली के दिन सब लड़के आते और वे सब सामान

लड़कों के सामने रख देते। वे लोग खाते-पीते। उसमें हिंदू-मुसलमान, दोनों शरीक होते। खाने-पीने के बाद भंग भी पिलाते। फिर गाना-बजाना बड़े धूम से होता। प्रत्येक त्योहार में उत्साह से भाग लेते थे। गाना आप खुद गाते थे। कभी-कभी हम दोनों साथ-साथ गाते। मुझे उन्हीं से गाना सुनना पड़ता।”

- लखनऊ की होली के संबंध में शिवरानी कहती हैं - उस समय उनके दामाद वासुदेव प्रसाद भी उनके घर आए थे। प्रेमचंद जी की तबीयत ठीक नहीं थी, उन्हें खाँसी हो रही थी, उसके वावजूद उन्होंने होली खेली।
- वर्ष 1929 की होली के संबंध में कहती हैं, “कई मुसलमान लेखक आपसे होली मिलने आए। साथ में फूलों का हार था और अबीर भी। आप कमरे में बैठे हुए थे। उन लोगों ने आपको गुलाल लगाकर पान दिया। उस अबीर को उन लोगों को लगाकर भर-अंक मिले। बड़ी देर तक वे लोग बैठे रहे। उसके बाद उन्होंने सबके साथ बैठकर खाना खाया।”
- दिल्ली में खेली होली के संबंध में कहती हैं, “जब हम दोनों दिल्ली गए, तो वहाँ खूब होली खेली। वहाँ उनके सारे कपड़े खराब हो गए।”
- वर्ष 1932-33 के समय की खेली होली के संबंध में विस्तृत जानकारी देते हुए वे लिखती हैं, “होली के एक दिन पहले जब खाना-खा चुके तो कहते हैं कि चलो, कल गाँव न हो आएँ... आठ बजे के पहले हम लोग मकान पहुँच गए। मैं उधर खाना पकवाने लगी। आप दरवाजे पर बैठकर रात को भाँड़ों का नाच होने के लिए इन्तजाम कर रहे थे। शाम को मैंने देखा गाँव भर के काश्तकार आदि सभी दरवाजों पर जमा हैं। लोगों ने जुड़कर भाँड़ों का नाच देखा। लोगों के लिए भाँग वगैरह का भी प्रबंध किया गया था। ऐसा उत्साह छाया हुआ था कि क्या कहूँ?”
- वर्ष 1936 में दिल्ली में जैनेन्द्र कुमार के घर पर खेली होली की याद इन शब्दों में करते हुए कहती हैं, “जैनेन्द्र के यहाँ हम लोग ठहरे थे। नाश्ता करके मैं, महात्मा भगवानदीन (जैनेन्द्र कुमार के मामा), आप और जैनेन्द्र बैठे थे। बीस-पचीस आदमियों ने एक साथ आकर इन लोगों को नहलाना शुरू किया। ये तीनों रंग में बुरी तरह डूब गए। मैं अलग खड़ी यह तमाशा देख रही थी।”
- इस प्रकार हम कह सकते हैं कि यह त्योहार उनको क्यों प्रिय था। भले ही उनकी तबीयत खराब रही हो, किन्तु उन्होंने घर आए किसी भी मेहमान को निराश नहीं किया था। सभी के साथ अच्छे से मिलते और रंग लगवाते थे। यही उनकी विशाल हृदयता थी जो साहित्य में उन्हें महान बनाती है। नीचे प्रेमचंद ने ‘होली’ शीर्षक से जिन कहानियों की रचना की, उनका विवरण पाठकों के लिए प्रस्तुत किया जा रहा है।

### विचित्र होली (प्रथम प्रकाशन-स्वदेश, हिंदी साप्ताहिक, मार्च, 1921)

कहानी असहयोग आंदोलन के समय की है। प्रेमचंद ने असहयोग आंदोलन को होली के त्योहार से जोड़कर कहानी को अर्थवान बना दिया है। पूर्णतः हास्य-व्यंग्य की चाशनी में लिपटी हुई मनोरंजक कहानी है, जिसमें एक तरफ व्यंग्य है तो दूसरी तरफ अंग्रेजों की गुलामी से मुक्त होने की छटपटाहट भी है। कहानी की शुरुआत प्रेमचंद इस प्रकार करते हैं, “होली का दिन है, मिस्टर ए.बी. क्रॉस शिकार खेलने गए हुए थे। साईस,

अरदली, मेहतर, भिस्ती, ग्वाला, धोबी - सब होली मना रहे थे। सबों ने साहब के जाते ही खूब गहरी भंग चढ़ाई थी और इस समय बगीचे में बैठे हुए होली, फाग गा रहे थे, पर रह-रहकर बँगले के फाटक की तरफ झाँक लेते थे कि साहब आ तो नहीं रहे हैं.....भंग का नशा चढ़ा ही हुआ था.....नूरअली ने व्हिस्की की बोतल खोलकर ग्लास भरे और चारों ने चढ़ाना शुरू कर दिया। ठर्रा पीने वालों ने जब यह मजेदार चीजें पाई तो ग्लास-पर-ग्लास लुढ़ाने लगे। खानसामा भी उत्तेजित करता जाता था। जरा देर में सबों के सिर फिर गए। भय जाता रहा। एक ने होली छेड़ी, दूसरे ने सुर मिलाया। गाना होने लगा। नूरअली ने ढोल-मजीरा लाकर रख दिया। वहीं मजलिस जम गई। गाते-गाते एक उठकर नाचने लगा। दूसरा उठा। यहाँ तक कि सब-के-सब कमरे में चौकड़ियाँ भरने लगे। इन्हें मचने लगा। कबीर, फाग, चौताला, गाली-गलौज, मारपीट, बारी-बारी सबका नंबर आया। सब ऐसे निडर हो गए थे, मानों अपने घर में हों। कुर्सियाँ उलट गईं। दीवारों पर की तसवीरें टूट गईं। एक ने मेज उलट दी। दूसरे ने रिकाबियों को गेंद बनाकर उछालना शुरू कर दिया।” स्पष्ट है कि प्रेमचंद बड़ी कुशलता से हास्य-विनोद के दृश्यों की रचना करते थे, जिसमें पाठक अपने को जोड़कर कहानी के साथ-साथ बहा ले जाता था।

### आँसुओं की होली (प्रथम प्रकाशन-मतवाला, हिंदी साप्ताहिक, वर्ष : 5, अंक : 29, 6 मई, 1928)

कहानी पं. श्रीनिवास की है, जिन्हें सभी प्यार से ‘सिलबिल’ कहकर पुकारते हैं। पंडित जी होली के त्योहार पर रंग खेलने से छिपते हैं। यह दिन उनकी भीषण परीक्षा का दिन होता था। इस दिन वह घर से बाहर न निकलते थे, लेकिन इस बार समस्या बहुत कठिन हो गई थी। इस बार ससुराल के लोग भी होली मनाने आने वाले थे। प्रेमचंद कहानी में होली का वर्णन बड़े रोचक ढंग से करते हुए कहते हैं, “होली का दिन है। बाहर हाहाकार मचा हुआ है। पुराने जमाने में अबीर और गुलाल के सिवा और कोई रंग न खेला जाता था। अब नीचे, हरे, काले सभी रंगों का मेल हो गया है और इस संगठन से बचना आदमी के लिए तो संभव नहीं है। हाँ, देवता बचें। सिलबिल के दोनों साले मुहल्ले भर के मर्दों, औरतों, बच्चों और बूढ़ों का निशाना बने हुए थे। इन्होंने भी एक हंडा रंग घोल रखा था। सिकंदरी हमले हो रहे थे। बाहर के दीवानखाने के फर्म, दीवारें यहाँ तक की तसवीरें भी रंग उठी थीं। घर में भी यही हाल था। मुहल्ले की ननदें भला कब मानने लगी थीं? परनाला तक रंगीन हो गया था।”

अंत तक कहानी विभिन्न प्रकार के मोड़ लेती हुई एक निष्क्रिय तथा उदासीन बने पात्र ‘सिलबिल’ को दीन दुखियों की सेवा के लिए संकल्पशील बनाती है और त्योहार की सार्थकता का नया मंत्र देती है। प्रेमचंद के जीवन दर्शन में सेवा सबसे बड़ा तत्व है और वही मंगल का मंत्र है।

### प्रेम की होली (प्रथम प्रकाशन-मतवाला, हिंदी साप्ताहिक पत्र, 23 मार्च, 1929)

कहानी केवल मुख्य पात्र गंगी के प्रेम की कहानी है, जिसमें गंगी के अव्यक्त प्रेम में व्याकुलता, बेचैनी और उत्सुकता है जो गाँव के ठाकुर गरीब सिंह की बीमारी से मरने के कारण चिता की अग्नि में बदल जाती है। यह कहानी बड़ी मार्मिक और दर्दनाक है। कुल मिलाकर लेखक दो प्रेमियों के प्रेम को



प्रेम की होली के रूप में दर्शित करने का कुशल प्रयास करता है। इस कहानी में लेखक ने होली के कुछ दृश्यों का बड़ा ही सजीव वर्णन किया है, “मैकू महतो के गाँव में दूसरे गाँव के लोग होली खेलने आते थे, इसलिए उनके स्वागत के लिए वे कई प्रकार के प्रबंध करते हैं। तीसरे पहर दूसरे गाँव के लोग होली खेलने आए। यह लोग भी होली लौटाने जाएँगे। गाँवों में यही परस्पर व्यवहार है। मैकू महतो ने भंग बनवा रखी थी, चरस-गाँजा, माजूम सब कुछ लाए थे... भंग पीने के बाद लोग फाग गाने लगे।”

### होली का उपहार (प्रथम प्रकाशन-माधुरी, हिंदी मासिक पत्रिका, अप्रैल, 1931)

इस कहानी का शीर्षक ‘होली का उपहार’ है, लेकिन यह कहानी स्वाधीनता संग्राम के उपहार की कहानी है। कहानी का नायक अमरकांत पहली बार ससुराल जाने की तैयारी कर रहा है, लेकिन अपनी पत्नी को क्या सौगात ले जाए, इसी उलझन में है, तभी अमरकांत का मित्र मैकूलाल आता है। वह अमरकांत को सूफियाना रंग की साड़ी लेने के लिए कहता है, क्योंकि इस रंग की साड़ी को पहने हुए उसने एक महिला को हाल ही में देखा था। अमरकांत साड़ी खरीदने के लिए दुकान पर पहुँचता है तो पाता है कि कुछ स्वयं सेवक वहाँ पिकेटींग कर रहे हैं। यह देखकर वह पीछे के दरवाजे से साड़ी खरीदता है, तभी तीन स्वयं सेवकों को अपनी ओर आता देखकर भागता है, लेकिन रास्ते में एक बुढ़िया से टकरा जाने के कारण पकड़ा जाता है। स्वयं सेवक उससे साड़ी छीन लेते हैं। तभी एक युवती खदर की साड़ी पहने आती है। एक नवयुवती द्वारा स्वदेशी वस्त्र धारण करने के कारण अमरकांत का हृदय परिवर्तन होता है, और वह उसी के सम्मुख साड़ी जला देता है। अमरकांत आगे चलकर खुद होली के दिन पिकेटींग करता है, वह कहता है जब एक युवती यह कार्य कर सकती है तो पुरुष क्यों नहीं? इस कार्य के कारण अमरकांत गिरफ्तार होता है और इस कार्य के कारण उसकी पत्नी सुखदा उसके गले में माला डालकर गर्व का अनुभव करती है। लेखक के अनुसार अमरकांत और सुखदा का यह मिलन ही असली ‘होली का उपहार’ है। प्रेमचंद स्वाधीनता संग्राम के प्रसंग में पति पत्नी का मिलन कराके उसे रसपूर्ण बना देते हैं।

### होली की छुट्टी (प्रथम प्रकाशन-अज्ञात, जादेराह, उर्दू कहानी संग्रह, जून, 1936)

कहानी में कथावाचक मास्टर के होली की छुट्टी पर अपने गाँव जाने की है, किंतु रेल छूट जाने के कारण रास्ते में विभिन्न प्रकार की कठिनाइयाँ उठानी पड़ती हैं। कथावाचक रास्ते में अपने बचपन में गुड़ खाने की अपनी आदत को याद करता है, इसके कारण वह रास्ता भटक जाता है। रास्ते में जैक्सन नामक ईसाई पात्र कथावाचक को नदी पार कराता है। वह जैक्सन की सज्जनता व निःस्वार्थ सेवा से इतना प्रभावित होता है कि वह भी दूसरों की मदद व सेवा करना चाहता है। इस प्रकार कहानी केवल सज्जनता, परोपकार जैसे मानवीय मूल्यों को स्थापित करती है। ‘होली की छुट्टी’ शीर्षक तो लेखक ने कहानी कहने का माध्यम चुना है।

उपरोक्त विवरण अनुसार कहा जा सकता है कि इन कहानियों में लेखक होली के त्योहार के बहाने पारिवारिक मूल्यों का समर्थन करते हुए दिखाई देते हैं। कुछ कहानियों के शीर्षक

होली केन्द्रित नहीं हैं, फिर भी उन्होंने इन कहानियों में होली का वर्णन खूब किया है। पाठकों के लिए ऐसी कहानियों की जानकारी भी दी जा रही है।

### राजा हरदौल (प्रथम प्रकाशन-जमाना, उर्दू मासिक पत्रिका, अप्रैल, 1911)

कहानी ओरछा के बुंदेल राजपूतों की वीरता तथा बलिदान की कहानी है। कहानी में छत्रसाल की वीरता, शौर्य, साहस, बलिदान, मातृप्रेम तथा भाभी के प्रति आदरभाव जीवंत रूप से चित्रित हुआ है। प्रेमचंद इस कहानी में इतिहास को स्त्री विमर्श के लिए इस्तेमाल करते हैं। इस प्रकार से ‘राजा हरदौल’ कहानी महत्वपूर्ण है। इस कहानी में प्रेमचंद होली के एक छोटे-से प्रसंग का वर्णन करते हुए कहते हैं, “फागुन का महीना था, अबीर और गुलाल से जमीन लाल हो रही थी। कामदेव का प्रभाव लोगों को भड़का रहा था, रबी ने खेतों में सुनहला फर्श बिछा दिया था और खलिहानों में सुनहले महल उठा दिए थे।”

### ममता (प्रथम प्रकाशन-स्वदेश, हिंदी साप्ताहिक, मार्च, 1921)

कहानी दो पात्रों, रामरक्षादास और सेठ गिरधारीलाल के परस्पर मित्रतापूर्ण एवं व्यापारिक संबंधों, मान-अपमान, ईर्ष्या-द्वेष तथा मित्रता-शत्रुता की कहानी है। इस कहानी में होली के प्रसंग को व्यक्त करते हुए प्रेमचंद कहते हैं, “मिस्टर रामरक्षा सामाजिक कुप्रयोगों तथा अंधविश्वास के प्रबल शत्रु थे। होली के दिनों में जबकि मुहल्ले में चमार और कहार शराब से मतवाले होकर फाग गाते और डफ बजाते हुए निकलते तो उन्हें बहुत बड़ा शौक होता। जाति की इस मूर्खता पर उनकी आँखों में आँसू आ जाते और वे प्रायः इस कुरीति का निवारण अपने हंटर से किया करते।” प्रेमचंद कहानी की रचना जीवन के यथार्थ को चित्रण के लिए नहीं, मनुष्य की मनोवृत्तियों के परिस्कार और उत्कर्ष के लिए करते हैं।

### दुराशा (प्रथम प्रकाशन-हजारदास्ताँ, उर्दू मासिक पत्रिका, अक्टूबर 1922)

यह दरअसल कहानी नहीं बल्कि प्रहसन है, जिसे प्रेमचंद द्वारा मूलतः पर्दा प्रथा और स्त्री को घर में बंद करके रखने की आलोचना के रूप में लिखा गया है। कहानी केवल इतनी है कि दयाशंकर (कहानी का मुख्य पात्र) अपने मित्र आनंद मोहन को होली की रात्रि में अपने घर भोजन करने के लिए आमंत्रित करता है। दोनों की रास्ते में बातचीत होती है, तब मालूम पड़ता है कि इस अवसर पर विशेष प्रकार का भोजन तैयार किया जाता है। दोनों मित्र अच्छे-अच्छे व्यंजनों के संबंध में सोचते हुए घर पहुँचते हैं, परंतु घर आकर मालूम होता है कि भोजन तो तैयार ही नहीं हुआ है। दयाशंकर अपनी पत्नी सेवती से इसका कारण पूछता है तो सेवती कहती है कि दियासलाई तो तुम घर से जाते समय अपने साथ ले गए थे। घर में दूसरी दियासलाई नहीं थी तो चूल्हा कैसे जलता? तुम्हारे पर्दा प्रथा के कारण मैं बाजार कैसे जाती? अंत में दयाशंकर अपनी पत्नी के सामने स्वीकार करते हैं, “आज से मैं पर्दे का शत्रु हो गया। इस निगोड़ी प्रथा के बंधन ने ठीक होली के दिन ऐसा अनर्थ किया कि जिसकी संभावना न थी।” दयाशंकर का मित्र आनंद मोहन भी भोजन न मिल पाने के कारण दुःखी होने के बजाय खुश होता है कि कम-से-कम एक दियासलाई ने मेरे मित्र के विचारों

में परिवर्तन कर इस रूढ़िवादी प्रथा का खात्मा करने हेतु एक कदम बढ़ाया है, आगे वह कहता है, “आज एक दियासलाई ने जो शिक्षा प्रदान की है, वह लाखों प्रामाणिक प्रकरणों से भी संभव नहीं है।”

### यह भी नशा, वह भी नशा (प्रथम प्रकाशन-अज्ञात, कफन और शेष रचनाएँ, हिंदी कहानी संग्रह, मार्च, 1936)

कहानी में प्रेमचंद कहते हैं कि प्रत्येक वर्ग के लोग किसी न किसी प्रकार के मादक वस्तु का प्रयोग अवश्य करते हैं। “होली के दिन रायसाहब पंडित घसीटेलाल की बारहदरी में भंग छन रही थी कि सहसा मालूम हुआ जिलाधीश मिस्टर बुल आ रहे हैं-साहब ने बरामदे में आते ही कहा-” हलो रायसाहब, आज तो आपका होली है?”

रायसाहब ने हाथ बाँधकर कहा - “हाँ सरकार, होली है।” बुल - “खूब लाल रंग खेलता है?”

रायसाहब-“हाँ सरकार, आज के दिन की यही बहार है।” इसके बाद मिस्टर बुल होली खेलते हैं, भंग पीते हैं। दूसरे दिन रायसाहब मिस्टर बुल के घर जाते हैं तो बुल साहब उन्हें जबरदस्ती शराब पिलाना चाहते हैं, पर रायसाहब मुश्किल से अपने को यह कहकर छुड़ाते हैं कि इसे छूना पाप है। यहाँ प्रेमचंद अंग्रेज पात्र के माध्यम से हिंदू समाज के इस दोहरे रूप को उद्घाटित करते हैं कि भंग पीना हमारे शास्त्र में है, लेकिन शराब पीना पाप है। यदि हिंदू समाज भंग को देवबूटी मानता है और शराब से छुआछूत करता है तो उसे ऐसी मान्यताओं और प्रवृत्तियों को समाप्त करना होगा। कह सकते हैं कि प्रेमचंद किसी भी धर्म की रूढ़िवादी परम्पराओं के खिलाफ थे। जिन परम्पराओं से समाज का अहित हो, उसके लिए वे अपने साहित्य से समाज को चेताते रहते थे। संबंधित कहानी में भी गहरा कटाक्ष किया गया है। इस प्रकार हम देखते हैं कि होली का वर्णन प्रेमचंद ने अपनी कहानियों में प्रचुरता में किया है। प्रेमचंद होली के त्योहार के अलावा भी हिंदू समाज में मनाए जाने वाले अन्य त्योहारों का वर्णन अपनी कहानियों में खूब करते हैं। ऐसी कहानियों का परिचय इस प्रकार है:-

### जन्माष्टमी का त्योहार

इस त्योहार में भाद्र मास की जन्माष्टमी के दिन लोग व्रत रखते हैं। कुछ लोग निर्जला व्रत रखते हैं। भगवान के बारह बजे रात्रि में जन्म ग्रहण करने के बाद ही व्रत को तोड़ा जाता है एवं प्रसाद ग्रहण किया जाता है। तब तक भक्तजन भगवान के भजन एवं उपासना में लगे रहते हैं। ऐसा माना जाता है कि जन्माष्टमी के दिन जो लोग उपवास एवं रात्रि जागरणपूर्वक व्रत करते हैं, वह करोड़ों जन्मों द्वारा उपार्जित पापों से छुटकारा पा जाते हैं। इस त्योहार की चर्चा प्रेमचंद ने कुल तीन कहानियों में की है, जिनका विवरण इस प्रकार है:-

#### ● सौत (प्रथम प्रकाशन-सरस्वती, हिंदी मासिक पत्रिका, दिसंबर, 1915)

कहानी में प्रेमचंद जन्माष्टमी का वर्णन करते हुए कहते हैं, “जन्माष्टमी का शुभ दिन आया। पंडित जी का स्वाभाविक आलस्य इन दो-तीन दिनों के लिए गायब हो जाता था। वे बड़े उत्साह से झाँकी बनाने में लग जाते थे। (गोदावरी पंडित जी की पत्नी) यह व्रत बिना जल के रखती थी और पंडित जी तो कृष्ण के उपासक ही थे।”

#### ● शांति (प्रथम प्रकाशन-अज्ञात, प्रेम द्वादशी, हिंदी कहानी संग्रह, 1926)

कहानी की मुख्य पात्रा श्यामा जन्माष्टमी का वर्णन इन शब्दों में करती है, “भाद्र-मास था। जन्माष्टमी का त्योहार आया। घर में सब लोगों ने व्रत रखा। मैंने भी सदैव की भांति व्रत रखा। ठाकुर जी का जन्म रात को बारह बजे होने वाला था, हम सब बैठी गाती-बजाती थी।” इसके आगे प्रेमचंद श्यामा के पति के विचारों को इन शब्दों में व्यक्त करते हुए कहते हैं कि “बाबूजी (श्यामा के पति) इन असभ्य व्यवहारों के विल्कुल विरुद्ध थे। वह होली के दिन रंग भी न खेलते, गाने-बजाने की तो बात ही अलग।”

#### ● झाँकी (प्रथम प्रकाशन-सरस्वती, हिंदी मासिक पत्रिका, मई, 1932)

कहानी में प्रेमचंद कहते हैं, “सारे शहर में जन्माष्टमी का उत्सव हो रहा था.....सेठ घूरेलाल के मंदिर में ऐसी झाँकी बनाई गई है कि देखते ही बनता है। ऐसे-ऐसे शीशे और बिजली के सामान सजाए हैं कि आँखें झपक उठती हैं। अशोक के स्तंभों में लाल-हरी-नीली बत्तियों की अनोखी बहार है। सिंहासन के ठीक सामने ऐसा फौव्वारा लगाया है कि उसमें से गुलाब जल की फुहारें निकलती हैं।”

### तीज का त्योहार

इस अवसर पर सौभाग्यवती स्त्रियाँ घरों की सफाई करती हैं वे सोलहोंशृंगार कर गंगा स्नान करती हैं और इसके बाद तुलसी की पूजा करती हैं। इस अवसर पर नए वस्त्र धारण करना आवश्यक होता है, इस कारण निर्धन व्यक्ति भी अपनी पत्नी के लिए किसी-न-किसी तरह से वस्त्र खरीदकर उपहार में देता है। स्त्रियाँ तीज की रात्रि में जागकर पार्वती सहित भगवान शंकर के शिवलिंग की पूजा करती हैं एवं रातभर जागरण करती हैं। इस दौरान समस्त स्त्रियाँ भजन गाकर भगवान की आराधना उपासना करती हैं। यह व्रत स्त्रियों को सौभाग्य देने तथा उनकी रक्षा करने वाला होता है। इस त्योहार का वर्णन प्रेमचंद अपनी कुल पाँच कहानियों में करते हैं, जो इस तरह हैं:-

#### ● नैराश्य लीला (चाँद, हिंदी मासिक पत्रिका, अप्रैल, 1923)

कहानी में प्रेमचंद तीज के संबंध में कहते हैं, “तीज का व्रत आया। घरों की सफाई होने लगी। रमणियाँ इस व्रत को रखने की तैयारियाँ करने लगीं।”

#### ● भूत (माधुरी, हिंदी मासिक पत्रिका, अगस्त, 1924)

कहानी में “मंगला मरते समय अपने पति (पंडित) से कहती है कि बित्री के विवाह के लिए मैंने जो-जो तैयारियाँ की थीं, उनमें कुछ काट-छाँट मत करना। पंडित, “इसकी कुछ चिंता न करो। ईश्वर ने चाहा, तो उससे कुछ ज्यादा धूम-धाम के साथ विवाह होगा।” मंगला, “उसे हमेशा बुलाते रहना, तीज-त्योहार में कभी मत भूलना।”

#### ● उद्धार (चाँद, हिंदी मासिक पत्रिका, सितम्बर, 1924)

कहानी में प्रेमचंद कहते हैं, “भातों का महीना था और तीज का दिन। घरों में सफाई हो रही थी। सौभाग्यवती रमणियाँ सोलहो-शृंगार कर गंगा-स्नान करने जा रही थीं। अंबा स्नान करके लौट आई थी और तुलसी के कच्चे चबूतरे के सामने खड़ी वंदना कर रही थी। पतिगृह में उसकी यह पहली ही तीज थी, बड़ी उमंगों से व्रत रखा था।”



- सती (प्रथम प्रकाशन-अज्ञात, प्रेरणा और अन्य कहानियाँ, फरवरी, 1932)

कहानी में “तीज के दिन कल्लू मुलिया के लिए लट्ठे की साड़ी लाया। चाहता तो था कोई अच्छी-सी साड़ी ले, पर रूपए न थे और बजाज ने उधार न माना।”

- झाँकी (प्रथम प्रकाशन-सरस्वती, हिंदी मासिक पत्रिका, मई, 1932)

कहानी में तीज के त्योहार का वर्णन करते हुए प्रेमचंद कहते हैं कि सास-बहू में तीज की जानकारी को लेकर बहस हो जाती है। सास अपनी बेटी को तीज में काफी सामान, जैसे-साड़ियाँ, मिठाईयाँ, खिलौने आदि भेजना चाहती है, लेकिन घर की परिस्थितियों को देखते हुए बहू सामान में अत्यधिक काट-छाँट कर देती है, और कहती है, “पाँच साड़ियों की जगह तीन रहें, तो क्या बुराई है? खिलौने इतने क्या होंगे, इतनी मिठाई की क्या जरूरत है?” (23)

### दशहरे का त्योहार

इस त्योहार में एक निश्चित स्थान पर मेला लगता है और सभी लोग उसे देखने जाते हैं। देहातों एवं शहरों में इस अवसर पर रामलीला का आयोजन किया जाता है। अंत में रावण के बने पुतले को भगवान श्रीराम बने पात्र द्वारा तीर मारकर उसका दहन किया जाता है। इस प्रकार यह त्योहार बुराई पर अच्छाई की जीत का त्योहार है। प्रेमचंद कुल तीन कहानियों में इस त्योहार का वर्णन करते हैं।

- बड़े घर की बेटी (जमाना उर्दू मासिक पत्रिका, दिसम्बर, 1910)

प्रेमचंद के नाम से प्रकाशित पहली कहानी थी। इस कहानी में दशहरे का वर्णन करते हुए प्रेमचंद कहते हैं, “दशहरे के दिनों में वह बड़े उत्साह से रामलीला में सम्मिलित होते और स्वयं किसी-न-किसी पात्र का पार्ट लेते थे। गौरीपुर में रामलीला के वही जन्मदाता थे।”

- रामलीला (माधुरी, हिंदी मासिक पत्रिका, अक्टूबर, 1926)

कहानी में प्रेमचंद ने रामलीला का बड़ा ही सजीव वर्णन किया है। यह कहानी, कहानी न होकर प्रेमचंद की आत्मकथा है। वे कहते हैं, “इधर एक मुद्दत से रामलीला देखने नहीं गया। बंदरों के भद्दे चेहरे लगाकर आधी टाँगों का पाजामा और काले रंग का ऊँचा कुरता पहने आदमियों को दौड़ते, हू-हू करते देखकर अब हँसी आती है, मजा नहीं आता.....फिर भी लाखों आदमियों की भीड़ लगी रहती।”

- अलगयोझा (प्रथम प्रकाशन-अज्ञात, खाके परवाना, उर्दू कहानी संग्रह, 1928)

कहानी में दशहरे का वर्णन करते हुए प्रेमचंद कहते हैं, “दशहरे का त्योहार आया। इस गाँव से कोस भर पर एक पुरवे में मेला लगता था। गाँव में सब लड़के मेला देखने चले।”

### दीपावली का त्योहार

इस त्योहार के आने से पहले घरों की सफाई की जाती है। रात भर दीपक जलाए जाते हैं। इस अवसर पर मंदिरों को खूब अच्छी तरह सफाई कर उन्हें सजाया जाता है। दीपावली पर विशेषतः माता लक्ष्मी की पूजा एवं आराधना की जाती है। कहा जाता है कि दीपावली के अवसर पर माँ लक्ष्मी का घर आगमन

होता है, विशेषतः जो घर ज्यादा साफ-सुधरा एवं प्रज्वलित रहता है, माँ लक्ष्मी उन्हीं घर में प्रवेश करती है। इस प्रसंग की केवल एक ही कहानी प्राप्त होती है।

- अमावस्या की रात्रि (जमाना उर्दू मासिक पत्रिका, अप्रैल, 1913)

कहानी में दीपावली के त्योहार का वर्णन करते हुए प्रेमचंद कहते हैं, “दीवाली की संध्या थी। श्रीनगर में घूनों और खँडहरों के भी भाग्य चमक उठे थे। कस्बे के लड़के और लड़कियाँ श्वेत थालियों में दीपक लिए मंदिर की ओर जा रहे थे। दीपों से उनके मुखारविंद प्रकाशमान थे। प्रत्येक गृह रौशनी से जगमगा रहा था।”

स्पष्ट है कि विवेचित त्योहारों का हमारे जीवन में बहुत बड़ा महत्व है। ये त्योहार हमारे जीवन में सुखद परिवर्तन लाते हैं तथा उसमें हर्षोल्लास व नवीनता का संचार होता है। सभी लोग त्योहार के आगमन से प्रसन्नचित्त होते हैं व विधि-विधान से इन समस्त त्योहारों में भाग लेते हैं। जिस प्रकार विजयादशमी का पर्व असत्य पर सत्य की तथा अधर्म पर धर्म की विजय का संदेश देता है, उसी प्रकार रंगों का त्योहार होली हमें संदेश देता है कि हम आपसी कटुता व वैमनस्य को भुलाकर अपने शत्रुओं से भी प्रेम करें। इस प्रकार सभी त्योहारों के पीछे समाजोत्थान का कोई-न-कोई उद्देश्य अवश्य ही निहित होता है। लोग एक दूसरे के करीब आते हैं जिससे आपसी वैमनस्य घटता है। समग्रता में कहा जा सकता है कि हमारे ये त्योहार देश को एक सूत्र में बाँधे रखने में महत्वपूर्ण योगदान देते हैं। हम इन त्योहारों को उनकी मूल भावना के साथ मनाएँ, ताकि सुख-शांति में वृद्धि हो सके। ■

## भारतीय रेल

पत्रिका की

सदस्यता एवं प्राप्ति

हेतु

संपर्क करें

011-47845381

सोमवार से शुक्रवार

(सुबह 10 से 1 एवं

दोपहर 2 से 5 बजे तक)

editorbhartiyarailrb@gmail.com

bmpr310rb@gmail.com

# शब्दार्थ की निराली दुनिया

जहां राजीनामा त्यागपत्र है, तो समझौता-पत्र भी, जहां शिक्षा पढ़ाई है तो सजा भी, जहां बाज़ पक्षी है तो खटिया भी

श्री विपिन पवार

**भा**रतीय भाषाओं में 'भारोपीय परिवार' सबसे महत्वपूर्ण भाषा परिवार है। हिंदी, मराठी एवं उर्दू इस परिवार की प्रमुख भाषाएं हैं। तीनों भाषाएं देवनागरी लिपि में लिखी जाती हैं। उर्दू को देवनागरी लिपि के अलावा अरबी लिपि में और मराठी को देवनागरी लिपि के अलावा मोडी लिपि में भी लिखा जा सकता है, लेकिन आमतौर पर देवनागरी लिपि का प्रयोग ही अधिकांशतः किया जाता है। तीनों भाषाओं की लिपि एक ही होने के बाद भी एक ही शब्द का अर्थ प्रत्येक भाषा में अलग-अलग होता है। एक भाषा की जानकारी आम जनता को इसका पर्याप्त ज्ञान न होने के कारण कभी-कभी बड़ी मनोरंजक, हास्यास्पद, अशोभनीय, तकलीफदेह एवं नाजुक स्थिति उत्पन्न हो जाती है, जिसका अनुभव मुझे कई बार हुआ है।

उस दिन अप्पासाहेब चौगुले ने मिश्राजी से कहा, "सुना तुमने? अपने मुख्यमंत्री ने रात को राजीनामा दे दिया। अब कैसे होगा?"

"तो, सब कुछ ठीक हो जाएगा जी अब तो। जब समझौता-पत्र पर हस्ताक्षर हो गए हैं, तो अब चिंता किस बात की है?" मिश्राजी चौगुले की चिंता का कारण ही समझ नहीं पाए, क्योंकि मराठी में राजीनामा त्यागपत्र को कहते हैं और हिंदी में समझौता-पत्र को।

मराठी में ऐनक को 'चश्मा' कहा जाता है तो फारसी एवं पश्तो भाषा में 'चश्मा' पानी का सोता/स्रोत है और उर्दू में 'चश्म' का अर्थ होता है आंख। हिंदी में स्वस्थ का अर्थ होता है तंदुरुस्त, निरोग, लेकिन मराठी में इसका प्रयोग निठल्ले बैठे रहने के अर्थ में भी होता है। हिंदी में 'दाद' का अर्थ प्रशंसा करना है एवं यह एक प्रकार का चर्मरोग भी है लेकिन मराठी में 'दाद' मांगी जाती है यानि कारण पूछा जाता है। हिंदी में 'भीड़' के केवल दो ही अर्थ हैं, - जनसमूह एवं किसी चीज की अधिकता। लेकिन देखिए, मराठी में 'भीड़' के कितने अर्थ हैं - बड़ई का एक औजार, विरलता, महंगाई के कारण होने वाली कमी/अनुपलब्धता, आदर-सम्मान, वजन, आग्रह, लज्जा, डर आदि। है न आश्चर्य की बात?

हिंदी में समर्पक का अर्थ होता है - समर्पण करने वाला, लेकिन मराठी में इसके कई अर्थ हैं - योग्य, उचित, बराबर, शोभायमान, जुड़ जाने योग्य, यथास्थिति आदि। हिंदी में अवसान का अर्थ होता है - विराम, समाप्ति, अंत, मृत्यु और मराठी में इसके अलावा यह शब्द नाश, खंड, विश्रांति, विराम चिह्न, धैर्य,



हिम्मत, प्रसंगावधान, आवेश, दम, धमक, उत्साह, जोर, शक्ति, सामर्थ्य, प्रयत्न, परिश्रम, तनाव, कष्ट के रूप में भी प्रयुक्त होता है।

एक मराठी भाषी कर्मचारी ने अपने हिंदी भाषी अधिकारी से निवेदन किया, "सर, गांव में मेरी मां बीमार रहती है, मेरी शादी होने वाली है, मकान की मरम्मत भी करानी है। कृपया मेरा तबादला गांव के निकट ही किसी स्टेशन पर कर दीजिए। बड़ी कृपा होगी।"

"ठीक है, ठीक है। मैं जरूर चेष्टा करूंगा।" साहब ने सहानुभूतिपूर्वक तपाक से कहा। यह सुनते ही कर्मचारी को बहुत बुरा लगा, उसकी आंखें डबडबा गईं, क्योंकि यदि हिंदी में चेष्टा का अर्थ प्रयास या कोशिश है तो मराठी में 'चेष्टा' का अर्थ होता है - किसी का मजाक बनाना, खिल्ली या हंसी उड़ाना, परिहास, उपहास, दिल्लगी या शरारत करना।

हिंदी में पुरस्कार का अर्थ इनाम, उपहार या भेंट होता है, लेकिन मराठी में यह इनाम के अलावा अनुमोदन, समर्थन, हिमायत, वकालत, प्रोत्साहन, सहारा, संरक्षण, आश्रय, प्रश्रय, संभरण एवं प्रवर्तन के अर्थ में भी प्रयुक्त होता है। महाराष्ट्र के एक कद्दावर नेता का तो यह प्रिय शब्द है। यदि आप हिंदी में अट्टहास करेंगे तो यह पूरा मुंह खोलकर दिल से निकलने वाली उन्मुक्त हंसी होगी, लेकिन मराठी में इसका अर्थ आग्रह भी होता है। हिंदी में संधि का अर्थ मेल, संयोग, जोड़, गांठ, अवकाश, विराम आदि होता है तो मराठी में संधि का अर्थ अवसर है। हिंदी में उत्तेजना का अर्थ उभारना, उकसाना, भावावेश एवं जोश है तो मराठी में उत्तेजन का अर्थ प्रेरित एवं प्रोत्साहित करना होता है। झापड़ का अर्थ हिंदी में चांटा या तमाचा होता है, लेकिन मराठी में इसका एक अर्थ उनींदा एवं निद्रालु भी है।

पांडेयजी जब अपने मित्र मराठे के घर पहुंचे, तो देखा कि ड्राइंगरूम में ही उनके दोनों बेटे आपस में गुत्थमगुत्था थे। सारा ड्राइंगरूम अस्त-व्यस्त हो चुका था। उनको देखते ही दोनों अलग हो गए और दांत पीसते हुए वहां से निकल गए। मराठे घर पर नहीं थे। श्रीमती मराठे ने देखा तो लज्जित होकर किसी तरह लीपा-पोती करते हुए बोली - “दादा, इनको बचपन से ही शिक्षा की होती न, तो आज ये हाल नहीं होता।”

“अरे! ये आप क्या कह रही हैं, भाभीजी? आपके दोनों बेटे तो हीरे हैं..... हीरे। दोनों बचपन से ही अपनी क्लास में फर्स्ट आ रहे हैं.....बड़े का नाम तो पेपर में आता ही रहता है। आप किस शिक्षा की बात कर रही हैं?” पांडेयजी ने आश्चर्य से कहा।

जब वास्तविकता से परदा उठा, तो दोनों का हंसते-हंसते बुरा हाल हो गया, क्योंकि हिंदी में शिक्षा पढ़ाई, तालीम, एजुकेशन है तो मराठी में सज़ा या दंड।

हिंदी में ‘शासन’ का अर्थ होता है - हुकूमत का कार्य, नियंत्रण, अनुशासन, वश में रखना, जबकि मराठी में इसके अलावा ‘शासन’ शब्द का प्रयोग दंड, सज़ा, जुर्माना एवं सुधार के अर्थ में भी किया जाता है। ‘उपहार’ का अर्थ हिंदी में भेंट या सौगात होता है जबकि मराठी में ‘उपहार’ का एक अर्थ नाश्ता / जलपान भी होता है। ‘बेंत’ का अर्थ हिंदी में छड़ी, डंडा या लकड़ी होता है जबकि मराठी में ‘बेंत’ का अर्थ योजना या विचार होता है। हिंदी में ‘अंकित’ का अर्थ लिखा हुआ या चिह्नित होता है, जबकि मराठी में ‘अंकित’ का अर्थ अधीन या अंतर्गत होता है। आपने महाराष्ट्र की पुलिस चौकियों पर ‘अंकित’ लिखा हुआ देखा होगा। ‘कब्ज़ा’ का अर्थ मराठी में अधिकार या दखल होता है जबकि हिंदी में ‘कब्ज़े’ का अर्थ ‘दरवाज़े’ और चौखट के बीच लगी हुई पट्टी भी होता है। हिंदी में ‘सज्जा’ का अर्थ साज-सामान या सजावट होता है, जबकि मराठी में ‘सज्जा’ का अर्थ बालकनी, अटारी, दीर्घा, जंगला या कटघरा होता है, क्योंकि शायद यह शब्द हिंदी के छज्जा का अपभ्रंश है। हिंदी में ‘बाज’ एक पक्षी का नाम है, तो मराठी में ‘बाज’ का अर्थ चारपाई या खटिया होता है।

संघ लोक सेवा आयोग से सीधे वरिष्ठ राजभाषा अधिकारी के रूप में मेरा चयन होने के पश्चात् जब राजभाषा संवर्ग के सभी अधिकारी एवं कर्मचारी मुख्यालय, मुंबई में तिमाही बैठक के दौरान एकत्रित हुए तो ‘परम मित्र की खाल में छिपे घोर शत्रु’ एक अधिकारी ने कहा कि-

“और क्या हाल हैं आपके?” इस पर एक मराठी भाषी महिला ने तपाक से कहा कि -

“उनके क्या हाल होने वाले हैं वो तो सीधे क्लास वन अफसर बनकर मजे में हैं”

हिंदी में कहा जाता है कि “क्या हाल है?” तो इसका अर्थ यह होता है कि आपके स्वास्थ्य, स्थिति, सुख-दुःख के बारे में पूछताछ की जा रही है, लेकिन मराठी में ‘हाल’ का अर्थ दुःख, संकट एवं परेशानी होता है यानि हिंदी का ‘हाल’ मराठी में ‘बेहाल’ हो जाता है। हिंदी में संपादन शब्द को पत्र-पत्रिकाओं के संपादन / एडिटिंग तक सीमित कर दिया गया है जबकि मराठी में संपादन का प्रयोग बड़े व्यापक अर्थों में किया जाता है अर्थात् किसी भी कार्य को अच्छी तरह से पूरा करना, प्रस्तुत करना, अधिग्रहण करना आदि। हिंदी में राज्यघटना का अर्थ होगा - प्रदेश में घटित कोई घटना लेकिन मराठी में

राज्यघटना संविधान को कहा जाता है। मानव शरीर के दो हिस्से होते हैं - सिर एवं धड़। धड़ यानि सिर के नीचे का संपूर्ण शरीर, लेकिन मराठी में ‘धड़’ का प्रयोग ठीक, उपयुक्त एवं सही को अभिव्यक्त करने के लिए किया जाता है।

एक मराठी भाषी हिंदी अनुवादक को ‘माई हॉबी’ का हिंदी अनुवाद करना था, उसने अनुवाद किया ‘मेरा छंद’। यह बिल्कुल गलत अनुवाद था, क्योंकि मराठी में ‘हॉबी’ को ‘छंद’ कहते हैं, लेकिन हिंदी में ‘छंद’ तो कविता का एक प्रकार है। सही हिंदी अनुवाद होता - मेरी रुचि। ‘खटपट’ शब्द का हिंदी में अर्थ होता है - बैर, विरोध, अनबन, दो वस्तुओं के टकराने से उत्पन्न ध्वनि, फूट, द्वेष आदि, लेकिन मराठी में इसका अर्थ होता है - प्रयास, कड़ी मेहनत और संघर्ष। ‘आविर्भाव’ का हिंदी में अर्थ होता है - प्रकट होना, उत्पत्ति, उदय और मराठी में - प्रारूप, अवतार, खुलापन, स्पष्ट दृष्टि, प्रयास। हिंदी में ‘धनी’ का अर्थ अमीर व्यक्ति है परंतु मराठी में ‘धनी’ का अर्थ पति भी होता है। हिंदी में ‘मालिक’ का अर्थ ईश्वर, अधिपति, स्वामी होता है, लेकिन मराठी में ‘मालिक’ का अर्थ इसके अलावा पति भी होता है, लेकिन उसका उच्चारण ‘मालक’ किया जाता है।

हिंदी में ‘चंदे’ का अर्थ होता है - अंशदान, ग्राहक शुल्क या दान लेकिन मराठी में इसका एक ही अर्थ होता है - ‘वर्गणी’ या ‘देणगी’। मराठी भाषी कर्मचारी ‘चंदा’ कभी नहीं कहते, ‘वर्गणी’ ही कहते हैं। गणपति की वर्गणी और यह सभी को समझ में भी आ जाता है। हिंदी में हम कोई भी कार्यक्रम आदि प्रस्तुत करते हैं, लेकिन मराठी में इसे सादर करना कहते हैं, जिससे शब्द बने हैं - सादरीकरण (प्रस्तुतीकरण), सादरकर्ते (प्रस्तुतकर्ता)। यहां ‘सादर’ का अर्थ ‘आदर के साथ’ नहीं है। हिंदी में नाटक का मंचन किया जाता है या नाटक खेला जाता है, लेकिन मराठी में नाटक का प्रयोग होता है, यह प्रयोग ‘करके देखना’ या एक्सपेरिमेंट नहीं है बल्कि यह अंतिम प्रस्तुति है। उर्दू में ‘तालीम’ का अर्थ शिक्षा या उपदेश होता है, जबकि मराठी में यह दो अर्थों में प्रयुक्त होता है पहला - प्रशिक्षण या अभ्यास के अर्थ में, जैसे नाटक की रिहर्सल, इसे नाटक की तालीम कहा जाता है, उसमें भी रंगीत तालीम अर्थात् फुल मेक-अप में फाइनल ड्रेस रिहर्सल है न मनोरंजक? दूसरा - अखाड़े को भी मराठी में ‘तालीम’ कहा जाता है। हिंदी में ‘अवधि’ का अर्थ अंतिम सीमा, नियतकाल या मियाद है, मराठी में भी यही है, लेकिन इसे अवधी लिखा जाता है, जो हिंदी में अवध की भाषा है। हिंदी एवं उर्दू के ‘नौबत’ का अर्थ है - पारी, बारी, अवांछित घटना के घटित होने की स्थिति (जैसे भूखों मरने की नौबत आना) दुर्गति, दुर्दशा, मांगलिक अवसरों पर बजने वाला बाजा लेकिन मराठी में इसका प्रयोग परिणति, जल्दबाजी एवं गड़बड़ के रूप में भी किया जाता है।

मराठी शब्द ‘निर्धार’ का अर्थ होता है दृढ़ निश्चय, लेकिन हिंदी में ‘निर्धारित’ का अर्थ है, निर्धारण किया हुआ, निश्चित। हिंदी में ‘आंदोलन’ का अर्थ होता है - इधर से उधर आना-जाना, झुलना, हलचल, उथल-पुथल, विरोध प्रदर्शन आदि लेकिन मराठी में इसका प्रयोग कुछ अलग अर्थों में भी होता है, संगीत में स्वरों का उतार-चढ़ाव - स्वरांदोलन, हाथ मिलाकर अभिवादन करना - हस्तांदोलन। हिंदी में ‘प्रसंग’ का अर्थ होता है - अनुराग, लगाव, आसक्ति, संभोग लेकिन मराठी में इसका अर्थ होता है - संदर्भ, समय, घटना, अवसर, अवधि।



हिंदी में 'चिकित्सक' का अर्थ होता है - डॉक्टर, लेकिन मराठी में एक शब्द प्रयोग है - चिकित्सक वृत्ति, जिसका अर्थ होता है, सूक्ष्म निरीक्षण करने की आदत। उर्दू का एक शब्द है, 'फ़ाज़िल', जिसका अर्थ होता है - एक निपुण, विद्वान एवं दक्ष व्यक्ति। हमारी पुरानी हिंदी फिल्मों में अदालत में जिरह के दौरान सरकारी वकील से बहस प्रारंभ करते समय बचाव पक्ष का वकील कहता है -- "मेरे फ़ाज़िल दोस्त।" जबकि मराठी में 'फ़ाज़ील' का अर्थ है, अनुचित, व्यर्थ, फालतू, बेकार का। मुझे बचपन में उर्दू में इसका अर्थ पता नहीं था। मराठी में तो खैर यह एक आम शब्द है। मुझे बड़ा आश्चर्य होता था इस संबोधन पर और उससे भी अधिक आश्चर्य होता था, सरकारी वकील के शांत एवं निर्विकार चेहरे को देखकर।

हिंदी में 'हंगामा' शब्द का अर्थ होता है - मारपीट, हुल्लड़, उपद्रव, हल्ला-गुल्ला, हलचल आदि। इसी से मराठी में एक शब्द बना 'हंगाम', लेकिन इसका अर्थ बिलकुल अलग है, यानि मौसम, समय, जैसे आम का हंगाम। उर्दू के 'दाखिला' का अर्थ है प्रवेश लेकिन मराठी में 'दाखला' का अर्थ है - प्रमाण पत्र। मराठी में 'उतारा' का अर्थ होता है, उद्धरण, अवतरण, इलाज, चढ़ावा लेकिन हिंदी में इसके अलावा 'उतारा' का अर्थ है - डेरा, पड़ावा, नदी से पार जाना। उर्दू के 'सरंजाम' का हिंदी में अर्थ होता है - पूर्ति, परिणाम, अंत, प्रबंध व्यवस्था तो मराठी में 'सरंजाम' का अर्थ है - सामान, उपकरण, औजार, सामग्री। हिंदी में 'जांच' का अर्थ परख या परीक्षा होता है, मराठी में यह शब्द नहीं है। 'जाच' शब्द है, जिसका अर्थ होता है - उत्पीड़न। हिंदी में 'वाहन' का अर्थ होता है - गाड़ी, सवारी या साधन लेकिन मराठी में इसका एक अर्थ बड़ा ही मनोरंजक है - जूते, चप्पल।

कुछ शब्द ऐसे हैं, जिनका अर्थ दोनों भाषाओं में एक समान है, लेकिन वर्तनी में मामूली-सा अंतर है, जैसे हिंदी की 'रूपरेखा' मराठी की 'रूपरेषा' है। हिंदी का 'तालाब', मराठी का 'तलाव' है। उर्दू की 'सिफारिश' मराठी की 'शिफारस' है। हिंदी की 'जवानी' मराठी की 'ज्वानी' है। हिंदी का 'दिमाग' मराठी

का 'दिमाख' है। हिंदी का 'पुनश्च' मराठी का 'पुनरपि' है। हिंदी का 'जुआ' मराठी का 'जू' है। उर्दू का 'इश्क' मराठी का 'इष्क' है। हिंदी की 'राशि' मराठी की 'राशी' है। हिंदी का 'खलासी' मराठी का 'खलाशी' है। हिंदी का 'रास्ता' मराठी का 'रस्ता' है। हिंदी का 'हथियार' मराठी का 'हत्यार' है। हिंदी का 'सहायक' मराठी का 'सहायक' है। हिंदी का 'ग्राहक' मराठी का 'गिराईक' है। हिंदी का 'संगमरमर' मराठी का 'संगमरवर' है। हिंदी का 'चित्' मराठी का 'चित्त' है। हिंदी का 'नीम' मराठी का 'निम' है। हिंदी की 'सूचना' मराठी की 'सुचना' है। हिंदी का 'नागपुर' मराठी का 'नागपूर' है। हिंदी का 'सिपाही' मराठी का 'शिपाई' है। 'गजब' मराठी में 'गहजब' है तो 'कनात' को मराठी में 'कनाथ' कहते हैं। हिंदी का 'जासूस' मराठी में 'जासूद' बन जाता है। हिंदी का 'खम्भा' मराठी में 'खांब' कहलाता है, लेकिन इससे एक शब्द निकला है 'खंबीर', जिसका अर्थ होता है, पक्का, मजबूत, बलवान।

मराठी भाषा ने शब्द निर्माण के क्षेत्र में बहुत अधिक प्रगति कर ली है। मराठी भाषियों ने अंग्रेजी के प्रचलित शब्दों का बहुत सटीक, सुंदर एवं आसान अनुवाद किया है, जो महाराष्ट्र में अत्यंत लोकप्रिय हुआ है, जिसकी चर्चा फिर कभी किसी लेख में की जाएगी। एक बात बड़ी सुखद है कि मराठी ने उर्दू के एक शब्द को इस प्रकार आत्मसात् कर लिया है कि उसका यहां पर धड़ल्ले से प्रयोग किया जा रहा है। साहित्य में भी और आम बोलचाल में भी अब लगता ही नहीं कि यह उर्दू का शब्द है। यह 'प्रशंसनीय' है। वह शब्द है - इमाने एतबारे, जिसका अर्थ है - निष्ठापूर्वक या पूर्ण समर्पण के साथ। यह लेख संपूर्ण नहीं है। इस बात की संभावना है कि इसमें अनेक शब्द छूट गए होंगे। सुधी पाठक अवगत कराएंगे, तो आगामी संस्करण में उन शब्दों को भी शामिल करने पर प्रसन्नता का अनुभव होगा। ■

उप महाप्रबंधक (राजभाषा)  
मध्य रेल, मुंबई

**आप सब का**

 **भारतीय रेल**

**के साथ अटूट रिश्ता है**

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

**‘भारतीय रेल’**

में प्रकाशित करेंगे

ई-मेल : [editorbhartiyaarailrb@gmail.com](mailto:editorbhartiyaarailrb@gmail.com)

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

शर्ते लागू

# कठपुतलियां

डॉ. संदीप शर्मा

राजा ने तड़के ही उठकर एकदम से सोहणी को जगाया और फिर उसके घाघरे के टूटे सितारों को लगाने लग पड़ा। उसने अपना मुंह भी नहीं धोया। बाल बिखरे से पड़े हैं उसके। वह बस मन ही मन में नए गाने पर डांस के स्टेप सोचता रहा।

पहले सोहणी ने उठने में बड़ी देर लगाई, पर राजा के समझाने के बाद वह एकदम से उठ गई। राजा प्यार से बोला, “उठ जा सोहणी, आज तू ही महफिल की हीरोइन होगी। मैंने तुम्हारे लिए एक नया गाना पसंद किया है, जो आज कल बहुत हिट हो रहा है।” नए गाने पर डांस करने के ख्वाब में सोहणी ने नींद को अपने से अलग कर लिया।

राजा टूटे सितारों को लगाता रहा और सोहणी कुछ खयालों में खोने लगी – “शुक्र है भगवान का, जो उस्ताद राजा ने उसके मन की बात समझ ली, पर बिना किसी प्रैक्टिस के वे नए हिट गाने पर डांस कैसे करेगी? चलो जो भी हो, उसे आज नाचना ही होगा और मोहणी को यह दिखा देना है कि ये पुराने जमाने की सोहणी नए डांस में भी उतनी ही माहिर है जितनी मोहणी।” और भी कई ख्वाब उसने झट में ही ले डाले।

टार्जन और चेतक एक-दूसरे से बंधे ही सोए पड़े हैं। टार्जन की बाईं टांग में कल शो में चेतक से गिरने पर चोट लग गई थी, जिससे उसकी जीन की पैंट भी फट गई थी। उसकी टांग अभी भी चोटिल अवस्था में अनसिली ही पड़ी है।

वे दोनों बेसुध से पड़े हैं, इसलिए राजा अभी उनको उठाना नहीं चाहता। अभी उसे सोहनी को ही तैयार करना है। मोहणी दीन-दुनिया से बेखबर हारशृंगार में ही खूंटें पर लटकती है और मुस्करा रही है। वह यूं ही सदा मुस्कराती रहती है। गोविंदा तो सबसे पहले उठ गया था, वह मोहणी को घूर-घूर कर देख रहा है और मानो सोच रहा है कि कब वो मोहणी को अपनी बाहों में ले ले। उसने मोहणी की ओर फ्लाईंग किस फेंका, लेकिन मोहणी ने मुस्कराते हुए ही उसे नीचे गिर जाने दिया।

मोहणी ने फिर आंखें एक ओर फेर लीं। भला तेज़ाब फिल्म के एक, दो, तीन, चार, पांच, छ, सात, आठ, नौ, दस, ग्यारह..... गाने पर सब को अपने डांस से मोहित कर देने वाली मोहणी कोई ऐसी-वैसी नहीं! वह प्यार करेगी तो किसी हीरो से ही। वैसे गोविंदा भी किसी हीरो से कम नहीं है, जब से वह इस टोली में आया है, तब से सभी उसके फैन बन गए हैं। उसका ब्रेक डांस सबसे अलग है।

उस्ताद राजा ने उसे क्या से क्या बना दिया है! उसके ब्रेक डांस पर सबसे ज्यादा तालियां बजती हैं। हमेशा बच्चे आंखें फाड़-फाड़ कर उसकी कलाबाजियों भरा डांस देखते हैं। वो जिस अंदाज से अपने सिर को धड़ से अलग कर लेता है, उसके इस अंदाज के सब कायल हैं।

उसने मोहणी की ओर जरा अलग से अंदाज का इशारा किया। मोहणी ने इस बार कमर लचका कर जवाब दिया। वैसा ही जवाब जैसा वो कभी टार्जन को देती थी और अब टार्जन

बेचारा चेतक की पीठ पर बंधा रहता है। वह कभी मोहणी के सपनों में चेतक पर सवार होकर दूर रेगिस्तानों का फासला लांघ कर आता था।

मोहणी तब नई-नई थी और कुछ नए गानों पर ठुमके लगाती थी। वह अकेली ही नाचती थी। टार्जन अपने डिस्को डांस से सब को रिझा देता था। फिर टार्जन और मोहणी की जोड़ी बनी। टार्जन और मोहणी जब इकट्ठे नाचते थे, तो जैसे महफिल में आग लगा देते थे, पर अब टार्जन को नए उस्ताद राजा ने चेतक पर नाचने को मजबूर कर दिया है। अब उसे सिर्फ घोंड़े पर कलाबाजियां करने तक ही सीमित कर दिया है। बस, तब से मोहणी और टार्जन का प्यार कम होता गया और रही-सही कसर गोविंदा के आने से पूरी हो गई। गोविंदा के आते ही मोहणी और उसकी नई जोड़ी बन गई और अब टार्जन फिर से अपने पुरानी साथी की ओर लौट गया है।

पुराने उस्ताद राजा के बापू के ज़माने में सबसे पहली जोड़ी टार्जन और मोहणी की जोड़ी ही थी। उनकी जोड़ी डिस्को पर रंग जमा देती थी। मोहणी टार्जन से मन ही मन प्यार तो करती है, पर बताती नहीं थी, लेकिन तब टार्जन का दिल उसके लिए कम ही उछलता था। अब शो में चाहे टार्जन का कम बोल-बाला हो, पर उसका डांस सब से अलग होता है। वो भी चेतक पर क्या कलाबाजियां करता है। कभी चेतक को नचाते हुए, कभी चेतक की पीठ से लटक जाना, कभी पीठ से लटककर जमीन को छू जाना और कभी उल्टे होकर चेतक को दौड़ाना।

लेकिन नए उस्ताद के आने से उसके डांस में पहले वाली बात नहीं रही उसके हुनर में कमी जरूर आई है और वह अब सिर्फ चेतक पर ही नाचता है। एक जमाने में वह बहुत अच्छा डिस्को डांसर था। जब मोहणी नई-नई आई थी, तो टार्जन पर फिदा थी, क्योंकि नई-नई उनकी जोड़ी बड़ी हिट हुई थी। पर जब पुराने उस्ताद स्वर्ण सिंधार गए और उनके इकलौते बेटे राजा ने टार्जन को घोंड़े पर बिठा कर उसको मोहणी व सोहणी से अलग कर दिया।

अब मोहणी अकेली ही नाचती है और अब गोविंदा और मोहणी की जोड़ी ज़ूम गई है। अब धीरे-धीरे टार्जन अपने पुराने प्यार मोहणी की ओर खिंचता जा रहा है। जिंदगी की परिपक्वता ने मोहणी और टार्जन को एक-दूसरे के अरमानों को समझने में देर नहीं करवाई है।

टोली की सबसे पुरानी डांसर मोहणी भी नए फिल्मी गानों की धुनों पर अब कोई बहुत अच्छा डांस नहीं कर पाती है वो तो सिर्फ पुराने गानों पर नाचने में ही माहिर है, लेकिन मोहणी से उसे बड़ी जलन होती है और वह मोहणी का मुकाबला करने के लिए नए गानों पर डांस करने के नए पैतरे सीखने को तैयार है।

उसने उस्ताद राजा से बार-बार प्रार्थना भी की कि उसे भी नए गानों पर डांस करवाए, क्योंकि वह मोहणी से किसी भी स्तर में कम नहीं है, उससे कम खूबसूरत नहीं है और न ही उसमें टेलेंट की कमी है, लेकिन पुराने उस्ताद ने उसे सिर्फ

पुराने गानों पर ही नचाया और उसका टैलेंट धीरे-धीरे एक धागे में ही बंध गया।

मोहणी एकदम जवान है, फिट है और उसके नैन-नक्श भी तीखे हैं। ऊपर से उस्ताद राजा भी उस पर ज्यादा ही मेहरबान रहता है, चाहे वह नया उस्ताद ही हो, लेकिन मोहणी ओर गोविंदा को नचाना उसे खूब आता है। टार्जन नए उस्ताद का भी फैन बन गया है, लेकिन उससे डरता बहुत है। पता नहीं चेतक के बाद किस-किस पर बिठाकर उसको नचाएगा? वैसे भी ढलती जवानी में घुटनों में उतना दम नहीं रहता है, लेकिन उस्ताद की नौकरी तो उसे करनी ही पड़ेगी।

उस्ताद के बिना आखिर उसे कौन पूछेगा? उसे पता है कि यह कला अब धीरे-धीरे खत्म हो रही है, दूर-दूर तक कठपुतलियों को नचाने वाले अब नहीं रहे, न ही अब कठपुतलियों को बनाने वाले बचे हैं। नई-नई गुड़ियां फैक्ट्रियों में बन रही हैं, पर उनके डोरें किसी के हाथों की अंगुलियों में नाचने को मजबूर नहीं, पर फिर भी टार्जन जैसी कठपुतलियां भाग्यशाली हैं, जो बंद कमरों से निकल कर महफिलों की शान बनती हैं।

वैसे तो उनकी दुनिया उस्ताद राजा के बक्खों व खूंटों तक ही सीमित है, लेकिन जब राजा सवरे कहीं जाने को उठा देता है तो उनका मन चहक जाता है। कभी-कभार वह छोटे-छोटे होटलों में भी रहता है।

दूर पहाड़ी प्रदेशों की सैर उनके लिए सबसे मजेदार होती है। दूर बर्फ से लदे पहाड़, जहां ठंड बड़ी लगती है और वहां उनके लिए अलग से कपड़े नहीं होते कभी। उस्ताद को क्या पता हमारी भावनाओं का! उसे तो सिर्फ अपने शो का खयाल होता है और हमारे रंगों से चटक कपड़ों का। सर्दी-गर्मी से उसे क्या लेना-देना! उसे तो ये भी नहीं पता कि कौन किससे प्यार करता है और किससे नफरत?

सोहणी से अब टार्जन का प्यार दिन पर दिन बढ़ रहा है। कल अमृतसर में शो था, तो उसने उस्ताद से बच-बचाकर सोहणी को शो खत्म होते ही कमर से पकड़ कर सीने से लगा लिया था, “मैं केहा सोहणियों, तुसी कमाल दी कमर लचकाई है अज्ज।” फिर उसने सोहणी का चुंबन ले लिया था। उसके मुंह की गंदी बदबू से सोहणी ने खुद को एकदम से छुड़ा लिया था, पर एक बात है – चाहे जैसा भी हो, उसका मन टार्जन को अपनाने के लिए तैयार है।

अब उसकी उम्र भी काफी हो गई है। अब इस उम्र में उसके हाथ पीले कौन करेगा भला, नई लड़कियों की तरह उसके ख्वाब ज्यादा रंगीन नहीं रहे। रातों को बस यही खयाल आते हैं कि कब वो टार्जन की पत्नी बनेगी? क्या उस्ताद उसे शादी की इजाजत दे देगा? क्या वो उसे दुल्हन की तरह खुद अपने हाथों से सजाएगा? उसे तो बस सारे संसार की खुशियां टार्जन की बांहों में नजर आती हैं। वो अब थक-सी गई है इस जिंदगी से। कभी मन न भी हो तो भी नाचो।

ये फिल्मी धुनें कभी उसके कानों में गर्म पारे के डालने जैसा दर्द देती हैं। उसका मन करता है कि कोई टार्जन जैसा मर्द उसे इस जिंदगी से कहीं दूर ले जाए, जहां सिर्फ प्यार हो, फिल्मी संगीत न हो और बस एक सुकून की जिंदगी हो।

सोहणी मुसलमान है, टार्जन एक सिख है, पर उसे उसके साथ भाग जाने में भी कोई परवाह नहीं है। दुनिया ने आखिर उसे दिया ही क्या है? टार्जन तो फिर भी उस पर जान छिड़कता है।

टार्जन ने उसे कल शो के बाद बातों-बातों में कहा भी था, “सोहणियो, चलो! हरमंदिर साहब में माथा टेक कर शादी कर लेते हैं।” उसने उस वक्त उसके मुंह की बास से डर कर कोई जवाब तो नहीं दिया था, पर ऐसा वो फिर कहे तो चल पड़े बिना सोचे-विचारे।

राजा उस्ताद ने सोहणी के घाघरे को सूई से सीकर जोर से झाड़ा तो मानो सोहणी के सारे ख्वाब ज़मीन पर झड़ गए। अब टार्जन की टांग में फंसी जींस का काम बाकी था। इन कठपुतलियों की टोली में अमरीश सपेरा ही सबसे अलग-थलग रहता है। वह किसी से बात भी नहीं करता है, हमेशा बीन बजाने की प्रैक्टिस करता रहता है।

उसका सांप नागू भी उसके साथ ही रहता है, लेकिन नागू बेचारा बिना दांतों के क्या करे? राजा उस्ताद के बापू कहते थे कि उन्होंने अपनी कला की शुरुआत अमरीश सपेरा व नागू के बीन-सपेरे के खेल से ही शुरू की थी। अब अमरीश सपेरा बूढ़ा हो गया है। अब तो उसकी सांसें भी बीन बजाने पर फूलने लग गई हैं।

वह सोचता, “भरी जवानी बीत गई। न शादी हुई, न परिवार। अब रह भी क्या गया है इस जिंदगी में? इन नए लड़के-लड़कियों से आखिर क्या बात करे? वो तो अपनी ही दुनिया में खोए रहते हैं। भला हो बड़े उस्ताद के बेटे का, जिसने अमरीश सपेरे को कूड़े के ढेर में नहीं फेंका और अब तक उसके बीन व सांप के खेल को अपने हर शो में शामिल करता आ रहा है। भला हो इस सांप का, जो बिना दांतों के उसका साथ निभा रहा है वर्ना अगर इन सबका साथ न होता, तो वो कब का किसी ज़हरीले सांप से अपने आप को डसवा चुका होता।”

राजा उस्ताद की उम्र 34-35 के बीच रही होगी। उसका बापू सिखाता रहता था उसे हमेशा अंगुलियों पर कठपुतलियों को नचाने का खेल, इसलिए कुछ हाथ चलाने लग गया था। बापू के मरते ही मां और दो बहनों की जिम्मेदारी उस पर पड़ गई।

दसवीं पास भी वह नहीं कर पाया था, इसलिए कभी एक फैक्ट्री में तो कभी दूसरी फैक्ट्री में मजदूरी करके दिन निकालता रहा। जब पढ़ता था तो कभी-कभार बापू के साथ जाता रहता था, शो के लिए। ज्यादातर गली-मोहल्लों में ही होते थे ऐसे शो। पैसा भी कुछ खास नहीं बनता था, पर बापू अपना पुश्तैनी काम भला यूं ही नहीं छोड़ना चाहता था। बापू ने मरते वक्त उसे यही कहा था, “बेटा, अगर कोई अच्छा काम न मिला तो इन कठपुतलियों को नचाना। इससे बेहतर काम तुम्हारे लिए कोई और न होगा।”

वह कुछ सालों तक फैक्ट्री की ही मजदूरी करता रहा। कभी भी कठपुतलियों के चेहरे से धूल उड़ाने का वक्त नहीं था उसके पास। वो तो उसकी बहनें थीं, जो कठपुतलियों का अपनी तरह शृंगार करती रहतीं, घाघरा-चोली सब ठीक-ठाक सजाकर रखती थीं और उनकी जिंदगी के कुछ मर्म समझती रहती थीं।

फैक्ट्री वालों ने एक दिन मजदूरों की छंटनी कर दी। राजा के हाथ से काम निकल गया। बड़ी बहन ने उसे बापू वाला पुश्तैनी कठपुतलियों को नचाने का काम करने की सलाह दी। मां ने भी फैक्ट्रियों की खाक छानने को मना कर दिया। जब राजा ने कठपुतलियों के चेहरे देखे तो वो मारे खुशी से पगला से गए थे। वे राजा की अंगुलियों के इशारे पर नाचने को बेकरार थे।



उनके शरीर बिना डांस के अब तक अकड़-से गए थे, लेकिन अब नई दुनिया के सपने उन्होंने झट-से ही ले लिए थे।

फिर एक दिन सुबह तड़के ही राजा अपनी कठपुतलियों को थैले में डालकर निकल गया, शहर के चौराहों की ओर। पहले दिन उसने एक चौराहे पर शो लगा दिया, लोग कौतूहल से तो कठपुतलियों को देखते, लेकिन दो-चार मिनटों में ही खिसक जाते। आखिर दो-तीन घंटे की माथा-पच्ची के बाद मात्र बीस रुपये ही उसके हाथ लगे। लोग पैसे भी ऐसे दे रहे थे जैसे भीख दे रहे हों। राजा का कलेजा बैठ-सा गया। घर पहुंचते ही वह फूट-फूट कर रो पड़ा।

बड़ी बहन ने बड़ा ढाँढस बंधाया, लेकिन उसके मन में बहुत कुछ चलता रहा। राजा खाना खाकर बिस्तर पर पसर गया। सामने वही कठपुतलियां उसे एक अलग ही अंदाज में घूर रही थीं। कई तो मुस्करा रही थीं। उसकी छोटी बहन ने न जाने कब उन्हें सजाकर राजा के कमरे की दीवार पर टांग दिया था। राजा का मन उनसे नफरत से भर गया। वह उठा और एक-एक को थैले में डालकर पुराने बक्से में डाल दिया। रात को सोते ही स्वप्न में उसे एक शोर सुनाई दिया।

सब की सब कठपुतलियां मानव आकार की बन कर राजा के पांवों पर गिर पड़ीं और फरियाद करने लगीं, “हमें मत मारो! हम नाचना चाहती हैं, बक्से में हमारा दम घुट रहा है, उस्ताद, हम तुम्हारे लिए नाचना चाहती हैं।” राजा फिर पूरी रात उन्हें फिल्मी गाने पर बड़े अच्छे सुर में गा-गाकर नचा रहा था। नए-नए फिल्मी गाने पता नहीं उसे कैसे याद हो गए थे, बच्चों की तालियां और कठपुतलियों के अलग-अलग अंदाज के डांस, सब सपने में चलते रहे।

राजा जब सुबह जागा पौ फूटते ही तो उसने बक्से से कठपुतलियों को निकाल दिया और इन्हें सजाने लगा। उसने छोटी बहन से पूछा, “अगर मुझे साथ में कोई नए फिल्मी गाने गानेवाला मिल जाए तो लोगों को अपने शो का दीवाना बना दूंगा।” राजा की छोटी बहन कॉलेज में पढ़ रही है। समझ रखती है नए जमाने की। उसने राजा को टेप रिकार्डर खरीदने और नई फिल्मी धुनों पर नाच करवाने की सलाह दी।

राजा की लंबी उड़ान को पंख मिल चुके थे। वह शाम तक टेप रिकार्डर संग कठपुतलियों को नचाता रहा और सपनों के छोटे महल बनाता रहा। कुछ सपने कठपुतलियों ने भी सजा लिए थे राजा के साथ-साथ। राजा की बड़ी बहन बापू के गुजर जाने के बाद अपनी 11वीं की पढ़ाई छोड़ कर एक पब्लिक स्कूल में चपरासी लग गई थी।

वह स्कूल से आई और सीधे राजा के पास पहुंची। वह बोली, “भइया मैंने प्रिंसिपल से बात की है। तुम अगर कल स्कूल में शो करो तो बच्चे बड़े खुश होंगे और अध्यापक व बच्चे कुछ न कुछ पैसे इकट्ठे करके दूसरे तीसरे दिन दे देंगे। प्रिंसिपल मैडम तो कह रही थी कि स्कूल के फंड से भी उसे मेहनताना मिल जाएगा।” इन शब्दों ने राजा के सपनों के महल की एक छोटी-सी नींव बना दी।

दूसरे दिन ही राजा 300 बच्चों के सामने स्कूल की स्टेज पर था। बच्चों की तालियों की आवाज के नशे में राजा जैसे खुद को फिल्मी हीरो समझ रहा था। उस दिन कठपुतलियों ने जैसे कमाल ही कर दिया! वे ऐसे नाचीं जैसे कोई सचमुच का राजा हो और वे कोई माहिर नर्तक-नर्तकियां। राजा की इज्जत बन गई और बच्चे मारे खुशी के तालियां पीटते रहे। आज तक

कभी कठपुतलियों का खेल देखा हो, तब न! जो देखा, वही उनके लिए तालियां पीटने के लिए काफी था। राजा को इस शो के लिए सौ का नोट मिला। उसकी आंखें जैसे फटी की फटी रह गईं। कहां फैक्ट्री में पूरे दिन के 50 रुपये और कहां मात्र एक घंटे के सौ रुपये और साथ में अध्यापकों ने खुश होकर 50-60 रुपये अलग से दिए।

वो दिन और आज का दिन, राजा ने कभी पीछे मुड़ कर नहीं देखा। कुछ ही समय में वो अपने इलाके का मशहूर कठपुतलीबाज बन गया था। उसने अपने शो के लिए ज्यादातर स्कूलों को चुना। राजा स्कूल के प्रिंसिपल से बात करके प्रति बच्चे के हिसाब से पैसे लेता। कुछ बड़े स्कूल अपने फंड से ही पैसे दे देते। लगभग हर स्कूल में उसे शो करने की इजाजत मिल ही जाती।

धीरे-धीरे राजा का मेहनताना भी बढ़ता गया। इन कठपुतलियों के आशीर्वाद से राजा और उसकी दोनों बहनों की शादी धूमधाम से हुई। राजा की पत्नी मीरा तो दसवीं तक पढ़ी है। उसे राजा की बड़ी बहन ने अपने ही स्कूल में चपरासी के काम पर भी लगवा दिया था। खुद स्कूल को छोड़कर ससुराल में किसी और स्कूल में लग गई थी, पर भाभी को काम दिलवा गई थी।

काम की चाहे मीरा को जरूरत नहीं थी, पर राजा और बड़ी बहन के कहने पर वह स्कूल में लग गई थी। राजा वैसे भी दूसरे राज्यों तक निकल जाता था। महीने-दो महीने बाद ही दर्शन होते थे उसके। इस बार राजा पूरे बीस हजार रुपये लेकर आया था और मीरा के लिए एक बड़ी-सी सोने की अंगूठी।

अगले दिन सोने की चमकती अंगूठी डाले मीरा मैडम सब टीचरों को दिखाती फिर रही थी। आधी छुट्टी को जैसे ही चाय देने गई, किसी मैडम ने मीरा पर फक्ती कस दी, “क्या करते हैं तुम्हारे पति? जो इतनी महंगी अंगूठी लाए हैं तुझे!” दूसरी मैडम ने बात पकड़ी, “भई, कठपुतलियों को नचाते हैं! हमारे पतियों से तो ये कठपुतली वाले ही अच्छे हैं।” इस बात पर सब टीचरों ने जोर से ठहाका लगाया था।

राजा की सारी कठपुतलियां एक बार फिर से बड़े बक्से में बिना हवा-पानी के दम घुटने से मरने लग पड़ी थीं। उधर राजा दूसरे शहर से एक नई प्लास्टिक की कठपुतली मल्लिका शेरावत को लाने गया हुआ था। वह शाम को जैसे ही घर पहुंचा तो बड़ा खुश था।

मीरा के चेहरा देखे बिना ही वह खुशी का इजहार करता रहा, “देखो तो जरा! सचमुच हू-ब-हू मल्लिका है यह हुस्न की! और इसका पहनावा तो देखो! किसी फिल्मी हीरोइन से कम नहीं है! जींस-टी शर्ट में बस कमाल की है! पूरे 5 हजार की है!”

फिर जैसे ही इस खुशी को बांटने के लिए वह अपने कमरे में घुसा तो इस बार कठपुतलियों का झुरमुट उसके स्वागत के लिए नहीं खड़ा था और न ही नई मेंबर मल्लिका से कोई हाथ मिलाने के लिए खड़ा था।

उस रात न राजा सो पाया और न ही उसकी कठपुतलियां। मल्लिका बेचारी तो एक कोने में ही लावारिस-सी पड़ी थी। राजा की पत्नी ने सब कुछ साफ कह दिया था कि अब आज के बाद राजा कठपुतलियों की कमाई हमें नहीं खिलाएगा। उसे कठपुतलियों व मीरा, दोनों में से किसी एक को चुनना था।

राजा अगले दिन सुबह-सुबह डिब्बे में पांच-छह चपातियां डालकर किसी फैक्ट्री में काम की तलाश में निकल गया। मीरा भी बुझे से मन से स्कूल पहुंची। स्कूल पहुंचते ही उसे बहुत से

काम करने पड़े। कभी एक फाइल को यहां से वहां रखना, फिर किसी अध्यापक को संदेश देना, फिर टीचर्स को पानी पिलाना, उनके लिए चाय बनानी और भी पता नहीं क्या-क्या? दोपहर आधी छुट्टी पर वह खाना खाने लगी, लेकिन उसका मन कहीं और ही था। उसे रह-रह कर उन कठपुतलियों का खयाल आता रहा। वो क्या सोच रही होंगी? अब उनका क्या होगा? उसने कठपुतलियों का गला घोट दिया है और भी न जाने क्या-क्या?

अभी खाना खत्म ही हुआ कि प्रिंसिपल मैडम की घंटी बज गई, “इस नोटिस पर हर अध्यापक के हस्ताक्षर करवा कर लाइए” “जी मैडम।” एक कमरे से दूसरे कमरे, दूसरे से तीसरे ... स्कूल की पौड़ियां चढ़ते ही उसे एक खयाल ने वहीं रोक दिया, “तुम खुद क्या काम करती हो, मीरा? तुम भी तो पूरा दिन कठपुतली की तरह नाचती हो स्कूल में।” बस इस विचार ने उसके तन-मन को एक ऊर्जा से भर दिया।

आगे वही मैडम थी जिसने उस पर फव्वी कसी थी। वह हाथ घुमा-घुमा कर छोटे बच्चों को कविता सिखा रही थी। उसे लगा, मैडम भी तो कठपुतली ही की तरह नाच रही है। और क्या काम है उसका स्कूल में? वह एकदम से कमरे में घुस गई। मैडम थोड़ा झिझक सी गई। उसके हाथ यूँ ही कुछ पल खड़े रहे। मीरा से रहा नहीं गया, “मैडम! आप तो मेरे पति की कठपुतलियों की तरह नाचती हुई लग रही हैं।” मैडम कुछ झंप सी गई, “अरे, यह सब कुछ तो करना ही पड़ता है।” मीरा हँस कर बाहर आ गई। मीरा को लगा कि यह जिंदगी का रंगमंच सबके लिए एक जैसा ही है। बस नाचना ही है, किसी

के इशारे पर। अब उसे लगने लगा कि वह जल्दी से प्रिंसिपल से पूछ कर घर जल्दी चली जाए और हुआ भी ऐसा ही।

उसने छुट्टी होने से पहले तबीयत खराब होने का बहाना बनाया और तेजी से निकल गई घर की ओर.....। रास्ते में वह दौड़ रही थी। उसे लग रहा था जैसे वह उड़ कर घर पहुंच जाए। पूरे रास्ते उसे बस यही खयाल था कि कहीं कठपुतलियों का दम न घुट गया हो बंद बक्से में।

जैसे ही घर पहुंची, उसने एकदम से बक्से को खोला। तेज सांसें लेती हुई कठपुतलियों को उसने एक-एक करके जल्दी से बाहर निकाला। सोहणी, मोहणी, गोंविदा, टार्जन, चेतक, अमरीश और नागू – सब को बिस्तर पर बिठाया और बड़ी देर तक उनकी नब्बें टटोलती रही। सब के सब अब सांसें ले रहे थे।

उसे लगा, जैसे उसने एक परिवार को मरने से बचा लिया हो। उसने सोहणी को उठाया और अपने गले से लगा लिया। आंसुओं की बूंदें एक-दूसरे की भावनाओं को ज़मीन को समर्पित कर रही थीं, “कितनी सुंदर हो तुम, सोहणी! मुझे माफ कर देना!” फिर उसने मोहणी और मल्लिका से भी बहुत-सी बातें कहीं।

जिंदगी में पहली बार उसने उन्हें अपनेपन से गले लगाया था और उनके चेहरों को पढ़ा था। राजा शाम तक कोई काम ढूँढ कर वापिस आ गया। जैसे ही वह कमरे में आया, सब कठपुतलियां बिस्तर पर हार श्रृंगार में बैठीं थीं। उनके चेहरे खिले हुए थे। उसकी पत्नी के हाथों में मल्लिका कठपुतली के धागे थे और वह उसे नचाने की कोशिश कर रही थी। ■

## सोच बदलेगी

“आपको जिम ज्वाइन करने की क्या जरूरत है?” जिम कर रही महिलाओं में से एक ने टिप्पणी की।

“क्यों? क्यों नहीं है?” मैंने थोड़ा आश्चर्य से पूछा।

“आप तो पहले से ही इतनी स्लिम-ट्रिम हैं, फिर अपने-आपको और कितना दुबला करना है?” दूसरी ने जैसे हँसते हुए ताना मारा।

“कमाल है,” मेरी हँसी निकल गई, “तो क्या आप यह चाहती हैं कि पहले मैं बैठे-बैठे खा-खा कर मोटापा पैदा करूँ, फिर जिम आ कर उसे घटाने की कोशिश शुरू करूँ...?”

“तो और क्या...,” एक के मुँह से तुरंत यह जुमला निकला।

“तो क्या फिट बने रहने के लिए व्यायाम नहीं किया जा सकता” हँसी के साथ-साथ मुझे क्रोध भी आया और उनकी सोच पर हैरानी भी हुई। मगर मुझे लगा कि मेरी बातें सुन कर मुझसे ज्यादा हैरान-परेषान वे महिलाएं हो रही थीं, क्योंकि वे मुझे बड़ी अजीब सी नजरों से देख रही थीं।

मुझे एकदम खयाल आया कि इसी तरह की प्रतिक्रिया तो मुझे तब भी मिलती रहती है, जब मैं अपने रूटीन चेक-अप के लिए अपने चिकित्सक के पास जाती हूँ, ...स्वस्थ होते हुए भी।

मैं उन्हें वैसे ही छोड़ कर आगे बढ़ गई, यह सोचते हुए, ‘ऐसा सोचते हैं तभी यहाँ लोग बीमार होने के बाद ही चिकित्सक के पास जाते हैं। फिर चाहे कितना भी रूपया-पैसा खर्च क्यों न हो जाए और चाहे कितनी भी तकलीफें क्यों न सहनी पड़ें। कई तो बीमार होने पर भी नहीं जाते, और जाते हैं तो कई बार इतनी देर से कि...। यदि समय-समय पर अपने स्वास्थ्य की जांच करवाते रहें तो शायद बीमार ही न हों, ...या कम से कम किसी बड़ी बीमारी से तो बचे रह ही सकते हैं। ...चलो अभी नहीं, पर कभी तो सोच बदलेगी...।’ ■

रेनू शर्मा

# मलंगी

श्री राजनारायण बोहरे

मैं ने एक नजर चारों ओर देखा, तो पाया कि वहाँ केवल बच्चे ही नहीं थे, बल्कि मोहल्ले-भर की औरतें भी जुट आई थीं। बीजुरी वाली जीजी द्रवित होती हुई कह रही थीं, “इस बेचारी ने जिंदगी-भर सबकी सेवा की है, जाने कौन-सा पाप हो गया कि ऐसे कष्ट भोगने पड़ रहे हैं?”

तुनककर जमुना बोली थी, “पाप नहीं तो क्या था वो? छिछोरपना तो सबसे बड़ा पाप है। इसने तो सारे लिहाज तोड़ दिए थे, कुछ दिनों से। अब, उसी का फल भोग रही है।”

बरोदिया वाली, मुँगावली वाली और टकनेरी वाली काकी ने जमुना की इस बात पर असहमति जताई थी और वे बीजुरी वाली जीजी की बात का समर्थन करने लगी थीं। बच्चे भी चुप न थे, वे भी उसके गुण गाए जा रहे थे।

उसके यानी कि मलंगी के!

मलंगी यानी कि हमारे मोहल्ले की किसी एक की नहीं, सबकी पालतू कुतिया। धूसर रंग की, कद्दावर और भरपूर स्वस्थ इस कुतिया पर हम सबको नाज था।

मोहल्ले का हर बच्चा उसे सिर्फ अपनी कुतिया कहता था और इस मुद्दे पर वे परस्पर झगड़ बैठता था। ऐसे ही एक बार मेरा पिक्कू से झगड़ा हो गया था। पिक्कू ने मुझे टोला मारा, तो मैं झले भैया ने उसमें लठिया हँचाई दी थी। इधर हम उसके लिए लड़ रहे थे, और मलंगी किसी मस्त-मलंग की तरह दूसरे बच्चों के साथ खेल रही थी। मलंगी हम बच्चों के संग पुलकती हुई खेलती थी। हम लोग मलंगी को रोटी का टुकड़ा दिखा के कभी दौड़ लगाने, कभी लंबी छलाँग लगाने के लिए उकसाते रहते थे।

मलंगी को हमने बहुत छोटी उम्र से इसी मोहल्ले में देखा है। उसकी माँ चम्पी भी हमारे मोहल्ले की प्यारी कुतिया थी, जिसके लिए हर रसोई में खाना सुरक्षित रखा जाता था, और यही हाल मलंगी का है। तब मलंगी बहुत छोटी थी कि उसकी माँ चम्पी एक दिन जहर मिले गुलाबजामुन खा गई थी। वह शाम तक चीखती हुई देह त्याग गई और मलंगी अनाथ हो गई थी। हम सब लोगों के मन में अनायास ही मलंगी के लिए वात्सल्य उमड़ आया था। सब उसे दूढ़ कर अपने घर बुलाने लगे। फिर तो सुबह से दोपहर तक वह बारी-बारी से हर घर में जाती और अपना खाद्य ग्रहण करती और जब पेट भर जाता, तो मस्जिद के मौलवी के दरवाजे पर छाँ-पछार लेट जाती।

मैं भेलसा रोड पर पहुँचा, तो जाने क्यों एक अजनबी कुत्ता मुझ पर भौंकने लगा। कुत्ते को हड़काने के लिए मैंने एक पत्थरिया उठाई और जोर से मारी। फिर क्या था, ‘कैऊ-कैऊ’ के स्वर में रोते उस कुत्ते ने जाने कैसी आवाजें निकालीं कि आनन-फानन में जाने कहाँ से आए ढेरसारे कुत्तों ने मुझे घेर लिया।

मैं घबरा उठा था। कई कुत्ते मेरी तरफ बढ़ रहे थे, खासकर टोला खानेवाला कुत्ता तो मुझ पर छलाँग ही लगाने को उद्यत था कि अचानक जाने कहाँ से मलंगी प्रकट हुई और उस कुत्ते पर चढ़ बैठी। बाकी कुत्ते एक बारगी सन्नाटे में रहकर

टुकुर-टुकुर मलंगी को ताकने लगे थे, अगले ही पल मोर्चा बदल गया। उधर मलंगी ने कुत्तों के व्यूह को तोड़ते हुए जो दौड़ लगाई, तो यह जा और वह जा। वह उड़न-छू हो गई थी। उस दिन से मैं मलंगी का अहसानमंद हो गया था। मौका मिलने पर अपने हिस्से का दूध भी उसे पिला देता।

मलंगी का मामा ‘टीपू’ कद्दावर नस्ल का बड़ा फुर्तीला कुत्ता था। पर वह उन दिनों बूढ़ा हो चला था, सो खारे-कुआँ को लाँघ जाने की कला का प्रदर्शन उसने बंद कर दिया था। हम बच्चे इससे कुछ निराश-से थे क्योंकि हमारे मोहल्ले का खारा कुआँ दस फीट चौड़ा कुआँ था, जिसे एक ही छलाँग में लाँघ जाने का कौशल टीपू ने जाने कब प्राप्त कर लिया था। जब भी मोहल्ले के बाहर का कोई बच्चा आता, हम लोग टीपू को दौड़ाते हुए कुआँ तक लाते और लाँघ जाने को उकसाते। टीपू सहज रूप से कुआँ लाँघ जाता। यह हमारे लिए बड़े गर्व की बात थी। फिर एक दिन टीपू मर गया तो हमें लगा कि टीपू के साथ ही यह कला भी समाप्त हो जाएगी।

किसन और मुन्ना ने एक दिन यह कला मलंगी को सिखानी शुरू की, तो सब बड़े खुश हुए थे। बाद में एक दिन मलंगी को भी यह कौशल प्राप्त हो गया, तो हम सब बच्चे फिर से गौरवान्वित हो उठे थे। अब हम फिर से दूसरे मोहल्लेवालों और बाहर के मेहमानों के सामने मलंगी का यह कौशल दिखाने लगे थे।

मलंगी धीरे-धीरे तगड़ी होती जा रही थी और उसी अनुपात में उसकी आवाज में क्रूरता बढ़ रही थी। वह दिन-भर यहाँ-वहाँ सोती हुई दिखती, पर रात को पूरी निष्ठा से जागकर मोहल्ले की चौकीदारी करती। वह भूल जाती थी कि हम लोग कितने निष्ठुर हैं, जो दिन में उस पर लाड़ दिखाते हैं और रात में बाहर निकाल देते हैं, चाहे झमाझम पानी बरसता हो चाहे कड़ाके का जाड़ा।

एक रात किसन के घर की बाहरी दीवार में कोई बदमाश संध लगाने के चक्कर में था कि मलंगी ने दबे पाँव आकर उसका हाथ अपने जबड़े में ले लिया था। पता नहीं कैसे वह उठाईगीरा अपना हाथ छुड़ाकर भागा, लेकिन मलंगी ने भौंक-भौंक कर पूरा मुहल्ला जरूर जगा दिया था। दीवार के पास पड़ी सब्बलिया, जमीन पर फैली खून की बूँदें और दीवार में बनाया गया छेदा-सा छेद मलंगी की चौकसी की दास्ताँ बयान कर रहा था। हम सब फिर मलंगी के कृतज्ञ हुए थे।

सितंबर का महीना आया, तो जाने कहाँ-कहाँ से ठट्ट के ठट्ट कुत्ते हमारे मोहल्ले के चक्कर काटने लगे थे। वे सब मलंगी के इर्द-गिर्द अपनी लम्बी-लम्बी जीभ लटकते घूमा करते थे। हम सब बच्चे दहशत में थे, लेकिन मलंगी बड़ी निश्चिंत और लापरवाह-सी दीखती थी, उलटे इतराती थी। खामखाह किसी भी कुत्ते पर खोँखिया कर चढ़ बैठती और देर तक भौंकती रहती। हमारे मोहल्ले के बुजुर्गों को इन दिनों मलंगी बड़ी दुश्मन-सी लगती थी। वे पाराशर मोहल्ले के कल्ला कुत्ता,



रुसल्ले के नीचे के पंगा और पुराने बाजार के मोती कुत्ते से तो पहले से ही नाराज थे, जो कि रात-बिरात अकेले निकलते किसी भी यात्री को नोचने-खसोटने को उद्यत रहा करते थे। ऐसे बिगड़ल कुत्तों को अपने मोहल्ले में भला कौन पसंद करता? सो, जिसका मौका लगता, ऐसे कुत्ते को ठोंक ही देता। उनके साथ कभी-कभी मलंगी पर भी लठिया पड़ जाती थी।

फिर एकाएक सारे कुत्ते गायब हो गए। बीजुरी वाली जीजी ने प्रसन्न होते हुए सिरोंज वाली चाची को बताया था कि मलंगी अब गर्भवती है, जल्दी ही पाँच-छः पिल्लों को जन्म देगी।

यह सूचना हमारी मंडली के लिए बड़ी आह्लादकारी थी। हम सबको पाँच-छः खिलौने जो मिलने जा रहे थे। हम सबने अपने-अपने घरों में प्रसव के लिए सुरक्षित कोने तलाश कर लिए थे और वहाँ मलंगी को घुमा भी लाए थे। मोहल्ले की सारी औरतें और बच्चे व्यग्रता से मलंगी की प्रसव पीड़ा की प्रतीक्षा कर रहे थे। हम सबने उसके संभावित प्रसूतिगृहों में रोटियाँ इकट्ठी करना शुरू कर दिया था। कहावत है, कि प्रसव के तुरंत बाद कुतिया को भूख लगती है और ऐसे में वह अपना एकाध पिल्ला खा जाती है। हम नहीं चाहते थे कि मलंगी का एक भी पिल्ला कम हो, इसलिए मलंगी की प्रसवोत्तर भूख के लिए पर्याप्त खाना जुटाने के बाद हम निश्चित थे।

प्रसव के लिए मलंगी ने बीजुरी वाली जीजी का घर चुना। छः पिल्लों को जन्म दिया उसने। बीजुरी वाली जीजी बड़ी खुश हुई, और उन्होंने हम बच्चों को इस उपलक्ष्य में एक दावत दे डाली थी।

हम लोग सुबह-शाम मलंगी के पिल्लों को देखने जरूर जाते थे। नर्म, गुदगुदे और नन्हे-नन्हे वे पिल्ले हम सबको बड़े प्यारे लगाते थे। बीजुरी वाली जीजी ने बताया कि मलंगी उन बच्चों को दूध नहीं पिलाती थी। इससे बच्चों के बचने की गुंजाइश बहुत कम थी। यही हुआ। रूई के फाहों से दूध पिलाकर उन पिल्लों को बचाया नहीं जा सका। बच जाते तो सभी अच्छे कुत्ते बनते, क्योंकि हरेक पिल्ला बीसा था यानी कि बीस नाखूनों के साथ जन्म लिया था, हरेक पिल्ले ने।

फिर कई सालों तक ऐसा ही हुआ, पिल्ले ऐसे ही जन्म लेते और ऐसे ही मर जाते। हम लोगों को बहुत दुःख होता। बीजुरी वाली जीजी तो रोती भी थी, पर मलंगी इस सबसे बड़ी बेपरवाह थी। मस्जिदवाले मौलवीजी कहते थे, “इसका तो नाम ही मलंगी है।” मलंगी यानी कि मस्त मलंग-सी रहनेवाली मादा। सचमुच मस्त मलंग की ही तरह तो थी मलंगी। मोहल्ले के लोग उसे ‘आवारा’ भी कहते थे, तो कोई ‘सड़कछाप कुतिया’ भी कहने से न चूकता। पर उसको कोई फर्क न पड़ता। वह सबके प्रति वफादार थी।

मलंगी की वजह से कभी बाहर से कोई आवारा और खूँखार जानवर नहीं आ पाया। अपने नुकीले पंजों, तीखे दाँतों और क्रूर आवाज से वह घुसपैठिए में दहशत पैदा कर देती थी। लेकिन उस बार एक ऐसा प्राणी हमारे मोहल्ले में घुस आया, जो जमीन पर नहीं, मकानों और पेड़ों पर छलाँग लगाता था। इस कारण उसको मलंगी का भी बिलकुल भय न था।

काले मुँह का एक लंगूर जाने कहाँ से भटक कर हमारे मोहल्ले में आ धमका था और सबकी नाक में दम किए था। वह धड़ाधड़ छप्परों पर कूदता, हमारे कबेलू फोड़ता, छतों पर सूखते अनाज-दालों को बर्बाद करता और अचार तथा मुरब्बों के मर्तबान भी फोड़ डालता था। सब परेशान थे और उससे निपटने के नए-नए उपाय खोज रहे थे।

अभी बीसेक दिन पहले की बात है, कल्याण ने लंगूर को एक नीचे से छप्पर पर बैठा देख मलंगी को भी उठाकर ऊपर बैठा दिया था और मलंगी को लंगूर पर छू कर दिया था।

मलंगी लंगूर पर झपटी तो लंगूर यह जा और वह जा। लंगूर तो लंगूर ही था, वह एक डाल पर चढ़ा और दूसरी से होकर एक बड़ी ऊँची छत पर जा पहुँचा। मलंगी बेचारी नीचे बैठी टापती रह गई थी और वह ऊपर बैठा दाँत दिखा रहा था।

फिर तो दो दिन तक ऐसा ही खेल चलता रहा। मलंगी नीचे बैठी रहती और वह ऊपर बैठा अजीब-अजीब करतब करता रहता।

मोहल्लेवालों के साथ लंगूर का बर्ताव अब बड़ा उग्र हो गया था। अकेले-दुकेले निहत्थे आदमी को देख वह अब हमला भी करने लगा था। जो कुछ हाथ में मिलता, छीन लेता। कोई खाली हाथ होता, तो लंगूर जी भर के नोचता-खसोटता और झट-से ऊपर चढ़ जाता। कभी-कभी वह लोगों के आँगन में उतर आता और जो हाथ पड़ता, ले भागता।

एक दिन और अजूबा दिखा। लंगूर ऊपर छप्पर पर बैठा हुआ किसी के घर से उठाया गयी रोटी गपक रहा था और नीचे बैठी मलंगी ऊपर मुँह किए टुकुर-टुकुर उसे ताक रही थी। एकाएक लंगूर ने एक रोटी उठाई और मलंगी की ओर उछाल दी। एक-दो मिनट तक मलंगी कभी दायीं तो कभी बायीं आँख ऊँची करके रोटी को देखती रही। फिर उठी और सूँघ के मानो उसकी शुद्धता की पड़ताल की, फिर बड़े प्यार से छोटे-छोटे टुकड़ों में स्वाद के साथ पूरी रोटी चबा गई। उस एक रोटी ने उन दो विजातीय प्राणियों के बीच मैत्री की शुरुआत कर दी।

अब लंगूर जो कुछ भी छीनता, बड़ी ईमानदारी से मलंगी को हिस्सा देता। अब वह नीचे भी उतर आता और मलंगी की। ऐन बगल में आकर बैठ जाता। उसके शरीर में से जुएँ बिनता। मलंगी अपनी लंबी जीभा निकाल लंगूर की पीठ चाटने लगती।

हम लोग बड़े बेबस और हैरान थे, कि अब इसके विरुद्ध किसे भिड़ाएँ? इसने तो हमारा ही एक सदस्य तोड़कर अपने साथ मिला लिया। मोहल्ले के बुजुर्ग अब दिन-रात मलंगी को गरियाते रहते जो नोचने-खसोटनेवाले जंगली लंगूर से दोस्ती कर बैठी थी। हमारे घर-आँगन तक निर्द्वंद्व रूप से घुस आनेवाली मलंगी हम सबको लंगूर के असर के कारण बदली-बदली नजर आने लगी थी। हमारी गहरी आत्मीय रही मलंगी को ये क्या सूझा था कि वह बाहरी परिवेश के प्राणी को अपना मान बैठी थी।

मोहल्ले की औरतें मलंगी को बदचलन, धोखेबाज, आवारा, नकटी, छिनाल और न जाने क्या-क्या बदनाम उपाधियाँ दे रहीं थीं, जबकि मलंगी लंगूर के साथ बहुत मस्त थी। दोनों दौड़ते हुए किसी भी दिशा में चले जाते, फिर घड़ी-दो घड़ी बाद हाँफते-काँपते लौटते। उनकी आँखों में मादक चमक होती और हरकतों में भरी होतीं खूब-सी चुहलबाजियाँ। कभी वे दोनों छप्परों पर चढ़ जाते, तो एक मकान से दूसरे पर होते हुए तड़-तड़ कबेलू चटकाते फिरते। लंगूर तो भाग जाता पर मलंगी को ताड़ना मिलती। हम सबको मलंगी में भारी परिवर्तन देखने लगा। लंगूर के साथ रहने के कारण अब उसमें बिना बात भौंकने, हमला करने और खूब लंबी दूरी के छप्परों पर छलाँग लगाने की प्रवृत्ति आ गई थी।

आज सुबह की बात है। नगरपालिका वाले कुत्ता पकड़ने का पिंजरा लेकर हमारे मोहल्ले में घुसे। वे लंगूर को पकड़ने आए थे। हम बच्चे चिंतित थे कि लंगूर के चक्कर में मलंगी

को भी न घेर लिया जाए। पिंजरे को दूर एक जगह बनाके रख दिया गया, फिर मोहल्ले वालों से कहा गया कि अपने-अपने छप्परों और छतों पर खड़े होकर लंगूर को हड़काओ। सब लोग लाठी लेकर अपने घरों के ऊपर चढ़ गए और लंगूर को बिदकाने लगे।

लंगूर ने यह नजारा देखा तो वह घबरा गया और हड़बड़ाकर एक ओर को भाग निकला। मलंगी उसके पीछे-पीछे थी। बदहवास होकर भागता लंगूर मोहल्ले के दायीं ओर मौजूद तिलौआ बाग की ओर बढ़ने लगा था। इसी क्रम में उसने जमुना की अटारी से मोहन की अटारी पर छलाँग लगाई, फिर नीम की डाली पकड़ी व उस पर चढ़कर उस ओर को लपक गया था। इधर उसका अनुकरण करती मलंगी भी उसी जोश में दौड़ती हुई आई और जमुना की अटारी से मोहन की अटारी के लिए उछल पड़ी थी, पर लंगूर, लंगूर ही होता है और कुत्ता, कुत्ता। बीस फीट की ऊँची जमुना की अटारी से तीस फीट ऊँची मोहन की अटारी के छप्पर पर दस फीट की गली फाँदकर छलाँग लगाना मलंगी के लिए भला कहाँ संभव था? सो, अपनी ही झोंक में मलंगी उछल तो गई, मगर छप्पर तक पहुँचने के बजाय वह मोहन की दीवार से टकरा बैठी और दीवार पर रिसकती हुई नीचे पक्की गली में आ गिरी थी।

गिरते ही उसने आर्तनाद किया था, जिसे सुन अपने-अपने घरों में बैठे हम सब बच्चे चौंक उठे थे और आनन-फानन में नीम तले जुट आए थे। बच्चे ही नहीं, औरतें और पुरुष भी एकत्रित हो गए थे वहाँ।

तब से सब लोग मलंगी को ही घेर के बैठे हैं। मेरी तंद्रा टूटी तो मैंने मलंगी को तड़पते ही पाया।

हमारे मोहल्ले में अस्पताल के एक कंपाउंडर वर्माजी भी रहते हैं। अचानक बीजुरी वाली जीजी को यह खयाल आया, तो उन्होंने सबको याद दिलाया। फिर क्या था? सात-आठ बच्चों के साथ पिक्कू के दादा वर्माजी को बुलाने चल दिए।

वर्माजी ने शायद घर पर ही पूरा किस्सा सुन लिया था। सो, वे अपने साथ दवाइयों का बैग लिए चले आए।

पाँच मिनट तक वे मलंगी के शरीर पर हाथ फेरते रहे, फिर अपना बैग खोला और एक इंजेक्शन निकाल लिया। सिरिंज में एक पीला-सा द्रव भर के उन्होंने मलंगी के कूल्हे में इंजेक्शन की सूई ठूँस दी। सूई बाहर निकाल के रूई से पोंछकर वे बैग में रखते-रखते रूक गए, और कुछ सोचते हुए से एक शीशी और निकाल ली। दूधिया रंग का वह पदार्थ दुबारा इंजेक्शन में भर के वर्माजी ने एक बार और मलंगी को इंजेक्ट किया, फिर बीजुरी वाली जीजी से बोले, “चिंता मत करो, जीजी। मलंगी ठीक हो जाएगी। दरअसल ऊपर से गिरने की वजह से इसकी कुछ पसलियाँ टूट गई हैं। उनमें दर्द हो रहा होगा और गिरने की दहशत भी होगी, इस वजह से रो रही है। मैंने इंजेक्शन लगा दिया है, अब आराम से सोएगी ये कल तक। कल दर्द भी कम हो जाएगा और इसका डर भी खत्म हो जाएगा।”

हमने संतोष की साँस ली। उधर नगरपालिका वालों ने लंगूर को पकड़ लिया था। इधर अगले चौबीस घंटे मलंगी सोती ही रही। बीजुरी वाली जीजी उसे उठवाकर अपने घर ले गई थी, सो हम बच्चे दूसरे दिन सुबह वहीं इकट्ठे हुए। वहीं बैठे-बैठे दोपहर ऐसे ही बीत गई।

यकायक मलंगी ने अँगड़ाई ली, तो हम उत्सुक हो उसे निहारने लगे। उसने आँखें खोली, सिर उठाया, और हमें देखकर भू-भू के प्रेमभरे स्वर में आलाप लिया। हम बच्चे प्रसन्न हो उठे थे।

मलंगी ने दो-चार दिन के बाद दुबारा चलना-फिरना शुरू किया तो वह बिल्कुल बदली हुई-सी नजर आई। अब वो बीचवाली मलंगी न थी बल्कि वही पुरानी मलंगी थी, जो हमारे मोहल्ले की चौकीदार थी, हर घर की सदस्या थी और हम बच्चों की प्यारी सखी थी। वह अपने अंदाज में घर-घर पहुँचकर अपना हिस्सा पाने लगी और पूर्ववत् रात को अपनी ड्यूटी निभाने लगी।

पता नहीं लंगूर उसकी यादों में शेष था या नहीं, पर हम सब एक दुःस्वप्न की तरह लंगूर को भूल चुके थे। ■

साहित्यकार





# हिमाचल के पर्यटन स्थल

श्री अनिल सक्सेना

प्रकृति की गोद में बसी देवभूमि हिमाचल की खूबसूरती अन्य राज्यों से अलग है। हिमाचल पर प्रकृति ने वो नेमते बख्शी हैं जो दुनिया में और कहीं नहीं हैं। तभी तो इस छोटे से प्रदेश में मिनी स्विट्ज़रलैंड, छोटी काशी, मिनी ल्हासा जैसे कई शहर बसते हैं। इसी वजह से यहां पर्यटन कारोबार में लगातार बढ़ोतरी हो रही है। खास बात यह है कि हिमाचल की हर ऋतु में घूमने का लुफ्त लिया जा सकता है। प्रदेश के कई स्थान ऐसे हैं जहां हर मौसम में घूमने की अलग ही अनुभूति होती है। धार्मिक पर्यटन के साथ-साथ यहां साहसिक खेलों के जरिये भी प्रकृति को निहारने का मौका मिलता है। हिमाचल का शाब्दिक अर्थ है – हिम यानी बर्फ की भूमि। गर्मी की लपटों से बचकर कुछ समय इस ठंडे इलाके में बिना किसी झिझक के बिताए जा सकते हैं। हिमाचल प्रदेश के पर्यटन स्थल राहत, शांति, ताजी हवा, हरियाली, बर्फीले पहाड़, घाटियाँ, आध्यात्म, रोमांच- इन सभी का मिश्रण हैं। यहाँ आकर आप अपने पल यादगार बना सकते हैं। आइए, प्रदेश के कुछ पर्यटन स्थलों के बारे में जानें...

## शिमला

2,213 मीटर की ऊंचाई पर बृहत्तम पहाड़ी शहर और हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला है व यहाँ का सबसे मशहूर पहाड़ी इलाका है। यह उत्तरी भारत का सबसे लोकप्रिय हिल स्टेशन भी है। 'पहाड़ों की रानी', जी हाँ, सही सुना आपने, इसी नाम से मशहूर है शिमला। आसमान को छूते बर्फ की चादर ओढ़े पहाड़ व हरियाली से लिप्त ठंडा वातावरण आपको शीतलता से भर देगा। रंग-बिरंगे खिलखिलाते फूल अंतःकरण तक अपनी खुशबू बिखेर देते हैं। आप आएँगे मुसाफिर बनकर पर बाद में यहीं के होकर रह जाएँगे। इसकी अपार सुंदरता आपको दीवाना बना देगी और फिर आप इसके दीवानेपन से बाहर नहीं निकल पाएँगे।

शिमला उत्तर भारत के सबसे लोकप्रिय हिल स्टेशनों में से एक है। ब्रिटिश भारत की ग्रीष्मकालीन राजधानी से प्रसिद्ध यह शहर अपने मनोरम प्राकृतिक सुंदरता और वातावरण की वजह से किसी भी पर्यटक को दोबारा यहां आने पर मजबूर करता है।

शिमला हवाई मार्ग से, रेल से और सड़क मार्ग से पहुंचा जा सकता है। प्रसिद्ध टॉय ट्रेन कालका और शिमला के बीच चलती है। इस 96 किमी की दूरी को तय करने में इस ट्रेन को लगभग साढ़े पांच घंटे का समय लगता है। सड़क मार्ग से चंडीगढ़ से शिमला की दूरी लगभग 120 किमी है और साढ़े तीन घंटे में पहुंचा जा सकता है। हवाई मार्ग से भी शिमला पहुंचा जा सकता है। शिमला से 24 किमी की दूरी पर जुब्बड़हट्टी में चंडीगढ़ और दिल्ली से उड़ानें आती हैं और जुब्बड़हट्टी से टैक्सी से शिमला पहुंचा जा सकता है।

## जाखू मंदिर

रिज से 2 किमी की दूरी पर 8,000 फीट ऊंचाई पर स्थित जाखू हिल, इस हिल स्टेशन की सबसे ऊंची चोटी है। इस पहाड़ी पर हनुमान जी का प्राचीन मंदिर है। कहा जाता है कि जब हनुमान जी संजीवनी बूटी लाने के लिए गए थे तो यहां पर कुछ देर के लिए रुके थे। यहां पर हनुमान जी की 108 फीट ऊंची मूर्ति है। जाखू की पहाड़ी पर स्थापित यह मूर्ति शहर के लगभग हर क्षेत्र से दिखाई देती है। इसे शिमला की सबसे ऊँची चोटी माना जाता है। धार्मिकता व प्रकृति का अद्भुत संगम यहीं होता है। अभी इसका आकर्षण खत्म नहीं हुआ है क्योंकि यहाँ आपकी यात्रा को रोमांचित करने के लिए ट्रैकिंग भी की जाती है। तो, आप अपनी रुचि के अनुसार आनंद पा सकते हैं।

## कुफरी

शिमला से 17 किमी दूरी पर स्थित एक ऐसी जगह है जो यहां आने वाले पर्यटकों को बेहद आकर्षित करती है। प्रकृति प्रेमियों और साहसिक खेलों के शौकीन लोगों का यह पसंदीदा स्थल है। यहां हर मौसम में पर्यटकों की भीड़ नजर आती है।

## नालेदहरा

शिमला से करीब 30 किमी की दूरी पर स्थित नालेदहरा गोल्फ कोर्स के लिए प्रसिद्ध है। लॉर्ड कर्जन ने यहां एक गोल्फ





जखानी माता, पालमपुर



स्पीति वैली

कोर्स की स्थापना की थी। देवदार के घने पेड़ और यहां की शानदार हरियाली इस जगह के वातावरण को बेहद आकर्षक बनाती है। इस क्षेत्र में घोड़े की सवारी भी कर सकते हैं। नालदेहरा में सूर्योदय और सूर्यास्त नजारा बेहद आकर्षक लगता है।

### तत्तापानी

शिमला से 55 किमी की दूरी पर तत्तापानी नामक स्थान है। यहाँ नदी की रेत खोदने पर गंधक मिश्रित गरम पानी का सोता आराम से निकल आता है। आयुर्वेद में गंधक एवं अन्य लवण मिश्रित इस पानी की बड़ी महत्ता बताई गई है। इसके अलावा यह जगह पूरी तरह हिमाचली सौन्दर्य से सराबोर है। यहां पर प्राकृतिक गर्म पानी के चश्मे भी हैं। ऐसा भी माना जाता है कि यहां के गंधकयुक्त पानी में नहाना चर्म रोग दूर करता है। यहां पर सतलुज में रिवर राफ्टिंग के साथ बोटिंग का आनंद भी लिया जा सकता है।

### मालरोड की सैर

रिज एक बाजार ही नहीं है बल्कि यह एक शहर का

सामाजिक केंद्र भी है। मालरोड और रिज की सैर जहां पर अंग्रेजी हुकूमत में घूमने पर रोक थी। यहां से चारों ओर शिमला के प्राकृतिक नजारों का लुत्फ लिया जा सकता है। रिज और मालरोड के एक किनारे पर मात्र 200 मीटर दूरी पर माता श्यामला का मंदिर, जिसके नाम पर 'शिमला' नाम पड़ा, स्थित है। रिज पर क्राइस्ट चर्च शिमला की एक खास पहचान बन गई है। मालरोड की सैर के साथ ऐतिहासिक गेयटी थिएटर को देखने का मौका मिलता है। रिज के साथ मात्र 200 मीटर नीचे जाने पर आइसस्केटिंग रिंग है जहां पर सर्दियों में प्राकृतिक बर्फ पर स्केटिंग का आनंद लिया जा सकता है।

### शिमला का तापमान

शिमला का तापमान साल भर ठंडा रहता है। गर्मी की छुट्टियाँ बिताने के लिए यह एकदम सटीक गंतव्य है। गर्मियाँ शुरू होते ही यहाँ पर्यटकों का जमावड़ा लग जाता है। शिमला की जानकारी के अनुसार गर्मियों में यहाँ का तापमान 19 से 28° के बीच रहता है और देर रात आप बिना चादर ओढ़े रह नहीं पाएँगे। गर्मियों का सही ढंग से अगर पूरा इस्तेमाल करना



चाहते हैं तो आप अपना रास्ता शिमला की तरफ मोड़ लीजिए। सर्दियों में तापमान  $-1$  से  $10^{\circ}$  के बीच रहता है, एकदम कड़ाकेदार ठंड। तो अगर आप ठंड के मौसम में यहाँ आना चाहते हैं तो अपने साथ ढेर सारे गर्म कपड़ों को ढोकर लाना पड़ेगा। यहाँ की ठंडियों की एक चीज बेहद रोमांचक है, आपको बर्फबारी देखने को मिलेगी। अपने कंबल व रजाइयों से निकलकर आप बर्फ के साथ खेलकर व तस्वीरें खींचकर अपनी यात्रा को यादगार बना सकते हैं। यदि आप बर्फ से खेलना नहीं चाहते तो अपने होटल की बालकनी में बैठकर गर्म चाय की चुस्कियाँ लेते हुए बर्फबारी का लुत्फ उठा सकते हैं।

### धौलाधार के आंचल में बसा : धर्मशाला

धौलाधार के आंचल में कांगड़ा जिला का मुख्यालय है धर्मशाला शहर...। इसकी खूबसूरती शब्दों में बयां करना संभव नहीं है। यहां शहीद स्मारक के साथ-साथ क्रिकेट स्टेडियम जैसे कई घूमने योग्य स्थान हैं। प्राकृतिक सुंदरता व संस्कृति का जहाँ मिलन होता है वहाँ, धर्मशाला जैसी जगह का जन्म होता है। यह क्षेत्र समुद्र तल से 1,475 मीटर ऊपर बसा है। अपनी लंबी छुट्टियों को यहाँ गुजारना एक बहुत अच्छा फैसला हो सकता है। धौलाधार पर्वत-शृंखला की पृष्ठभूमि लिए हुए यह स्थान शोभायमान दृश्यों का पिटारा है। शांत माहौल आपके मन को कृतार्थ कर देगा। इसी माहौल की तो सबको तलाश होती है जहाँ बैठकर आप अपने अंदर चल रही व्यथा से मुक्ति पा सकते हैं। अब केंद्र सरकार के प्रोजेक्ट के कारण धीरे-धीरे स्मार्ट बन रहे इस शहर का स्वरूप कुछ बदला नजर आ रहा है। सड़क, रेल और हवाई यात्रा से भी धर्मशाला आसानी से पहुंचा जा सकता है। धर्मशाला से मात्र 22 किमी की दूरी पर एक छोटा रेलवे स्टेशन कांगड़ा मंदिर है। चंडीगढ़ से धर्मशाला 275 किमी और दिल्ली से लगभग 520 किमी की दूरी पर है।

धर्मशाला से करीब 13 किमी दूर गगल स्थित हवाई अड्डे तक दिल्ली से एयर इंडिया और स्पाइस जेट की उड़ानें मिलती हैं।

### शहीद स्मारक व शक्तिपीठ

शहर के बीचों-बीच घने पेड़ों से घिरा शहीद स्मारक उन वीर योद्धाओं की याद दिलाता है, जिन्होंने मातृभूमि की रक्षा के लिए अपना बलिदान दिया। शहीद स्मारक के बाहर रखा पाकिस्तान से जीता जंगी टैंक जवानों के शौर्य का प्रतीक है। यह टैंक पाकिस्तान से वर्ष 1971 के युद्ध के दौरान जीता गया था। शहीद स्मारक के साथ ही युद्ध संग्रहालय में भारतीय सेना के तीनों अंगों से जुड़े संघर्ष की गाथा प्रदर्शित है। धर्मशाला से 11 किमी दूर डल झील, धर्मशाला से करीब 45 किमी दूर मसरूर में रॉक टैंपल, कांगड़ा शहर से करीब दो किमी दूर कांगड़ा किला, मां बज्रेश्वरी के मंदिर समेत कई दर्शनीय स्थल हैं।

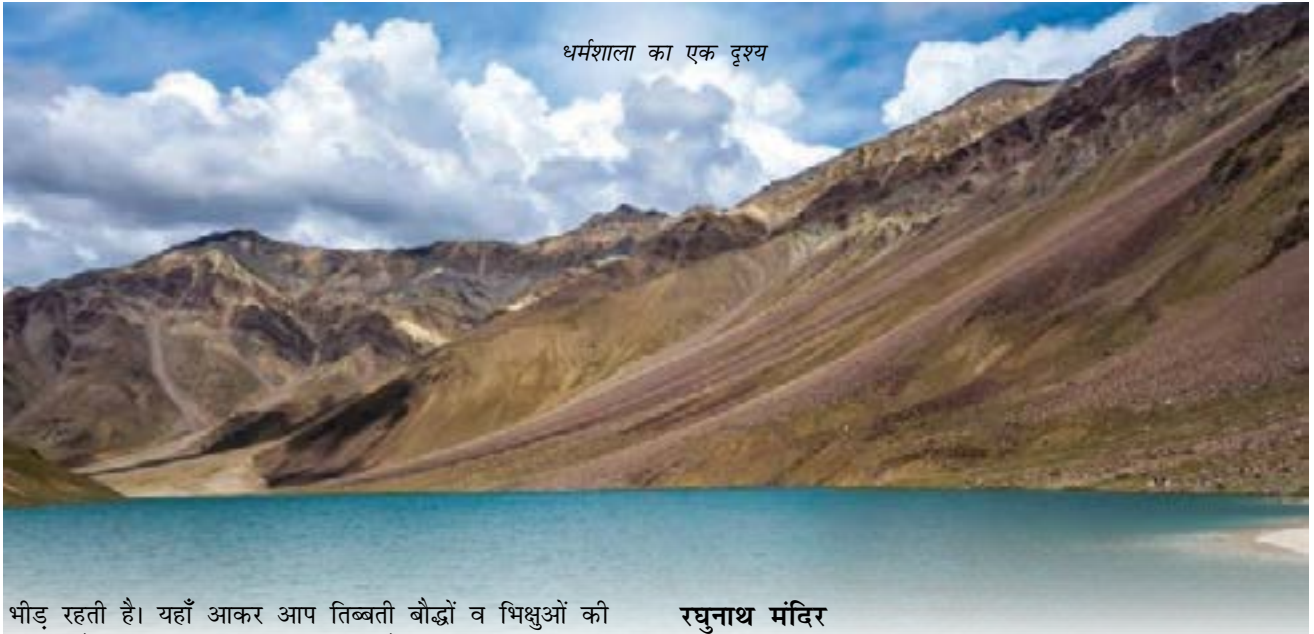
### मैक्लोडगंज

धर्मशाला से करीब 10 किमी दूर मैक्लोडगंज में धर्मगुरु दलाईलामा का मंदिर है। तिब्बती संस्कृति से परिपूर्ण दलाईलामा मंदिर परिसर को त्सुगलाखंग मंदिर भी कहा जाता है। यहां का शांतिपूर्ण वातावरण दुनिया भर के पर्यटकों को बेहद आकर्षित करता है। कांगड़ा का यह हिस्सा आजकल का सबसे चर्चित दर्शनीय स्थल है। बहुत से तिब्बतियों के निवास करने के कारण इसे 'छोटा ल्हासा' भी कहा जाता है। यह स्थान धार्मिक स्थल व पर्वतीय स्थल का मिश्रण है। लोग यहाँ बहुत से कारणों से आते हैं, जिसमें आध्यात्मिकता, हिमालय से रु-ब-रु होना, साहसिक कार्यों व खूबसूरत दृश्यों का लुत्फ उठाना शामिल है। ये स्थान बौद्ध श्रद्धालुओं का मुख्य केंद्र है और इसके पीछे कारण यह है कि यह बौद्धों के 14वें दलाई लामा का निवास स्थान है। इनकी पवित्र उपस्थिति के कारण यहाँ श्रद्धालुओं की



एचपीसीए स्टेडियम, धर्मशाला





धर्मशाला का एक दृश्य

भीड़ रहती है। यहाँ आकर आप तिब्बती बौद्धों व भिक्षुओं की जीवन-शैली को करीब से देख सकते हैं।

वर्ष में दो-तीन बार यहाँ दलाईलामा विशेष टीचिंग के जरिये उपदेश देते हैं, जिसमें कई विदेशी भी शिरकत करते हैं। मैक्लोडगंज के साथ ही नामग्यालमा स्तूप एक पुरानी बौद्ध संरचना है। इसका निर्माण उन तिब्बती सैनिकों के सम्मान में करवाया गया था जिनकी मौत तिब्बती स्वतंत्रता संग्राम के दौरान हुई थी। मैक्लोडगंज से करीब नौ किमी की दूरी पर स्थित यह स्थान साहसिक गतिविधियों के शौकीन लोगों के लिए पसंदीदा स्थल बन गया है। साल में करीब तीन माह तक बर्फबारी के दिनों में यहाँ जाना उचित नहीं रहेगा।

### कुल्लू-मनाली

कुल्लू की घाटी को 'देवताओं की घाटी' भी कहा जाता है। बसंत ऋतु में यहाँ का मौसम बेहद सुहावना होता है। हिमाचल प्रदेश में पर्यटन स्थलों की कमी नहीं है, पर यह स्थान अपना अलग महत्व लिए हुए है। यह ब्यास नदी के तट पर बसा खूबसूरत दर्शनीय स्थल है। यह रोहतांग पास, ब्यास कुंड व चंद्रताल झील की भूमि है। यहाँ का तापमान न अधिक गर्म है और न अधिक ठंडा। यही कारण है कि यात्री यहाँ कभी भी अपनी छुट्टियाँ बिताने आ सकते हैं। यात्री यहाँ गर्मी की चपेट से बचने के लिए आते हैं और अगर आप बर्फबारी का लुत्फ उठाने आना चाहते हैं तो दिसंबर व जनवरी सबसे उचित महीने हैं। सर्दियों में यहाँ की चोटियाँ बर्फ की सफेद चादर से चमक उठती हैं। कुल्लू में द ग्रेट हिमालयन नेशनल पार्क में भूरे भालू, हिम तेंदुए, बाघ और विभिन्न प्रकार के हिमालयी पक्षी देखे जा सकते हैं। कुल्लू से निकटतम रेलवे स्टेशन जोगिंद्रनगर है, जो 125 किमी की दूरी पर स्थित है। कुल्लू जाने के लिए बस और टैक्सी आसानी से उपलब्ध होती है। हवाई मार्ग से यहाँ पहुंचने के लिए भुंतर एयरपोर्ट है, जो कुल्लू से मात्र 3 किमी की दूरी पर स्थित है। कुल्लू जिले के मनाली शहर की तो बात ही निराली है। यूँ तो यहाँ हर मौसम में पर्यटकों की भीड़ रहती है, लेकिन बर्फबारी के दौरान यहाँ की रौनक कुछ अधिक बढ़ जाती है।

### रघुनाथ मंदिर

कुल्लू के बीचों-बीच रघुनाथजी का मंदिर है। इस मंदिर में स्थापित रघुनाथ जी की मूर्ति राजा जगत ने अयोध्या से मंगवाई थी। दशहरे के उत्सव पर रघुनाथ जी की शोभायात्रा के दौरान सभी देवताओं का दर्शन एक ही स्थान पर ढालपुर मैदान में किया जा सकता है। कुल्लू से करीब 20 किमी दूर नग्गर है। करीब 1,400 साल तक यह कुल्लू की राजधानी रही है। यहाँ 16वीं शताब्दी के बने पत्थर और लकड़ी के आलीशान महल हैं जो अब होटलों में बदल चुके हैं।

### मणिकर्ण और बिजली महादेव

कुल्लू से 14 किमी दूर पहाड़ी पर बिजली महादेव का मंदिर है। यहाँ का मुख्य आकर्षण 100 मीटर लंबी ध्वज छड़ी है। इस ध्वज पर लगभग हर साल बिजली गिरती है। मंदिर के अंदर शिवलिंग पर भी बिजली गिरती है, जिससे शिवलिंग खंडित हो जाता है। पुजारी खंडित शिवलिंग को मक्खन से जोड़ता है। कुल्लू से करीब 43 किमी दूर मणिकर्ण गर्म पानी के चश्मों के लिए प्रसिद्ध है। यहाँ का पानी इतना गर्म होता है कि इसमें दाल और सब्जी तक पकाई जा सकती है।

### चंबा

हिमाचल प्रदेश स्थित रावी नदी के तट पर बसा है चंबा। लोकगीतों में इसे इस तरह परोया गया है कि 'माये नी मेरिये शिमले दी राहें चंबा कितनी की दूर। शिमले नई बसना, कसौली नई बसना, चंबे जाना जरूर...चंबे रे चगाने मेरा डेरा कुंजुआ...' आधुनिकता के रंगों में रँग जाने के बाद भी यहाँ लोकरंग जीवंत रूप में नजर आता है। घाटी में देवी-देवता आस्था का विषय ही नहीं हैं, वे जीवनशैली में भी घुल-मिल गए हैं। प्रदेश की सीमा पर बसे होने के कारण चंबा में हिमाचल के साथ-साथ पंजाब, जम्मू और जनजातीय क्षेत्र की संस्कृति का भी प्रभाव दिखता है। विरासत के तौर पर यहाँ की चप्पलें भी प्रसिद्ध हैं। चंबा का भूरि सिंह संग्रहालय शहर और आसपास की समृद्ध ऐतिहासिक विरासत से परिचय कराता है। चंबा जिले के उपमंडल सलूणी से 40





### अटल टनल ( Atal Tunnel )

प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने सामरिक रूप से बेहद महत्वपूर्ण अटल टनल (Atal Tunnel) देश को समर्पित कर दिया है। यह टनल हिमाचल प्रदेश के रोहतांग (Rohtang) में है। इस टनल के रास्ते लेह और मनाली के बीच की दूरी 46 किमी कम हो जाएगी। इस टनल के रास्ते लद्दाख में तैनात सैनिकों से साल भर बेहतर संपर्क बना रहेगा। आपात परिस्थितियों के लिए यह सुरंग सबसे कारगर साबित होगी और विशेष परिस्थितियों में अटल टनल आपातकालीन निकास का काम करेगी।

### सामरिक रूप से अहम टनल

अटल टनल की डिजाइन घोड़े की नाल की तरह बनाई गई है। डबल लेन टनल के निर्माण में 3,300 करोड़ की लागत आई है। यह देश के लिए रक्षा दृष्टिकोण से भी अहम है। इसमें हर 150 मीटर पर टेलीफोन और 60 मीटर पर वॉटर हाइड्रेंट की सुविधा दी गई है। साथ ही, हर 500 मीटर पर इससे निकलने की आपात सुविधा भी है। हर 250 मीटर पर ब्रॉडकास्टिंग सिस्टम और सीसीटीवी कैमरों के साथ ऑटोमेटिक इसिडेंट डिटेक्शन सिस्टम लगा है।

### क्या आप जानते हैं?

- टनल को एक पहाड़ को भेदकर बनाया गया है
- माइनस 23 डिग्री में भी निर्माण कार्य हुआ
- इमरजेंसी में एग्जिट गेट मुख्य सुरंग के नीचे
- एग्जिट गेट कुछ-कुछ दूरी पर बनाए गए हैं
- टनल पूरे साल 24 घंटे खुली रहेगी
- टनल हर मौसम के हिसाब से बनी है
- हिम स्खलन का इस पर कोई असर नहीं होगा
- आग जैसे हालात से निपटने के पूरे इंतजाम



- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| • हर 150 मीटर की दूरी पर एक टेलीफोन           | • हर 500 मीटर पर इमरजेंसी एग्जिट      |
| • हर 60 मीटर की दूरी पर वॉटर सिस्टम           | • हर 2.2 किमी पर कुल्लुवा पेट         |
| • हर 250 मीटर दूरी पर ब्रॉडकास्टिंग सिस्टम    | • 88 सिटी/वॉटर स्टोरी लॉन्ग की जंक्शन |
| • हर दिन 4500 वाहन इस टनल से गुजरने का अनुमान |                                       |

किमी दूर भलेई नामक गांव में प्रसिद्ध शक्तिपीठ भद्रकाली माता का मंदिर है। यह चंबा के ऐतिहासिक मंदिरों में से एक है। लक्ष्मी नारायण मंदिर मुख्य बाजार में है। मंदिर परिसर में श्री लक्ष्मी दामोदर मंदिर, महामृत्युंजय मंदिर, श्रीलक्ष्मीनाथ मंदिर, श्रीदुर्गा मंदिर, गौरी शंकर महादेव मंदिर, श्रीचंद्रगुप्त महादेव मंदिर और राधा कृष्ण मंदिर हैं।

### खजियार

‘मिनी स्विट्जरलैंड’ के नाम से मशहूर खजियार चंबा से 22 किमी दूर है। स्विट्जरलैंड के राजदूत यहां की खूबसूरती से आकर्षित होकर सात जुलाई, 1992 को खजियार को ‘हिमाचल प्रदेश के मिनी स्विट्जरलैंड’ का नाम दे गए। यहां का मौसम, चीड़ और देवदार के ऊंचे-लंबे पेड़, हरियाली, पहाड़ और वादियां स्विट्जरलैंड का एहसास कराती हैं। खजियार का आकर्षण चीड़ व देवदार के वृक्षों से ढकी झील है। झील के चारों ओर हरी-भरी मुलायम और आकर्षक घास इसकी खूबसूरती में चार चांद लगा देती है।

### डलहौजी

अंग्रेजी शासन के समय सन् 1854 में अस्तित्व में आए इस पर्यटन स्थल की दूरी चंबा से 192 किमी है। यहां खूबसूरत कुदरती नजारों के बीच साहसिक पर्यटन के भी काफी स्कोप हैं। डलहौजी के साथ नेताजी जी सुभाष चंद्र बोस व लेखक एवं साहित्यकार रवींद्र नाथ टैगोर जैसी महान हस्तियों का नाम भी जुड़ा है।

### भरमौर

चंबा से 60 किमी की दूरी पर है, धर्ममंदिर। मान्यता है कि मरने के बाद हर व्यक्ति को इस मंदिर में जाना पड़ता है। मंदिर में एक खाली कमरा है, जिसे चित्रगुप्त का कमरा माना जाता है। कहते हैं, किसी के मौत के बाद धर्मराज महाराज के दूत उस व्यक्ति की आत्मा को चित्रगुप्त के सामने प्रस्तुत करते हैं। ■

पूर्व पर्यटक गाइड, पर्यटन विभाग, बिहार सरकार

# सर्दी के फूल

डॉ. प्रसून कुमार त्रिपाठी



सर्दी में फूलों वाले पौधों को उगाने के लिए बगीचे की मिट्टी या बलुई दोमट मिट्टी को अपने गमलों में भरकर प्रयोग कर सकते हैं। अगर आपके बगीचे या गमले में रेतीली मिट्टी है तो आप इसमें गोबर की सड़ी खाद, पत्ते की खाद एवं केंचुए की खाद डालकर उपजाऊ बना सकते हैं। सबसे पहले बीज डालकर पौध तैयार करें। तत्पश्चात् बगीचे या गमले में पौध रोपण करें। बगीचे तथा गमले में अच्छी तरह जल निकासी की व्यवस्था करें। सर्दी के सभी फूल वाले पौधों को पर्याप्त धूप की आवश्यकता पड़ती है। इसलिए बगीचे में तथा गमलों में तदनुसार ही फूलों का रोपड़ तथा गमलों को रखने की व्यवस्था करनी चाहिए। खरपतवार पौधों की उपज एवं गुणवत्ता पर विपरीत प्रभाव डालते हैं क्योंकि खरपतवार मिट्टी से नमी व पोषण, दोनों चुराते हैं तथा कीड़े एवं बीमारियों को भी शरण देते हैं। अतः अच्छी तरह से निराई-गुड़ाई करके

खरपतवार का नियंत्रण करें एवं उचित मात्रा में सिंचाई करें।

सर्दी का मौसम जैसे-जैसे पास आता है, वैसे ही बाग-बगीचों में फूलों की बहार आ जाती है और चारों तरफ फूल ही फूल दिखाई देता है। एक तरफ जहां फूलों का राजा गुलाब खिल जाता है तो साथ ही साथ गुलदाउदी के मनमोहक फूल मनोरम छटा बिखेर देते हैं। सर्दी के मौसम में एस्टर, स्वीट विलियम, पिट्यूनिया, फ्रेंच मेरीगोल्ड, फ्लाक्स, स्टेटीस, कैलेनडुला, कैलीफोर्निया पापी, हालीहाक, कास्मास, गजेनिया, जरेनियम, जरबेरा, ब्रेचीकोम, केल, गोडेसिया, लार्कस्पर, पापी, नेस्टरसीयम, मेसब्रेनिथमम, पेपर फ्लॉवर, कॉर्न फ्लॉवर, साल्विया, सेनेरिया, पैसी, वरबीना, निमेशिया, कैनडीडफ्ट, एनटीराहीनम, ट्यूलिप, कारनेसन, एलाइसम, स्टाक, प्रिमुला, डायन्थस, डेसी, एशियाटिक लिली, ग्लेडियोलस, हैसिन्थ, डहेलिया इत्यादि फूलों वाले पौधे लगाए जाते हैं।







## डहेलिया

**श**रद ऋतु के फूलों में डहेलिया फूल अपने आकर्षक सौंदर्य एवं रंगों के कारण बहुत ही लोकप्रिय है। फूलों की प्रदर्शनी में डहेलिया हमेशा आकर्षण का केन्द्र बना रहता है। इन फूलों में पाई जाने वाली विभिन्नता के आधार पर इसे दस वर्गों में विभाजित किया गया है.....वॉटरलिली, एनिमोन, कालरेट, फिमब्रिएट, डेकोरेटिव, बाल, पाम्पान, कैक्टस, सेमी कैक्टस और डेकोरेटिव। पुष्प वाटिका में पौधों को लगाते समय रंगों की विविधता का भी ध्यान अवश्य रखना चाहिए।

<b>प्रजातियां</b>	डेकोरेटिव बड़ा-एमरैन्थ, अमृता डिग्गटी, मास्टरपीस, क्रायडान ह्वाइट, क्रायडान मास्टरपीस, नेस्टरसियम, लिबरेटर।
<b>मध्यम</b>	हाउस आफ ऑरेंज, पीसा।
<b>छोटा</b>	इडेनवर्ग, मेरी रिचर्ड, ट्रेडी।
<b>मिनेएचर</b>	अरेबियन नाइट्स, डेरिश ड्यूक, लवली लुकर, लिटिल मेरमेड।
<b>कैक्टस बड़ा</b>	अरबक्वीन, एलवरट, द क्लोनल, रेडियो।
<b>मध्यम</b>	इकिलप्स, पोलर ब्यूटी, कार्निवल, ब्यूडेलेयर।
<b>छोटा</b>	ग्लो, यल्लो जेम, दोरिया।

### प्रोपोगेशन

डहेलिया बहुवार्षिक पौधा है, अंतः इसको बीज के अलावा कन्दों द्वारा भी प्रवर्धित किया जाता है, परन्तु आज कल कटिंग द्वारा ही प्रोपोगेशन ज्यादा प्रचलित है, जिससे अच्छे गुणों वाले फूल मिलते हैं। कन्दों से प्रोपोगेशन करते समय इसे कवकनाशी दवा, जैसे कैप्टान (0.2% एक लीटर पानी में 2 ग्राम) या बेविस्टीन 0.2% घोल से उपचारित करके ही लगाना चाहिए।

### पौधरोपण

डहेलिया को किसी भी प्रकार की मिट्टी में लगाया जा सकता है। यदि मिट्टी उदासीन हो तो भी ठीक है, लेकिन थोड़ी अम्लीय मिट्टी रहेगी तो डहेलिया के लिए अच्छी रहेगी। पौधों को खुले स्थानों पर लगाना चाहिए जहां पर सूर्य की पर्याप्त रौशनी हो। मैदानी क्षेत्रों में कन्दों को बरसात के अन्त में लगाते हैं। डहेलिया को उसके आकार एवं वर्ग के आधार पर 15 सेमी की गहराई एवं 30-90 सेमी

की दूरी पर लगाते हैं। डहेलिया के लिए 4 किलो गोबर की खाद या पत्ती की सड़ी हुई खाद प्रति वर्ग मीटर की दर से देनी चाहिए। इसके अतिरिक्त हड्डी का चूरा एवं 100 ग्राम प्रति वर्ग मीटर की दर से क्यारियां तैयार करते समय दिया जाता है। सुंदर एवं आकर्षक डहेलिया प्राप्त करने के लिए सरसों, नीम अथवा करंज की सड़ी हुई खली के घोल का छिड़काव करना चाहिए। शाखाओं की वेजेटेटिव ग्रोथ रोकने के लिए अनावश्यक शाखाओं की कटाई-छंटाई करते रहना चाहिए। जब पौधों के शीर्ष भाग को हटा दिया जाता है तो बगल वाली शाखाओं में वृद्धि होती है और बड़ी-बड़ी कलियां एवं बड़े-बड़े फूल खिलते हैं। इस प्रक्रिया द्वारा फूलों के खिलने के समय को भी नियंत्रित किया जा सकता है।

### स्टेकिंग

डहेलिया के पौधों की जब अच्छी तरह से वृद्धि होने लगती है तो उसके सपोर्ट के लिए स्टेकिंग (चारों तरफ डंडियां लगाना) किया जाता है। जब एक पौधे में ज्यादा कलियां आई हुई होती हैं तो फूलों की अपनी-अपनी आवश्यकता एवं गुणवत्ता की अपेक्षानुसार कुछ कलियों को तोड़कर फेंक देते हैं।

### बीमारियां, कीट, उपचार एवं रोकथाम

डहेलिया में वायरस के प्रकोप के साथ-साथ पाउडरी मिल्ड्यू का भी प्रकोप होता है। वायरस संक्रमित पौधों को उखाड़ कर फेंक देना चाहिए। पाउडरी मिल्ड्यू द्वारा संक्रमित पौधों की पत्तियों एवं तनों पर पर गोल धारियां बन जाती हैं जो कि धीरे-धीरे पूरी पत्तियों पर फैल जाती हैं और इन पर सफेद चूर्ण जमा हो जाता है। इसके उपचार के लिए सल्फर डस्ट का प्रयोग 3 ग्राम प्रति लीटर पानी में घोल बनाकर करना चाहिए। इसके अलावा डहेलिया में राही, थिरप्स एवं निमेटोड का भी प्रकोप होता है। लाही, थिरप्स कोमल पत्तियों के रस चूसते रहते हैं तथा निमेटोड जड़ों में चिपक कर उसके रस को चूसते हैं जिससे पौधों की वृद्धि रुक जाती है। लाही के नियंत्रण हेतु रोगोद दवा का 2 मिली/ली पानी का घोल बनाकर छिड़काव करना चाहिए। थिरप्स की रोकथाम के लिए नुवाक्रान का 1.5 मिली प्रति लीटर का घोल बनाकर पत्तियों पर छिड़काव करें। निमेटोड, यह कीट कन्द को खा कर सड़ा देता है। इसकी रोकथाम के लिए फ्यूराडान दवा का 500-600 ग्राम प्रति एकड़ की दर से मिट्टी में छिड़काव करना चाहिए।







## गेंदा

**आ**ज कल फूलों की आवश्यकता वर्ष भर रहती है। त्योहार हो, पूजा-पाठ हो या किसी भी समारोह में सजावट इत्यादि करनी हो, इसके अतिरिक्त अन्य कार्यक्रमों में भी सदा फूलों की उपयोगिता बनी रहती है और बिना फूलों के कोई भी समारोह अधूरा-अधूरा-सा लगता है। ऐसे में गेंदे का फूल ही ऐसा फूल है जो कि वर्ष भर मिलता है। गेंदे की खेती उत्तर भारत के मैदानी क्षेत्रों में शरद ऋतु में तथा उत्तर भारत के पहाड़ी क्षेत्रों में गर्मियों में की जाती है। खेती के साथ-साथ इसे आप अपने बाग-बगीचों में सौंदर्यीकरण के लिए तथा गमलों में भी लगा सकते हैं। गेंदे की खेती बलुई दोमट मिट्टी में तथा उत्तम जल निकासी वाली मिट्टी में उत्तम मानी जाती है। जिस मिट्टी का पीएच 7 या 7.5 के बीच होता है, वह उत्तम मानी जाती है। गेंदे की चार प्रकार की किस्में पायी जाती हैं। पहली अफ्रीकन गेंदा, जैसे कि क्लाइमेक्स, कोलेरेट, क्राउन आप गोल्ड, क्यूपिट येलो, फर्स्ट लेडी, फुल्की फ्रू फर्स्ट, जाइंट सनसेट, इंडियन चीफ ग्लाइटर्स, जुबली, मैन इन द मून, मैमोथ मम, रिवर साइड व्यू टी, येलो सुप्रीम, स्पन गोल्ड आदि हैं। ये सब व्यापारिक स्तर पर कटे फूलों के लिए उगाई जाती हैं। दूसरे प्रकार की मैक्सन गेंदा, जैसे कि टेजैटस ल्यूसिडा, टेजैटस लेमोनी, टेजैटस मैन्यूटा आदि प्रजातियां हैं। तीसरे प्रकार की फ्रेंच

गेंदा, जैसे कि बोलेरो गोल्डी, गोल्डेन आरेंज, गोल्डेन जेम, रेड कोट, डेनटी मैरिएटा, रेड हेड, गोल्डन बाल आदि हैं। इन प्रजातियों का पौधा फैलने वाला झाड़ीनुमा होता है। पौधे छोटे होते हैं और देखने में अच्छे लगते हैं। चौथी संकर किस्म की प्रजातियां, जैसे कि नगेटरेटा, सौफरेड, पूसा नारंगी गेंदा, पूसा बसन्ती गेंदा इत्यादि।

### बीज बुआई

गेंदे के बीज की मात्रा किस्मों के आधार पर निर्धारित होती है। जैसे कि संकर किस्मों का बीज 700-800 ग्राम प्रति हेक्टेयर तथा सामान्य किस्मों का बीज 1.25 किग्रा प्रति हेक्टेयर पर्याप्त होता है। भारतवर्ष में इसकी बुआई जलवायु की भिन्नता के अनुसार अलग-अलग समय पर होती है। उत्तर भारत में बीज की दो बार बुआई की जाती है जैसे कि पहली बार मार्च से जून तक तथा दूसरी बार अगस्त से सितम्बर तक।

### खेत की तैयारी

गेंदे के बीज को पहले नर्सरी में बोया जाता है। गोबर की पर्याप्त खाद डालकर, मिट्टी की भली भांति जुताई गुणाई करके तथा कुछ रेत भी डालकर क्यारियां बना लेते हैं।





## गुलदाउदी फूल

गुलदाउदी को 'जाड़े के फूलों की रानी' भी कहते हैं। इसे अमेरिका में ग्लोरी आफ ईस्ट या मम भी संक्षिप्त रूप से कहा जाता है। गुलदाउदी सामान्य रूप से छोटे दिन की अवधि का पौधा है। दिन की अवधि यदि 14 घंटे से ज्यादा हो जाए तो फूल खिल नहीं पाएगा।

**किस्में :** 1-बड़े फूल वाली किस्में: कस्तूरबा गांधी (सफेद), चन्द्रमा (पीला), महात्मा गांधी (बैंगनी), मीरा, ताम्र एवं अरुण (लाल) 2-छोटे फूल वाली किस्में: शरद मुक्ता, शरद तनाका आदि। एनबीआरआई, लखनऊ द्वारा विकसित कुछ नई किस्मों को विभिन्न मौसमों में लगा सकते हैं।

**ज्वाला ज्योति** - जनवरी-फूल गर्मी में।  
**वर्षा, मेघदूत** - फरवरी-फूल वर्षा ऋतु।  
**शरदा, शरद शोभा** - मार्च-फूल-सितम्बर अक्टूबर।  
**शरदमाला, शरदकांति** - जुलाई-फूल-अक्टूबर नवम्बर।  
**अन्य सभी किस्में** - जुलाई-फूल-नवम्बर-दिसम्बर

**प्रवर्धन :** इसका प्रवर्धन बीज एवं वानस्पतिक दोनों विधियों द्वारा होता है। बीज द्वारा प्रवर्धन मुख्यतः वैज्ञानिकों द्वारा नई किस्में विकसित करने के क्रम में होता है। वानस्पतिक प्रवर्धन द्वारा प्राप्त पौधे आसानी से स्थापित हो जाते हैं। वानस्पतिक प्रसारण मुख्यतः जड़ से विकसित तनों, तनों की कटिंग एवं सूक्ष्म प्रवर्धन द्वारा होता है। फूल समाप्त होने के लगभग एक महीने बाद जड़ से विकसित तनों की वृद्धि बहुत होती है। जड़ से विकसित तनों, जोकि लगभग 10-15 सेमी लम्बे होते हैं, को फरवरी-मार्च महीने में गमले या क्यारियों में लगा देते हैं। तनों की कटिंग मटर प्लांट से जून माह में लेते हैं। लगभग 4-6 सेमी लम्बी एवं 3 से 5 सेमी व्यास वाली कटिंग को फफूंदनाशी वेवीस्टीन या केप्टान 2 ग्राम प्रति लीटर पानी में घोलकर उपचारित कर क्यारियों में लगाएं। जल्दी एवं अच्छी कटिंग प्राप्त करने के लिए कटिंग को सेरेडिक्स बी-1 या 2,000 पीपीएम, आईबीए में डुबाकर तुरन्त निकाल लें। इस तरह से कटिंग द्वारा पौधे लगभग एक माह में तैयार हो जाते हैं।

**पौधरोपण :** अधिक फूल प्राप्त करने के लिए जड़ द्वारा विकसित तनों को 30X30 सेमी की दूरी पर विभिन्न आकार की क्यारियों में लगाते हैं। पौधा लगाने का समय किसी क्षेत्र विशेष के उपर निर्भर करता है जो मार्च से अगस्त तक होता है। पौधों

को गमले में लगाने पर 2-3 बार बदलना पड़ता है। पहली बार 10 सेमी का गमला लेते हैं और उसको फरवरी मार्च में लगाते हैं। इस मिश्रण में एक भाग बालू, एक भाग मिट्टी, एक भाग पत्ती की खाद या गोबर की सड़ी खाद डालते हैं।

दूसरी बार गमले को अप्रैल माह के अन्तिम सप्ताह में बदलते हैं। इसके लिए 15 सेमी का गमला चाहिए। इसमें मिश्रण में एक भाग मिट्टी, एक भाग बालू, दो भाग पत्ती की खाद, एक भाग हड्डी की खाद या सिंगल सुपर फॉस्फेट या एक चौथाई भाग लकड़ी की राख मिलाकर गमले में भरते हैं। तीसरी और अंतिम बार गमला बदलने का काम अगस्त एवं सितम्बर महीने में करना चाहिए। इसके लिए 30 सेमी का गमला लेते हैं। इसमें एक भाग बालू, दो भाग मिट्टी, दो भाग पत्ती की खाद, दो भाग गोबर की सड़ी हुई खाद, दो चम्मच हड्डी की खाद या सिंगल सुपर फॉस्फेट एवं एक चौथाई भाग लकड़ी की राख मिलाकर गमले में भरते हैं।

**खाद डालना :** अच्छे फूलों के लिए प्रति वर्ग मीटर 40 ग्राम नाइट्रोजन, 20 ग्राम पोटाश एवं 20 ग्राम फॉस्फोरस डालते हैं। नाइट्रोजन की आधी मात्रा एवं फॉस्फोरस एवं पोटाश की पूर्ण मात्रा को पौधा लगाते समय तथा शेष नाइट्रोजन एक माह बाद।

### वृद्धि नियामक

- **भौतिक विधियां :** भौतिक विधियों के अन्तर्गत कली तोड़ना, पिचिंग, शाखाएं तोड़ना, डंडियां लगाना
- **रासायनिक विधियां :** पौधों की वृद्धि को रसायनों, जैसे कि बी नाइन, फास्फोन और साइकोसेल द्वारा भी नियंत्रित किया जा सकता है। पिचिंग के लिए इमगार्ड 2077 का भी प्रयोग सफलतापूर्वक किया गया है।
- **कल्चरल विधियां:** पौधे की लंबाई बढ़ाने के लिए मिट्टी में नमी को बनाए रखें एवं उसे बड़े गमलों में लगाएं।

**कीड़े एवं बीमारियां :** जाड़े में एफिड, (माहू) की रोकथाम के लिए एक लीटर पानी में 2 मिली मेलाथियान दवा की दर से घोल बनाकर छिड़काव करना चाहिए। पाउडरी मिल्ड्यू एवं उकटा जैसी बीमारियों के लिए कोरेन्थान दवा 3 मिली प्रति लीटर पानी में घोलकर छिड़काव करें तथा काले धब्बे वाली पत्तियों को रोकने हेतु डायथेन एम-45 का 3 ग्राम प्रति लीटर पानी में घोल बनाकर समय-समय पर छिड़काव करना चाहिए।

# 65वें राष्ट्रीय रेल सप्ताह-2020 में पुरस्कृत कर्मियों की सूची

क्र.	नाम	पदनाम	क्षेत्र	क्र.	नाम	पदनाम	क्षेत्र
01.	श्री जसवंत एस. परमार	नयाचार निरीक्षक	मध्य रेल	28.	श्री एस. श्रीनिवास राव	वरिष्ठ सहायक मंडल इंजीनियर	पूर्व तट रेलवे
02.	श्री सुभाष गलांडे	चल टिकट निरीक्षक	मध्य रेल	29.	श्रीमती नरिन्दर कौर	सफाईकर्मी	उत्तर रेलवे
03.	श्री राजेश कुमार वर्मा	सहायक मंडल इंजीनियर	मध्य रेल	30.	श्री निहाल सिंह	प्लांटसमैन	उत्तर रेलवे
04.	श्री प्रथम अग्रवाल	सहायक कार्यपालक इंजीनियर वर्तमान में डिवीजनल इंजीनियर / सोलापुर डिवीजन	मध्य रेल	31.	श्री जितेंद्र कुमार	रेलपथ अनुरक्षक	उत्तर रेलवे
05.	श्री सुमित देवीदास बदरखे	मंडल परिचालन प्रबंधक	मध्य रेल	32.	श्री हरविंदर सिंह	तकनीशियन	उत्तर रेलवे
06.	श्री सुनील शर्मा	मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर (निर्माण)	मध्य रेल	33.	श्री भोपाल सिंह	वेटर	उत्तर रेलवे
07.	श्री के. सुधाकरन नायर	उप वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी	मध्य रेल	34.	श्री रवि कुमार	टिकट परीक्षक	उत्तर रेलवे
08.	श्री विजय गौतम	वरिष्ठ मंडल बिजली इंजीनियर (टीआरडी)	मध्य रेल	35.	श्री ब्रजेश कुमार	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	उत्तर रेलवे
09.	डॉ. तुशाबा शिंदे	वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी	मध्य रेल	36.	श्री राजेश कुमार उप्पल	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	उत्तर रेलवे
10.	श्री समर सेन	रेलपथ अनुरक्षक	पूर्व रेलवे	37.	सुश्री विनेश फोगाट	मुख्य कार्यालय अधीक्षक	उत्तर रेलवे
11.	श्री विद्या नन्द साव	तकनीशियन	पूर्व रेलवे	38.	श्री समीत कुमार मल्लिक	कार्यालय अधीक्षक	उत्तर रेलवे
12.	श्री शशि कुमार	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	पूर्व रेलवे	39.	श्री पी.के.जी.ए. नायडु	निरीक्षक	उत्तर रेलवे
13.	श्री ईद महम्मद अंसारी	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (सी एंड डब्ल्यू)	पूर्व रेलवे	40.	श्री परेश शंकर सारस्वत	मुख्य प्रचार निरीक्षक	उत्तर रेलवे
14.	श्रीमती सोमी बनर्जी	वाणिज्यिक यातायात निरीक्षक	पूर्व रेलवे	41.	श्रीमती नेहा प्रकाश	वरिष्ठ सहायक वित्त सलाहकार वर्तमान में उप-वित्त सलाहकार/ वित्त	उत्तर रेलवे
15.	सुश्री सुचारिता दास	मंडल कार्मिक अधिकारी/ पश्चिम रेलवे	वर्तमान में एसपीओ/ कोआर्डि./पूर्व रेलवे	42.	श्री बजरंग पूनिया	विशेष कार्य अधिकारी (खेलकूद)	उत्तर रेलवे
16.	श्री वेद प्रकाश	वरिष्ठ मंडल बिजली इंजीनियर (टीआरडी)	पूर्व रेलवे	43.	श्री सुधीर जैन	सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर	उत्तर रेलवे
17.	श्री बिजय कुमार मालाकर	तकनीशियन	पूर्व मध्य रेलवे	44.	श्री श्वेता केतु मिश्रा	उप मुख्य सामग्री प्रबंधक	उत्तर रेलवे
18.	श्री मोहम्मद सुलेमान	लोको पायलट	पूर्व मध्य रेलवे	45.	श्री मार्कण्ड चन्द्र दास	वरिष्ठ प्रबंधक/चीफ प्रोस्थीस्ट एंड ऑर्थोटिस्ट	उत्तर रेलवे
19.	सुश्री रागिनी सिन्हा	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	पूर्व मध्य रेलवे	46.	श्री नेम सिंह बघेल	उप मुख्य सतर्कता अधिकारी	उत्तर रेलवे
20.	श्री सुधांशु रंजन	मंडल परिचालन प्रबंधक	पूर्व मध्य रेलवे	47.	श्री समर्थ गुप्ता	मंडल यातायात प्रबंधक (वर्तमान में एसटीएम/ एफओआईएस/ मुख्यालय)	उत्तर रेलवे
21.	श्री राजेश कुमार कुशवाहा	वरिष्ठ मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर	पूर्व मध्य रेलवे	48.	श्री राम निवास बघेल	रेलपथ अनुरक्षक	उत्तर मध्य रेलवे
22.	श्री अमित कुमार	वरिष्ठ मंडल बिजली इंजीनियर (टीआरडी)	पूर्व मध्य रेलवे	49.	श्री राम तपस्वी	लोको पायलट	उत्तर मध्य रेलवे
23.	श्री सुजीत कुमार झा	वरिष्ठ मंडल इंजीनियर (को-आर्डि)	पूर्व मध्य रेलवे	50.	श्री ब्रह्मनारायण मिश्रा	मुख्य सतर्कता निरीक्षक	उत्तर मध्य रेलवे
24.	श्री कुमार उदय	वर्तमान में उप-वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (सामान्य)/ हाजीपुर वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक	पूर्व मध्य रेलवे	51.	श्री विकास केसरी	सहायक प्रबंधक (वर्तमान में एडीएमई/जीएमसी/कानपुर)	उत्तर मध्य रेलवे
25.	श्री प्रभात कुमार शतपथी	मुख्य यातायात निरीक्षक	पूर्व तट रेलवे	52.	श्री ब्रजेश कुमार पाण्डेय	उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर/ आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना (वर्तमान में उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर/योजना/मुख्यालय)	उत्तर मध्य रेलवे
26.	श्री बी. एन. सिंह	लोको पायलट	पूर्व तट रेलवे	53.	श्री शांतनु गुप्ता	सहायक मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर	उत्तर मध्य रेलवे
27.	श्री राहुल गोपाल	डिपो सामग्री अधीक्षक	पूर्व तट रेलवे	54.	श्री बिजयी प्रसाद	कार्यपालक इंजीनियर	उत्तर मध्य रेलवे
				55.	श्री विरेन्द्र कुमार	निरीक्षक/दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	पूर्वोत्तर रेलवे
				56.	श्री विभाष विक्रम सिंह	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	पूर्वोत्तर रेलवे
				57.	श्री आलोक सिंह	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	पूर्वोत्तर रेलवे



क्र.	नाम	पदनाम	क्षेत्र	क्र.	नाम	पदनाम	क्षेत्र
58.	श्री फणीन्द्र कुमार	उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर	पूर्वोत्तर रेलवे	88.	डॉ. प्रकाश चंद्र त्रिपाठी	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (को-आर्डिं)	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
59.	श्री आशुतोष कुमार पाण्डेय	वरिष्ठ मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर (वर्तमान में उप मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर/वाराणसी)	पूर्वोत्तर रेलवे	89.	श्री ई. असवाताप्पा	मुख्य डिपो सामग्री अधीक्षक	दक्षिण पश्चिम रेलवे
60.	स्वर्गीय श्री मीथो राय	रेलपथ अनुरक्षक	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	90.	श्री के. आसिफ हफीज़	वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी	दक्षिण पश्चिम रेलवे
61.	स्वर्गीय श्री नागेश्वर राय	रेलपथ अनुरक्षक	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	91.	श्रीमती के. पूजा	वरिष्ठ मंडल बिजली इंजीनियर	दक्षिण पश्चिम रेलवे
62.	श्री अनिरुद्ध कुमार	स्टेशन अधीक्षक	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	92.	श्रीमती गीता महापात्रा	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (को-आर्डिं)	दक्षिण पश्चिम रेलवे
63.	श्री अचिन्त्य कुमार कुंडु	सहायक सुरक्षा आयुक्त (वर्तमान में पश्चिम रेलवे में स्थानांतरित)	पूर्व रेलवे	93.	श्रीमती कांता वी.	पाइंट्समैन	पश्चिम रेलवे
64.	श्री महिपाल	सहायक मंडल इंजीनियर	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	94.	श्री पंकज कुमार	गेटमैन	पश्चिम मध्य रेलवे
65.	सुश्री साइकॉम मीराबाई चानू	विशेष कार्य अधिकारी	पूर्वोत्तर रेलवे	95.	श्री रजत अग्रवाल	मंडल वित्त प्रबंधक	पश्चिम रेलवे
66.	श्री जयंत कुमार चौधरी	वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक (सी एंड डब्ल्यू)	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	96.	श्री वैभव सकलेचा	मंडल इंजीनियर	पश्चिम रेलवे
67.	डॉ. मनीष पबड़ी	वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी	उत्तर पश्चिम रेलवे	97.	श्रीमती जागृति रोहित सिंगला	वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक	पश्चिम रेलवे
68.	डॉ. सीमा बिश्नोई	मंडल परिचालन प्रबंधक (वर्तमान में मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक)	उत्तर पश्चिम रेलवे	98.	श्री विपुल सिंघल	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/पश्चिम रेलवे (वर्तमान में संयुक्त निदेशक यात्री विपणन/यातायात)	रेलवे बोर्ड
69.	श्री प्रदीप कुमार दास	रेलपथ अनुरक्षक	दक्षिण रेलवे	99.	श्री पंकज कुमार	कांस्टेबल	पश्चिम रेलवे
70.	श्री एम. एसाक्की	मुख्य कर्मचारी और कल्याण निरीक्षक	दक्षिण रेलवे	100.	श्री जयदीप कुण्डू	परिचालन निरीक्षक	पश्चिम मध्य रेलवे
71.	सुश्री टी. लोगनायकी	मंडल इंजीनियर	दक्षिण रेलवे	101.	श्री बाबू लाल मीणा	सहायक मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर	पश्चिम मध्य रेलवे
72.	श्री ए. सुन्दर	उप मुख्य वाणिज्य प्रबंधक	दक्षिण रेलवे	102.	श्री देवेश कुमार सोनी	मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक	पश्चिम मध्य रेलवे
73.	डॉ. जी. राजकुमार	वरिष्ठ मंडल चिकित्सा अधिकारी	दक्षिण रेलवे	103.	श्री परिमल दास	लोको पायलट/पूर्व रेलवे वर्तमान में लोको पायलट, मेट्रो	मेट्रो रेलवे
74.	श्री वाई. सेल्विन	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक	दक्षिण रेलवे	104.	श्री राजा पाल	यातायात पर्यवेक्षक	मेट्रो रेलवे
75.	श्री बोया थिरुपाल	तकनीशियन	दक्षिण मध्य रेलवे	105.	श्री पंकज कुमार	वरिष्ठ बिजली इंजीनियर/डिजाइन एवं विकास (वर्तमान में उप महाप्रबंधक)	चितरंजन रेलइंजन कारखाना
76.	श्री जी.आर. किशोर	लोको पायलट	दक्षिण मध्य रेलवे	106.	श्री अरुण कुमार शर्मा	उप मुख्य विद्युत इंजीनियर	बनारस रेल इंजन कारखाना
77.	श्री के. हरि किशोर	सहायक वाणिज्य प्रबंधक	दक्षिण मध्य रेलवे	107.	श्री पी.जी. विजय आनंद	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	सवारी डिब्बा कारखाना
78.	श्री प्रशांत कुमार	उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर	दक्षिण मध्य रेलवे	108.	श्री राकेश दुग्गल	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (डिजाइन)	रेल डिब्बा कारखाना
79.	श्री बसवराज एम.	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक वर्तमान में वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक/सिकंदराबाद	दक्षिण मध्य रेलवे	109.	श्री आनंद कुमार	मुख्य डिपो सामग्री अधीक्षक	रेल डिब्बा कारखाना
80.	श्री देवमाईन कैथवार	रेलपथ अनुरक्षक	दक्षिण पूर्व रेलवे	110.	श्री सी. प्रभाकर	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	रेल पहिया कारखाना
81.	सुश्री आशा कुमारी सिंह	सामान्य सहायक	दक्षिण पूर्व रेलवे	111.	श्री जी. वेंकटेश	प्रोफेसर/प्रबंधन सूचना प्रणाली/ भारतीय रेल यांत्रिक एवं बिजली इंजीनियरी संस्थान/ जमालपुर/एनएआईआर (वर्तमान में उप मुख्य इंजीनियर/योजना)	रेल पहिया कारखाना
82.	श्री अमित कुमार सारंगी	मुख्य मंडल परिवहन निरीक्षक (वर्तमान सहायक परिचालन प्रबंधक/खड़कपुर)	दक्षिण पूर्व रेलवे	112.	श्री नागा राजू डोला	उप मुख्य बिजली इंजीनियर	कोर
83.	श्री अविषेक कुमार	सहायक मंडल यांत्रिक इंजीनियर	दक्षिण पूर्व रेलवे	113.	श्री असदुल्लाह	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (निर्माण)
84.	श्री स्पर्श भारद्वाज	सहायक मंडल इंजीनियर	दक्षिण पूर्व रेलवे	114.	श्री अलिक भौमिक	कनिष्ठ इंजीनियर (वर्तमान में वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर)	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (निर्माण)
85.	श्री सचेन्द्र कुमार वर्मा	मंडल परिचालन प्रबंधक	दक्षिण पूर्व रेलवे				
86.	श्री उत्पल कांति सरकार	मुख्य संचलन निरीक्षक	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे				
87.	श्री शशांक कोष्टा	मंडल बिजली इंजीनियर (टीआरएस)	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे				

क्र.	नाम	पदनाम	क्षेत्र
115.	श्री प्रदीप कुमार हीरा	उप मुख्य संरक्षा अधिकारी/ पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (वर्तमान में उप मुख्य संरक्षा अधिकारी)	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (निर्माण)
116.	श्री अरविन्द कुमार जायसवाल	सहायक डिज़ाइन इंजीनियर	अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन
117.	श्री राहुल सिंह	संयुक्त निदेशक	अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन
118.	श्री रतन लाल खुल्लर	उप मुख्य यांत्रिक इंजीनियर	डीजल इंजन आधुनिकीकरण कारखाना
119.	श्री अर्जुन कुमार	निर्माण प्रबंधक	रेल पहिया संयंत्र
120.	श्री प्रकाश उपाध्याय	सैनिक	रेलवे बोर्ड
121.	श्री अजय	वरिष्ठ सचिवालय सहायक	रेलवे बोर्ड
122.	श्री अरविन्द कुमार	वरिष्ठ सचिवालय सहायक	रेलवे बोर्ड
123.	श्री बिंदलेश यादव	कनिष्ठ अभियंता	रेलवे बोर्ड
124.	श्री महेन्द्र सिंह	सहायक अनुभाग अधिकारी	रेलवे बोर्ड
125.	श्री रवींद्र कुमार	निरीक्षक	रेलवे बोर्ड
126.	श्री मनीष कुमार कुमरा	पूछताछ एवं आरक्षण पर्यवेक्षक	रेलवे बोर्ड
127.	श्री अजीत सिंह यादव	वरिष्ठ प्रचार निरीक्षक	रेलवे बोर्ड

क्र.	नाम	पदनाम	क्षेत्र
128.	श्री संजीव राय धीमान	विकास निरीक्षक	रेलवे बोर्ड
129.	श्री शिव शंकर शर्मा	प्रगति निरीक्षक	रेलवे बोर्ड
130.	श्री राजेंद्र सिंह	वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर	रेलवे बोर्ड
131.	श्री प्रवीण कुमार	उप मुख्य नियंत्रक	रेलवे बोर्ड
132.	श्री अमित कुमार	अनुभाग अधिकारी	रेलवे बोर्ड
133.	श्री संजय कुमार गैद	निजी सचिव	रेलवे बोर्ड
134.	श्री के. के. सिंह	सहायक यातायात लागत अधिकारी	रेलवे बोर्ड
135.	श्रीमती रूतु शर्मा	संयुक्त निदेशक	रेलवे बोर्ड
136.	श्री मुकुल कुमार अग्रवाल	निदेशक	रेलवे बोर्ड
137.	श्री पी. सी. लोचव	निदेशक	रेलवे बोर्ड
138.	श्री सुमन कुमार तांती	निदेशक	रेलवे बोर्ड
139.	सुश्री पल्लवी जोशी	निदेशक	रेलवे बोर्ड
140.	श्री राहुल तोमर	कनिष्ठ इंजीनियर	रेलवे बोर्ड
141.	श्री सी. पी. मुखर्जी	पूछताछ एवं आरक्षण पर्यवेक्षक	रेलवे बोर्ड
142.	श्री राजेन्द्र मीना	सहायक अनुभाग अधिकारी	रेलवे बोर्ड

## शील्ड विजेता

शील्ड का नाम	विजेता रेलवे
समग्र स्वास्थ्य सेवा शील्ड	उत्तर रेलवे
सुरक्षा शील्ड	पश्चिम रेलवे
सिविल इंजीनियरी शील्ड	पश्चिम मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे (संयुक्त)
चल स्टॉक शील्ड ( पूर्ववर्ती यांत्रिक इंजीनियरी शील्ड )	उत्तर पश्चिम रेलवे
बिजली इंजीनियरी शील्ड	दक्षिण रेलवे
सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियरी शील्ड	दक्षिण पूर्व रेलवे और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (संयुक्त)
भंडार शील्ड	दक्षिण मध्य रेलवे और दक्षिण रेलवे (संयुक्त)
यातायात परिवहन शील्ड	पूर्व तट रेलवे
लेखा एवं वित्त प्रबंधन शील्ड	पूर्व तट रेलवे
वाणिज्यिक शील्ड	दक्षिण पूर्व रेलवे
सिविल इंजीनियरी निर्माण शील्ड	उत्तर पश्चिम रेलवे और उत्तर रेलवे (यूएसबीआरएल परियोजना टीम सहित) (संयुक्त)
कार्मिक प्रबंधन शील्ड	मध्य रेल और पश्चिम मध्य रेलवे
सर्वोत्तम उत्पादन इकाई शील्ड	मॉडर्न कोच फैक्टरी
पर्यावरण एवं स्वच्छता शील्ड	मध्य रेल, दक्षिण मध्य रेलवे और मॉडर्न कोच फैक्टरी/रायबरेली (संयुक्त)
सर्वोत्तम कारखाना ( चल स्टॉक ) शील्ड	जगाधरी वर्कशॉप, उत्तर रेलवे
रनिंग रूम शील्ड	हटिया रनिंग रूम, रांची मंडल, दक्षिण पूर्व रेलवे
बिक्री प्रबंधन शील्ड	पूर्व रेलवे, पूर्व तट रेलवे और पश्चिम रेलवे (संयुक्त)
समपार तथा रोड ओवर/रोड अंडर ब्रिज संरक्षा कार्य शील्ड	उत्तर पश्चिम रेलवे
संरक्षा शील्ड	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
गोविन्द वल्लभ पंत शील्ड	पूर्व तट रेलवे

## हिन्दी निबंध प्रतियोगिता के विजेता

### अराजपत्रित

#### प्रथम

श्री मुकेश कुमार

पुस्तकालय एवं सूचना सहायक,  
एनएआईआर, वडोदरा

#### द्वितीय

श्री चैम्पियन रस्तोगी

कनिष्ठ अनुवाद अधिकारी  
रेलवे बोर्ड

### राजपत्रित

#### प्रथम

श्री प्रवीणचन्द्र एन. परमार

वरिष्ठ प्रोफेसर (परिवहन प्रबंधन)  
भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी, वडोदरा

#### द्वितीय

श्री संजीव तिवारी

वरिष्ठ मंडल सिग्नल एवं  
दूरसंचार इंजीनियर, भोपाल, पमरे

## अंग्रेजी निबंध प्रतियोगिता के विजेता

### अराजपत्रित

#### प्रथम

सुश्री यू. वरलक्ष्मी

मुख्य कार्यालय अधीक्षक, उप सिग्नल एवं दूरसंचार विभाग/सीएन  
एवं एमटीपी/एमएससी, दक्षिण रेलवे

#### द्वितीय

श्री बृंदावन नाहक

मुख्य कर्मचारी एवं कल्याण निरीक्षक, मुख्य निर्माण प्रबंधक का  
कार्यालय/केरिज मरम्मत कारखाना, हुबली/दपरे

### राजपत्रित

#### प्रथम

श्री संजीव तिवारी

वरिष्ठ मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार  
इंजीनियर/भोपाल, पमरे

#### द्वितीय

श्री पी.वी. मनोज

डीसीएम  
सेलम मंडल, दरे

## अंतर-रेलवे प्रश्नोत्तरी प्रतियोगिता के विजेता ( सामूहिक प्रतियोगिता )

### विजेता : दक्षिण रेलवे

श्री पी.वी. मनोज

डीसीएम  
सेलम मंडल, दरे

श्री पी.आर. गिरीश कुमार

एसएसई/डी एंड डी,  
डीआरएम/वर्क्स/ओ/टीवीसी, दरे

श्री गिगी जॉर्ज

पूछताछ एवं आरक्षण लिपिक/त्रिशूर, दरे  
(वर्तमान में आरक्षण पर्यवेक्षक)

### उप विजेता : सवारी डिब्बा कारखाना

श्री नरेंद्र कुमार

गोपनीय सहायक,  
चर्चगेट, परे

श्री वर्गीज जॉर्ज

वरिष्ठ पीआरआई,  
चर्चगेट, परे

श्री आशीष कुमार

एमएसई/डीजल/  
चर्चगेट, परे



## प्रिय विज्ञापनदाता

रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एक मात्र मासिक हिन्दी पत्रिका

# भारतीय रेल

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

## विज्ञापन दरें

( विज्ञापन चार कलर में )

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

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

\* तीन महीने या ज्यादा समय के लिए लगातार 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 रूम नं. 310, रेल भवन, नई दिल्ली - 110001 में जमा किया जा सकता है

संपर्क करें

व्यापार प्रबंधक, प्रशांत कुमार पट्टनायक

310, रायसिना रोड, नई दिल्ली - 110001

टेलिफोन : 011-233822531, 23303665, 23304456

विज्ञापन सामग्री - ई-मेल, आर्टपुल, सीडी

पत्रिका का प्रसार : समग्र देश में



## **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